COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.12.2020
COM(2020) 824 final

2020/0360 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant le règlement (UE) nº 347/2013

{SEC(2020) 431 final} - {SWD(2020) 346 final} - {SWD(2020) 347 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

En 2013, un nouveau cadre de planification des infrastructures énergétiques transfrontalières a été mis en place afin de moderniser et d'étendre les infrastructures énergétiques de l'Europe dans le but de remédier à la fragmentation des interconnexions entre les États membres, de mettre un terme à leur isolement par rapport aux réseaux de gaz et d'électricité, de sécuriser et de diversifier l'approvisionnement énergétique, les sources et les voies d'approvisionnement énergétique de l'Union et d'accroître l'intégration des sources d'énergie renouvelables. Le règlement RTE-E a permis à l'Union d'atteindre les principaux objectifs de sa politique énergétique en établissant des règles pour la définition et le développement en temps utile de projets d'intérêt commun (PIC), qui garantiront l'interopérabilité des réseaux transeuropéens d'énergie, le fonctionnement du marché intérieur de l'énergie, la sécurité de l'approvisionnement dans l'Union et l'intégration des énergies renouvelables. Il fait également obligation aux États membres de rationaliser les procédures d'octroi des autorisations pour les PIC et prévoit une assistance réglementaire, des règles et des orientations pour la répartition transfrontalière des coûts et la mise en place de mesures incitatives tenant compte des risques, ainsi que les conditions d'accès aux financements du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).

La présidente de la Commission a fait du pacte vert pour l'Europe la priorité politique absolue, dans le but de transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive. Le plan cible en matière de climat[1] proposé par la Commission place l'Europe sur une trajectoire durable pour faire de cette ambition une réalité et atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050. Le pacte vert souligne encore le fait que les changements climatiques inévitables auront des répercussions considérables en Europe malgré les efforts d'atténuation. Il est ainsi indispensable d'intensifier les efforts en matière de protection contre les effets du changement climatique, de renforcement de la résilience, de prévention des catastrophes et de préparation à celles-ci.

Les infrastructures énergétiques constituent un facteur essentiel de la transition énergétique, ainsi qu'il ressort de la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe et une planète propre pour tous[2]. Les infrastructures sont des actifs de longue durée et devront donc être compatibles avec la neutralité climatique et d'autres objectifs environnementaux, tels que le serment de «ne pas nuire» inscrit dans le pacte vert, afin de permettre une décarbonation rapide et efficace sur le plan des coûts du système énergétique et, plus généralement, de l'économie. Dans ce contexte, le règlement RTE-E est un instrument à la fois central pour le développement d'un marché intérieur de l'énergie et nécessaire pour la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe.

Les objectifs spécifiques actuels en matière de climat et d'énergie ne sont pas suffisamment ambitieux pour atteindre l'objectif climatique d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 55 % à l'horizon 2030, proposé par la Commission[3] dans le cadre de ses efforts en faveur de la neutralité climatique. Cette réduction des émissions de GES passe par une transformation profonde du système énergétique européen, tant du côté de l'offre que du côté de la demande.

---

1 Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030, Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens, COM(2020) 562 final.

2 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52018DC0773

3 Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030, Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens, COM(2020) 562 final.

L'Union devra accroître considérablement la production d'électricité à partir de sources renouvelables pour que la part de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables, situées de plus en plus souvent en mer, dépasse les 80 % d'ici à 2050[4]. La capacité éolienne en mer de l'Europe devrait passer à 300 GW et l'énergie océanique à 40 GW d'ici à 2050 pour parvenir à la neutralité climatique, soit 25 fois la capacité actuelle[5], ce qui entraîne un besoin important de coordination dans la planification et le développement à long terme des réseaux électriques en mer et terrestres, conformément à la stratégie de l'Union pour les énergies renouvelables en mer[6]. On estime que la montée en puissance des énergies renouvelables en mer en Europe d'ici à 2050 coûtera 800 milliards d'EUR, dont deux tiers seront consacrés aux infrastructures de réseau associées. Pour réduire les coûts autant que possible, il est essentiel de concentrer les efforts sur un développement rationnel des réseaux.

L'objectif pour les États membres d'atteindre un niveau d'interconnexions électriques équivalent au minimum à 10 % de leur capacité de production installée, tel qu'il a été fixé dans les conclusions du Conseil européen de Barcelone de mars 2002, n'a pas encore été atteint. Dans ses conclusions des 23 et 24 octobre 2014, le Conseil européen a approuvé un objectif d'interconnexion électrique d'au moins 15 %. La communication de la Commission du 23 novembre 2017 sur le renforcement des réseaux d'énergie de l'Europe évalue les progrès accomplis vers la réalisation de l'objectif de 10 % d'interconnexion et suggère des moyens de concrétiser l'objectif de 15 % d'interconnexion d'ici à 2030.

Un investissement annuel moyen estimé à 50,5 milliards d'EUR pour les réseaux de transport et de distribution d'électricité est nécessaire en vue d'atteindre les seuls objectifs de 2030. Le renforcement du rôle de l'électricité sera complété par une augmentation relative du rôle des gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone dans le bouquet énergétique décarboné, ainsi qu'il est indiqué dans tous les scénarios de modélisation des trajectoires vers la neutralité climatique[7]. Alors que son niveau de production, de transport et de consommation est faible aujourd'hui, l'hydrogène devrait représenter environ 46 % à 49 % de l'ensemble des gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone en 2050. Selon les estimations, les besoins totaux en investissements dans les électrolyseurs à hydrogène d'ici à 2030 se situeront entre 24 et 42 milliards d'EUR. Environ 65 milliards d'EUR seront nécessaires pour le transport, la distribution et le stockage de l'hydrogène[47].

Bien que les objectifs du règlement actuel restent largement valables, le cadre RTE-E actuel ne reflète pas encore pleinement les changements attendus dans le système énergétique qui résulteront du nouveau contexte politique et, en particulier, des objectifs revus pour 2030 ainsi que de l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050 prévu dans le pacte vert pour l'Europe.

En particulier, le type et l'ampleur des évolutions en matière d'infrastructures transfrontalières induites par le RTE-E actuel sont insuffisants en ce sens qu'ils ne couvrent pas toutes les catégories d'infrastructures pertinentes pour la transition énergétique et ne reflètent pas non plus suffisamment les avancées technologiques. Le RTE-E, dans sa forme actuelle, n'est donc pas à même de soutenir la

---

4 Une planète propre pour tous. Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat, COM(2018) 773 final.

5 DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION – ANALYSE D'IMPACT, Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030, SWD(2020) 176 final.

6 Une stratégie de l'UE pour exploiter le potentiel des énergies renouvelables en mer en vue d'un avenir neutre pour le climat, COM(2020) 741 final.

7 Parmi ces scénarios figurent ceux de la stratégie à long terme de l'Union (2018), les scénarios PDDR 2020 élaborés par le REGRT-G et le REGRT-E (2020), les voies de décarbonation («Decarbonisation pathways») d'Eurelectric (2018) ou les scénarios mis au point pour la DG ENER dans le cadre de l'étude intitulée «Impact of the use of the biomethane and hydrogen potential on trans-European infrastructure» (impact de l'utilisation du potentiel de biométhane et d'hydrogène sur les infrastructures transeuropéennes) (2019).

réalisation de l'objectif de neutralité climatique. Les solutions de réseaux intelligents, en ce compris la participation active de la demande, se sont considérablement développées ces dernières années en raison de l'accélération de la transformation numérique du secteur de l'électricité. L'intégration intelligente des systèmes électriques et gaziers, ainsi que d'autres secteurs tels que les transports et l'industrie, offre des possibilités supplémentaires de décarbonation du réseau gazier et de gestion plus efficace du réseau électrique, par exemple par la production d'hydrogène et de gaz de synthèse à partir de sources d'énergie renouvelables. La planification actuelle du réseau de systèmes repose trop fortement sur une approche sectorielle et ne répond donc pas à la nécessité d'une intégration intelligente des systèmes, étant donné que les besoins d'investissement sont évalués pour les secteurs du gaz et de l'électricité dans le cadre de processus différents. L'expansion attendue du réseau en mer doit aussi être dûment prise en compte dans la planification future du réseau. En outre, le niveau du réseau de distribution jouera un rôle plus important dans la planification des infrastructures énergétiques également parce qu'une grande part de la capacité de production d'énergie renouvelable est connectée au réseau à basse et moyenne tension. De plus, l'évaluation du cadre RTE-E actuel a montré des retards dans la mise en œuvre des PIC qui ont été jugés nécessaires pour atteindre les objectifs de la politique de l'Union en matière de climat et d'énergie. En 2020, 27 % des PIC dans le secteur de l'électricité ont été retardés de 17 mois en moyenne par rapport à leur date de mise en service initialement prévue.

Dans ce contexte, le RTE-E révisé aura notamment pour objectif:

- de permettre l'identification des projets et investissements transfrontaliers dans l'ensemble de l'Union et avec les pays voisins qui sont nécessaires à la transition énergétique et à la réalisation des objectifs en matière de climat;
- d'améliorer la planification des infrastructures pour l'intégration du système énergétique et les réseaux en mer;
- de raccourcir les procédures d'autorisation des PIC afin d'éviter les retards dans les projets qui facilitent la transition énergétique;
- de garantir une utilisation appropriée des outils de partage des coûts et des incitations réglementaires.

La présente initiative a permis d'évaluer et de recenser un ensemble de mesures visant à simplifier et à améliorer l'efficacité du règlement RTE-E et à réduire, dans la mesure du possible, les coûts liés à la mise en conformité et à la réglementation. L'initiative permettra *i) de rationaliser les obligations en matière de rapports et de suivi, ii) d'exclure les exigences préalables à la consultation si elles sont déjà couvertes par les règles nationales selon des normes identiques ou supérieures à celles du règlement RTE-E et iii) de simplifier l'inclusion des PIC dans le PDDR*. Les mesures de simplification généreront des avantages directs par la baisse des coûts directs récurrents liés à la charge administrative résultant de la réduction des obligations en matière de suivi et de rapports. Ces avantages directs sont principalement des avantages privés pour certaines parties prenantes, telles que les promoteurs de projets.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

L'évaluation du règlement RTE-E effectuée par la Commission pour évaluer ses performances à ce jour a conclu que le cadre actuel n'a pas été à même de faire preuve d'une souplesse suffisante pour s'adapter à l'évolution des objectifs d'action de l'Union au fil du temps. Cette question est particulièrement pertinente à la lumière de l'évolution de la politique de l'Union en matière d'énergie et de climat, en particulier de l'accent accru mis sur les objectifs de décarbonation et des ambitions

renforcées en la matière. L'accord de Paris et le pacte vert pour l'Europe exigent une transformation importante des infrastructures énergétiques actuelles afin de permettre la mise en place d'un système énergétique pleinement intégré et neutre en carbone d'ici à 2050. Si les objectifs initiaux du règlement RTE-E (sécurité de l'approvisionnement, intégration du marché, concurrence et durabilité) restent pertinents, le règlement RTE-E révisé introduit des modifications qui garantissent la cohérence avec les objectifs de décarbonation et une mise en adéquation avec l'objectif de neutralité climatique et le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» tel que défini par le règlement sur la taxinomie[8].

Les principes généraux du règlement RTE-E révisé répondent au besoin de cohérence avec les différents objectifs spécifiques et généraux énoncés dans le train de mesures sur l'énergie propre, en particulier la directive et le règlement sur le marché de l'électricité, le règlement sur la gouvernance et la directive sur les énergies renouvelables, notamment en permettant un déploiement et une intégration à grande échelle des sources d'énergie renouvelables et en soutenant un renforcement du rôle des gestionnaires de réseau de distribution.

Le pacte vert et les objectifs correspondants de réduction des émissions placent le secteur des transports sur une trajectoire de décarbonation plus dynamique que les objectifs antérieurs. Par conséquent, la demande de pétrole devrait diminuer de manière drastique et la consommation de pétrole encore constatée devrait progressivement disparaître. Par conséquent, conformément aux objectifs du pacte vert, les infrastructures d'approvisionnement en pétrole ne sont pas incluses dans le présent règlement.

Bien que l'évaluation n'ait révélé aucune incohérence directe entre le règlement RTE-E actuel et les mesures spécifiques prévues dans la directive relative à l'efficacité énergétique, les dispositions révisées renforcent le principe de primauté de l'efficacité énergétique dans la future planification intersectorielle des infrastructures.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe vient compléter le règlement RTE-E en remédiant au déficit de financement des PIC ayant une forte valeur socio-économique et sociétale mais non viables sur le plan commercial. L'éligibilité à une aide financière du MIE est liée à la portée des catégories d'infrastructures couvertes par le RTE-E révisé, étant entendu que le bénéfice du statut de PIC dans le cadre du RTE-E est une condition préalable à l'obtention d'un financement au titre du MIE pour les projets d'infrastructures transfrontaliers.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

En renforçant l'évaluation de la durabilité des PIC dans le RTE-E révisé, la Commission vise également à améliorer la cohérence de l'initiative avec les aspects pertinents de la taxinomie de l'Union pour les investissements durables. Le règlement sur la taxinomie[9] établit le cadre visant à définir les critères permettant de déterminer si une activité économique peut être considérée comme durable sur le plan environnemental, et impose ainsi des obligations d'information aux entreprises financières et non financières du secteur privé qui orientent leurs capitaux vers des activités économiques (plus) durables définies en tenant compte de six objectifs environnementaux.

Les projets d'intérêt commun respecteront le principe consistant à «ne pas causer de préjudice important» tel qu'énoncé dans le pacte vert et conformément à l'article 17 du règlement sur la taxinomie. Afin de limiter les incidences sur l'environnement, la planification des infrastructures et le

[8] Règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088, JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

[9] Règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088, JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

recensement des lacunes en matière d'infrastructures appliqueront le principe de primauté de l'efficacité énergétique et examineront en priorité toutes les solutions pertinentes non liées aux infrastructures pour remédier aux lacunes recensées sur la base d'un vaste processus de consultation des parties prenantes. En outre, au cours de la mise en œuvre des projets, les promoteurs de projets devraient rendre compte du respect de la législation environnementale pour garantir que les projets ne causent pas de préjudice important à l'environnement. Cette communication d'informations constitue un élément important pour le processus de suivi ainsi que pour les demandes d'inscription sur les prochaines listes de l'Union. En outre, le règlement impose aux projets d'intérêt commun d'intégrer des mesures d'adaptation au changement climatique. L'article 171, paragraphe 3, du TFUE prévoit la possibilité pour l'Union de décider de coopérer avec des pays tiers afin de promouvoir des projets d'intérêt mutuel[10] et d'assurer l'interopérabilité des réseaux dans le voisinage de l'Union. Une telle coopération peut permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union et dans les pays tiers, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs du pacte vert. L'inclusion des projets d'intérêt mutuel dans le règlement RTE-E révisé tiendrait compte du rôle croissant des interconnexions avec les pays tiers et permettrait d'étendre la portée des avantages découlant de la mise en œuvre du cadre réglementaire de l'UE au-delà de ses frontières. Il sera dûment tenu compte de la communication de la Commission relative à un plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux[11].

Le règlement RTE-E révisé vise à remédier à certains des problèmes persistants, tels que les retards dans la mise en œuvre des projets et l'accès au financement pour les projets d'infrastructures transfrontaliers qui ont été exacerbés par la crise sanitaire, en cohérence avec les objectifs de la facilité pour la reprise et la résilience. En fonction des objectifs des États membres, le financement des interconnexions énergétiques transfrontalières intelligentes et durables ne sera réalisé que dans une faible mesure dans le cadre de la facilité pour la reprise et la résilience.

Les mesures de soutien spécifiques que les États membres pourraient choisir d'accorder aux PIC pourraient être considérées comme des aides d'État. De telles mesures nécessiteraient une appréciation spécifique au regard des règles en matière d'aides d'État. Le statut de PIC est pertinent au regard des règles en matière d'aides d'État, tant en vertu du règlement général d'exemption par catégorie de 2014[12] que des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020[13]. Il importe de rappeler que les mesures nationales prises pour soutenir les projets d'intérêt commun qui vont au-delà de la répartition transfrontalière des coûts et des incitations à l'investissement visées dans le règlement RTE-E pourraient constituer des aides d'État et être soumises à une appréciation au regard des règles en matière d'aides d'État. Cela vaut tout particulièrement pour les électrolyseurs et les projets de stockage, qui peuvent avoir une incidence plus directe sur les marchés de la production d'énergie.

---

[10] Article 171, paragraphe 3, du TFUE: «L'Union peut décider de coopérer avec les pays tiers pour promouvoir des projets d'intérêt commun et assurer l'interopérabilité des réseaux.»

[11] Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: Un plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux, COM(2020) 0641

[12] Règlement (UE) nº 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1)

[13] Communication de la Commission — Lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 (JO C 200 du 28.6.2014, p. 1).

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

L'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne prévoit que l'Union contribue à l'établissement et au développement de réseaux transeuropéens, y compris dans le domaine des infrastructures énergétiques. L'Union doit promouvoir l'interconnexion des réseaux nationaux. Le règlement RTE-E est fondé sur l'article 172 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui fournit la base juridique pour l'adoption des lignes directrices couvrant les objectifs, les priorités et les grandes lignes des actions envisagées dans le domaine des réseaux transeuropéens, conformément à l'article 171. Les lignes directrices visent à recenser les projets d'intérêt commun qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs stratégiques du RTE-E. Elles fixent également les conditions dans lesquelles l'UE peut soutenir financièrement les PIC.

• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

Les infrastructures de transport d'énergie (incluant un réseau interconnecté en mer et une infrastructure de réseau intelligent) apportent une valeur ajoutée européenne en raison de leurs incidences transfrontalières et sont essentielles pour parvenir à un système énergétique neutre pour le climat. Le règlement RTE-E a apporté une valeur ajoutée et a contribué à obtenir des résultats en ce qui concerne l'intégration du marché de l'énergie de l'UE, la concurrence et la sécurité de l'approvisionnement. Un cadre de coopération régionale entre les États membres est nécessaire pour développer les infrastructures énergétiques transfrontalières. Les réglementations et les actions individuelles des États membres sont insuffisantes pour mener à bien l'ensemble de ces projets d'infrastructure.

Le marché intérieur de l'énergie nécessite des infrastructures transfrontalières dont le développement requiert la coopération de deux États membres ou plus, tous dotés de leur propre cadre réglementaire. Le règlement RTE-E a apporté une valeur ajoutée par rapport à ce qui aurait pu être réalisé au seul niveau national ou régional. La mise en œuvre de plus de 40 projets clés d'infrastructures énergétiques depuis son entrée en vigueur a aidé la plupart des États membres à atteindre l'objectif de 10 % d'interconnexion pour 2020 et à mettre en place un réseau gazier bien interconnecté et résistant aux chocs. Le marché européen de l'énergie est plus intégré et plus compétitif qu'en 2013 et la sécurité énergétique de l'Union s'est améliorée. L'accès à un financement ciblé au titre du MIE a permis la mise en œuvre de 95 projets d'intérêt commun qui auraient eu des difficultés à obtenir un financement suivant les règles du marché.

Les progrès susmentionnés n'auraient pas pu être réalisés par la seule action des États membres. Plusieurs parties prenantes ont confirmé la valeur ajoutée du règlement RTE-E, soulignant l'importance de la coopération régionale dans la mise en œuvre des projets transfrontaliers, la transparence, la sécurité réglementaire et l'accès au financement.

• Proportionnalité

L'initiative est conforme au principe de proportionnalité. Elle relève du domaine d'action des réseaux transeuropéens de transport, tels que le définit l'article 170 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. L'intervention politique est proportionnelle à la dimension et à la nature des problèmes définis et à la réalisation des objectifs fixés.

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif général poursuivi, à savoir faciliter le développement en temps utile d'infrastructures énergétiques suffisantes dans l'ensemble de l'Union et dans son voisinage afin de permettre la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat conformément au pacte vert pour l'Europe, en particulier les objectifs pour 2030 et 2050, y compris l'objectif de neutralité climatique, le respect du principe consistant à «ne pas causer

de préjudice important», ainsi que l'intégration du marché, la compétitivité et la sécurité de l'approvisionnement.

Sur la base des résultats de l'évaluation, la Commission a examiné plusieurs options stratégiques relevant de quatre domaines d'impact du cadre RTE-E actuel, tels que le champ d'application, la gouvernance/planification des infrastructures, l'octroi des autorisations et la participation du public, ainsi que le traitement réglementaire.

L'évaluation et la comparaison des options (voir en particulier les sections 7 et 8 de l'analyse d'impact jointe) montrent qu'aucune option ne suffit à elle seule pour atteindre les objectifs fixés. L'établissement d'un ensemble d'options stratégiques qui soient les mieux adaptées pour atteindre les objectifs spécifiques repose sur une évaluation qui inclut le principe de proportionnalité.

Cet ensemble d'options vise à assurer la pérennité du règlement RTE-E. Les options relatives au futur champ d'application du règlement couvrent toutes les technologies nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de transition énergétique et de climat. Les définitions sont à la fois spécifiques et suffisamment larges pour tenir compte, dans la mesure du possible, des évolutions technologiques. Le cadre de sélection des PIC et la nouvelle approche en matière de planification intersectorielle des infrastructures définissent les éléments clés en termes d'objectifs et de critères. Le futur cadre maintiendra le rôle des groupes régionaux dans le processus de sélection afin de définir plus précisément ces éléments et de les adapter aux nouvelles priorités politiques et aux évolutions technologiques, en tenant compte également du contexte régional.

- **Choix de l'instrument**

S'appuyant sur l'évaluation globalement positive du règlement actuel, l'instrument choisi est un règlement, un instrument efficace directement applicable et obligatoire dans tous ses éléments, garantissant une mise en œuvre uniforme et la sécurité juridique.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

En mars 2019, dans le cadre de l'accord politique partiel entre le Parlement européen et le Conseil sur le mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2021-2027, les colégislateurs sont convenus de la nécessité d'évaluer l'efficacité et la cohérence stratégique du règlement (UE) nº 347/2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes (règlement RTE-E) au plus tard le 31 décembre 2020[14]. En décembre 2019, la communication de la Commission sur le pacte vert pour l'Europe[15] mentionnait explicitement la nécessité d'une révision du règlement RTE-E afin de garantir la cohérence avec les objectifs de neutralité climatique.

Compte tenu du calendrier prévu pour l'évaluation et la révision du règlement RTE-E, la Commission a choisi de réaliser l'évaluation et l'analyse d'impact en parallèle (approche «back-to back»). L'évaluation du règlement RTE-E a été réalisée entre janvier 2019 et septembre 2020. Elle a permis de déterminer dans quelle mesure le règlement RTE-E a atteint jusqu'à présent ses objectifs, en recensant les facteurs qui ont renforcé ou entravé leur réalisation. En particulier, l'efficacité du règlement a été

[14] https://www.consilium.europa.eu/media/38507/st07207-re01-en19.pdf http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_EN.pdf

[15] COM(2019) 640

évaluée par rapport à un scénario de référence (c'est-à-dire la situation sans le règlement), afin de déterminer s'il avait eu ou non une incidence et une valeur ajoutée significatives.

En résumé, l'évaluation a examiné les points suivants:

- les exemples et les raisons du bon ou du mauvais fonctionnement de l'actuel règlement RTE-E, et l'identification des facteurs qui ont renforcé ou entravé la réalisation de ses objectifs;
- l'impact du règlement, notamment en ce qui concerne les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs.

Grâce à l'approche «back to back» (c'est-à-dire à la réalisation d'une évaluation parallèlement à une analyse d'impact), des données décisives ont été tirées des résultats de l'évaluation, lesquelles ont permis de déterminer dans quelle mesure le règlement restera adapté à sa finalité et pertinent à l'avenir compte tenu des initiatives adoptées ou prévues qui accéléreront la décarbonation à moyen et à long terme. Les données prospectives ont examiné comment faire en sorte qu'il y ait des infrastructures énergétiques de nature à répondre aux ambitions accrues en matière de décarbonation et de déploiement des énergies renouvelables, et indiquent les domaines d'intervention.

Conformément au champ d'application et à l'applicabilité du règlement RTE-E, l'évaluation a porté sur tous les États membres. Dans le respect des lignes directrices pour une meilleure réglementation, cinq critères ont été appliqués pour évaluer la performance du règlement RTE-E, à savoir l'efficacité, l'efficience, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée de l'Union.

L'évaluation a montré que, depuis 2013, à la suite de la mise en œuvre du règlement RTE-E et de PIC dans toutes les régions, les interconnexions énergétiques ont augmenté dans l'ensemble de l'Union. Une interconnexion accrue a amélioré de manière efficace l'intégration des réseaux des États membres, ce qui a rendu le marché de l'énergie de l'Union plus intégré et plus compétitif qu'il ne l'était avant la mise en œuvre du règlement RTE-E. Les prix de gros de l'électricité ont convergé dans presque tous les États membres. Les prix du gaz ont également convergé. Depuis 2013, de nouvelles interconnexions et de nouveaux terminaux GNL ont permis d'accroître considérablement la sécurité de l'approvisionnement en gaz. Les PIC ont contribué à la réalisation des objectifs actuels du règlement RTE-E tel qu'il a été conçu en 2013. Toutefois, les catégories d'infrastructures figurant dans l'actuel règlement RTE-E ne reflètent ni les nouvelles ambitions en matière de climat et l'objectif de neutralité climatique, ni les dernières évolutions technologiques. Ces progrès devraient être pris en compte dans les catégories d'infrastructures régies par le règlement, ainsi que dans les critères de sélection des PIC et les corridors et domaines thématiques prioritaires.

La procédure de recensement et de sélection des PIC au sein des groupes régionaux s'est révélée efficace pour améliorer la coopération et permettre la prise de décisions à propos de projets transfrontaliers sur la base d'une approche régionale et européenne. La procédure liée au plan décennal de développement du réseau (TYNDP) s'est montrée efficace en tant que première étape du recensement des PIC. Toutefois, si les réseaux européens des gestionnaires de réseaux de transport (REGRT) et les gestionnaires de réseaux de transport (GRT) ont un rôle important à jouer dans cette procédure, il est nécessaire de renforcer l'inclusion et l'examen des principaux apports et hypothèses afin d'améliorer la confiance dans la procédure.

Le mécanisme de répartition transfrontalière des coûts joue un rôle important de catalyseur pour la mise en œuvre de projets. Toutefois, dans de nombreux cas, la répartition transfrontalière des coûts n'a pas permis de réduire le déficit de financement du projet, tel que cela était initialement prévu.

Bien que les procédures d'autorisation aient été raccourcies, elles restent longues dans certains cas. Les raisons sous-jacentes à ces procédures longues sont cependant principalement liées à la mise en œuvre à l'échelle nationale et ne relèvent pas du champ d'application du règlement RTE-E.

L'aide financière accordée à 95 projets au titre du MIE a été un catalyseur efficace de leur mise en œuvre. Les subventions accordées à des études ont permis de réduire les risques liés à un projet à un stade précoce de leur élaboration, tandis que les subventions pour des travaux ont soutenu des projets s'attaquant aux principaux goulets d'étranglement, auxquels le financement par les marchés ne pouvait pas suffisamment remédier.
L'évaluation a montré que les avantages du règlement l'emportaient sur les coûts, ce qui prouve son efficience. Le règlement RTE-E a apporté des avantages socio-économiques en renforçant la sécurité de l'approvisionnement et en rendant les marchés de l'énergie plus intégrés et plus compétitifs. Il a également contribué à améliorer la disponibilité, la coordination et la transparence des informations.
Les objectifs initiaux du règlement RTE-E, à savoir la sécurité de l'approvisionnement, l'intégration du marché, la concurrence et la durabilité, restent pertinents. Toutefois, les ambitions accrues en matière de climat dans le cadre de l'accord de Paris et du pacte vert pour l'Europe imposent un rééquilibrage des objectifs pour que les objectifs de décarbonation puissent être atteints et qu'il soit contribué à la neutralité climatique.

Il ne ressort de l'évaluation que peu de données suggérant l'existence de préoccupations quant à la cohérence interne du règlement RTE-E, autres que d'éventuels changements mécanistes et un manque de flexibilité dans l'adaptation à des domaines d'action évoluant rapidement.

Le règlement RTE-E a produit des résultats qui n'auraient pas pu être atteints par une action à l'échelle des États membres, ce qui démontre la valeur ajoutée de l'Union.

- **Consultation des parties intéressées**

Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation portant sur les «évaluations effectuées parallèlement à des analyses d'impact» (approche «back-to-back»), la Commission a mené une vaste consultation des parties intéressées sur la base d'une stratégie de consultation comprenant toute une palette de méthodes et d'outils. La stratégie de consultation avait pour objectif de faire en sorte que toutes les données pertinentes soient prises en compte, y compris les données relatives aux coûts, à l'incidence sur la société et aux avantages potentiels de l'initiative. La stratégie a été conçue conformément à la logique d'intervention et combinait des données rétrospectives et prospectives. Plusieurs outils de consultation ont été utilisés: une consultation publique en ligne, une enquête ciblée en ligne, des entretiens approfondis et des webinaires (au nombre de quatre) à l'intention des parties intéressées.

La Commission a reçu 215 réponses à la consultation publique ouverte et aux questionnaires ciblés, auxquelles sont venues s'ajouter 169 contributions reçues par courrier électronique, provenant principalement de citoyens, de promoteurs de projets et d'associations professionnelles. Elle a mené, avec l'aide d'un consultant, environ 80 entretiens approfondis avec les principales parties intéressées du règlement RTE-E afin de fournir des informations et des données détaillées sur des aspects essentiels qui n'ont pas pu être traités de dans leur intégralité dans le questionnaire ciblé. Quatre webinaires à l'intention des parties intéressées, auxquels ont participé plus de 40 intervenants et 300 participants, avaient pour thèmes les éléments clés de la révision.

D'une manière générale, les parties intéressées confirment dans une large mesure les avantages apportés jusqu'à présent par le règlement RTE-E en ce qui concerne la réalisation des objectifs généraux: le règlement a ainsi contribué à l'intégration du marché de l'énergie, est parvenu à assurer un niveau approprié de sécurité de l'approvisionnement et a contribué à la compétitivité sur le marché de l'énergie de l'Union. En ce qui concerne la contribution à la réalisation des objectifs en matière de climat et d'énergie fixés pour 2020, les avis sont partagés entre, d'un côté, l'appréciation positive des gestionnaires de réseau de transport et des autorités compétentes nationales, souvent d'Europe centrale

et orientale et, de l'autre, les opinions négatives exprimées par un certain nombre d'ONG, notamment sur le rôle du gaz.

Dans l'ensemble, les parties intéressées sont largement convaincues que la procédure relative aux PIC permet de sélectionner les projets qui sont les plus pertinents pour réaliser les objectifs du règlement RTE-E grâce à la coopération régionale au sein des groupes régionaux. Si, en principe, les critères de sélection sont jugés appropriés, les parties intéressées ont préconisé d'assurer la cohérence avec les objectifs climatiques au moyen d'un contrôle approfondi de la durabilité. Certaines ONG et parties intéressées du secteur jugent quant à elles les critères pour les projets de réseaux intelligents trop restrictifs.

Les parties intéressées ont estimé que le règlement RTE-E ne traitait pas de manière exhaustive de questions clés telles que l'intégration plus poussée des énergies renouvelables, qui améliore l'efficacité énergétique et atténue le changement climatique. Leur contribution a mis en évidence certaines incohérences entre le règlement RTE-E et d'autres politiques ou initiatives à l'échelle de l'Union, telles que le pacte vert pour l'Europe ou la stratégie à long terme pour la décarbonation. En réponse à ces défis, les catégories d'infrastructures suivantes ont été considérées comme pertinentes pour une inclusion plus poussée dans le cadre du règlement RTE-E: les infrastructures dédiées à l'hydrogène et les réseaux intelligents de distribution de gaz, les infrastructures de production de gaz à partir d'électricité, le réseau énergétique destiné à soutenir les infrastructures de recharge électrique/de ravitaillement en hydrogène et le réseau énergétique dans le cadre de projets hybrides d'éoliennes en mer. Toutefois, les infrastructures dédiées à l'hydrogène, les réseaux gaziers intelligents et les technologies de production de gaz à partir d'électricité ont reçu un soutien mitigé, notamment de la part d'ONG. Les parties intéressées, notamment la société civile, les ONG et les associations du secteur de l'électricité, ont montré un soutien plutôt faible aux réseaux de CO_2 et, en particulier, au stockage du CO_2. Or une analyse plus approfondie des contributions reçues sur l'inclusion des réseaux de CO_2 en tant que catégorie d'infrastructures a montré qu'il n'y avait que peu de données probantes de nature à entraîner le retrait des réseaux de CO_2 du règlement RTE-E.

En ce qui concerne la gouvernance et le rôle des différents acteurs, les parties intéressées se sont prononcées en faveur d'un affaiblissement du rôle des REGRT et d'un renforcement de celui des gestionnaires de réseau de distribution (GRD) et d'autres parties intéressées, telles que les ONG.

Bien que les procédures d'octroi des autorisations aient été raccourcies depuis l'entrée en vigueur du règlement RTE-E, leur efficacité dépend fortement de leur mise en œuvre à l'échelle nationale, comme l'ont indiqué diverses parties intéressées. Si l'une des causes à cela est la complexité persistante des procédures nationales, les questions environnementales liées aux PIC et l'opposition publique entraînant de longues procédures judiciaires contre les projets sont autant d'autres raisons expliquant les longs délais d'autorisation. Les exigences en matière de consultation publique imposées par le règlement RTE-E semblent avoir permis de mieux faire connaître les PIC et d'améliorer la participation du public ainsi que la confiance dans la procédure. Toutefois, les dispositions semblent avoir une incidence limitée sur le renforcement de l'adhésion du public, principalement en raison du manque ressenti d'informations (actualisées) sur les besoins en infrastructures et du manque de retour d'information sur la conception des projets.

L'approche adoptée dans le règlement RTE-E pour répartir les coûts entre les États membres afin de permettre le développement de projets présentant des avantages par-delà les frontières, le mécanisme de répartition transfrontalière des coûts, a été largement considérée comme ayant remédié aux asymétries préexistantes entre coûts et avantages. Les répartitions transfrontalières des coûts se révèlent efficaces dans certains cas, même si l'évaluation du mécanisme et les difficultés pour recueillir des données, le délai supplémentaire engendré jusqu'à ce qu'une décision d'investissement puisse être

prise et l'absence de résultats clairs sur lesquels fonder la décision sont des facteurs qui réduisent la satisfaction des parties intéressées à l'égard de la procédure.

Les parties intéressées s'accordent largement sur le fait que le règlement RTE-E apporte une valeur ajoutée de l'Union et que ses résultats n'auraient pas pu être obtenus individuellement par les États membres. Une même majorité a indiqué que les aspects traités par le règlement RTE-E continuaient à requérir une action à l'échelle de l'Union. De plus, la majorité des répondants estiment que les avantages du règlement RTE-E l'emportent sur ses coûts.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La proposition et l'analyse d'impact qui la sous-tend se fondent sur des données probantes résultant de l'évaluation du règlement (UE) nº 347/2013 concernant des orientations pour les réseaux transeuropéens d'énergie, de la contribution des parties intéressées aux consultations approfondies menées à cet égard, ainsi que de l'analyse de la littérature, de l'analyse du portefeuille des PIC et de la modélisation. L'analyse de la littérature a notamment porté sur les résultats d'une série d'études concernant des éléments clés du règlement RTE-E, sur les résultats d'une évaluation à mi-parcours du règlement RTE-E, ainsi que sur les évaluations et analyses effectuées dans le cadre d'autres initiatives pertinentes de la Commission.

Les conclusions formelles adoptées dans le cadre des forums des parties intéressées sur les infrastructures énergétiques et les politiques connexes ont également été prises en considération dans l'analyse. Il a aussi été tenu compte des rapports annuels consolidés de suivi de l'ACER sur l'état d'avancement des PIC pour l'électricité et le gaz, des projets de capacités supplémentaires et des points d'interconnexion virtuels, de même que d'autres actualisations concernant les décisions de répartition transfrontalière des coûts, ainsi que des mesures incitatives tenant compte des risques spécifiques aux projets.

- **Analyse d'impact**

Conformément aux lignes directrices pour une meilleure réglementation, la Commission a effectué une analyse d'impact de plusieurs options. Ces travaux se sont appuyés sur une consultation structurée au sein de la Commission menée par un groupe de pilotage interservices.

L'analyse d'impact a été présentée au comité d'examen de la réglementation, qui en a débattu. Il a été donné suite aux recommandations formulées par le comité d'examen de la réglementation dans son premier avis (négatif) du 25 septembre 2020, notamment de la manière suivante: i) en clarifiant davantage les éléments à caractère général et les éléments clés de l'actuel règlement RTE-E, ii) en mettant en évidence les principales conclusions de l'évaluation sur les réussites et les lacunes de l'actuel règlement RTE-E et en les reliant systématiquement à la définition du problème, iii) en clarifiant davantage la définition du problème pour mieux expliquer comment le cadre du règlement RTE-E s'insère dans le nouveau cadre d'action du pacte vert et comment les objectifs et les options sont liés aux problèmes et aux facteurs qui les sous-tendent, iv) en expliquant mieux pourquoi l'ensemble des options privilégiées est considéré comme le mieux adapté pour remédier aux problèmes recensés (et en mettant en évidence les autres solutions possibles), et v) en spécifiant les indicateurs de réussite. Le deuxième avis rendu le 1er décembre par le comité d'examen de la réglementation était un avis favorable, assorti de réserves, auxquelles il a notamment été donné suite de la manière suivante: i) en précisant davantage les différences de portée et de finalité du règlement RTE-E et du règlement sur la taxinomie, ii) en expliquant que les incidences combinées des modifications proposées mettront la sélection des PIC en adéquation avec les objectifs d'action de l'Union, y compris le pacte vert, iii) en précisant davantage pourquoi l'ensemble des options privilégiées est considéré comme étant «à l'épreuve du temps», et iv) en expliquant mieux que la mise en œuvre et le contrôle de l'application au

niveau national sont essentiels pour remédier aux retards d'autorisation et comment l'option privilégiée peut contribuer à la mise en œuvre en temps voulu des PIC.

Pendant toute la durée des travaux d'analyse d'impact, toute une série de mesures ont été examinées dans tous les domaines pour remédier aux problèmes et aux causes des problèmes recensés dans le but d'atteindre les objectifs de l'initiative. À la suite d'une évaluation de l'efficacité des options, de leur efficience, de leur cohérence et de leur proportionnalité, un ensemble d'options privilégiées a été considéré le mieux adapté pour contribuer à la réalisation des objectifs fixés. L'ensemble des options privilégiées comprend les principales dispositions suivantes:

- l'actualisation des critères d'éligibilité pour les réseaux électriques intelligents,
- l'exclusion des infrastructures pour le gaz naturel, mais l'inclusion de l'hydrogène, de la production de gaz à partir d'électricité et des réseaux gaziers intelligents,
- l'inclusion de projets d'intérêt mutuel,
- l'élaboration de plans de développement de réseaux intégrés en mer,
- le renforcement de la gouvernance et de la durabilité,
- l'accélération de la mise en œuvre du projet,
- la mise en place d'un guichet unique par bassin maritime pour les projets d'énergies renouvelables en mer,
- l'inclusion de la totalité des coûts d'investissement.

En ce qui concerne le futur champ d'application du règlement RTE-E, une question essentielle est de savoir s'il convient ou non de conserver les infrastructures pour le gaz naturel en tant que catégorie d'infrastructures éligibles. Sur la base de l'analyse présentée aux sections 6 et 7 de l'analyse d'impact, l'exclusion des infrastructures pour le méthane apparaît comme étant l'approche la plus efficace et la plus cohérente. Dans le même temps, l'inclusion des infrastructures dédiées à l'hydrogène dans le champ d'application du règlement RTE-E est apparue justifiée compte tenu du rôle croissant attendu de l'hydrogène dans la décarbonation de certains secteurs et de son potentiel pour les échanges transfrontaliers. Ensemble, ces modifications garantiraient que le futur règlement RTE-E comprend toutes les catégories d'infrastructures nécessaires pour réaliser les objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat, conformément au pacte vert pour l'Europe, en particulier les objectifs à l'horizon 2030 et à l'horizon 2050. En ce qui concerne la future approche pour la planification des infrastructures, une modification radicale de cette dernière ne semble pas justifiée au vu des avantages supplémentaires limités qu'elle présente et de l'augmentation significative des coûts de transaction qu'elle engendre, lesquels réduisent l'efficience de l'instrument et pourraient le rendre moins efficace que le renforcement de l'approche actuelle. En revanche, en ce qui concerne les réseaux en mer, compte tenu de leurs spécificités tant du point de vue de la situation actuelle que de leur contribution attendue aux objectifs à long terme en matière de climat et d'énergie, un changement plus radical paraît justifié.

Les options relatives aux «réseaux en mer» et à la «planification intersectorielle des infrastructures» améliorent la gouvernance et le cadre de planification des infrastructures afin de permettre la détermination des projets nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de transition énergétique et de climat, dans le respect du potentiel de chaque bassin maritime en matière d'énergies renouvelables en mer, de la protection de l'environnement et des autres utilisations de la mer. Deux améliorations principales sont à souligner: premièrement, la mise en place d'un plan de développement du réseau intégré pour les infrastructures en mer sur la base des engagements conjoints des États

membres en ce qui concerne l'ampleur du déploiement des énergies renouvelables en mer pour chaque bassin maritime (approche descendante pour la planification en mer); deuxièmement, des ajustements des rôles des acteurs clés participant à l'élaboration du TYNDP, avec une surveillance renforcée de la Commission et de l'ACER sur les REGRT. Les options relatives à l'«autorisation» et au «traitement réglementaire» compléteront ces améliorations afin de faciliter le développement en temps utile des PIC recensés. Il s'agit: a) de la mise en place d'un guichet unique pour les infrastructures en mer par bassin maritime, b) de l'accès à des procédures judiciaires d'urgence, lorsqu'elles existent, et c) de l'inclusion de la totalité des coûts d'investissement dans la répartition transfrontalière des coûts. Mis à part les modifications spécifiques aux réseaux en mer, ces changements s'appliqueront au champ d'application du règlement RTE-E révisé et à toutes les catégories d'infrastructures éligibles. Enfin, les avantages susmentionnés seront étendus aux projets reliant l'Union à des pays tiers (projets d'intérêt mutuel) compte tenu du rôle croissant attendu de ces derniers dans la réalisation des objectifs en matière de climat.

De plus, plusieurs options techniques (voir annexe 9 de l'analyse d'impact) font partie de l'ensemble des options: accélération de la procédure d'autorisation, renforcement de la transparence des PIC, possibilité pour les projets de réseaux intelligents d'obtenir une répartition transfrontalière des coûts, clarification des dispositions relatives à la répartition transfrontalière des coûts et actualisation des incitations à l'investissement. En outre, les oléoducs et les autoroutes de l'électricité seront supprimés des catégories d'infrastructures et des domaines thématiques.

L'évaluation des incidences repose dans une large mesure sur une approche qualitative. Il n'a pas été possible de quantifier les incidences pour toutes les options en raison de l'absence de données spécifiques aux projets, en particulier pour les nouvelles catégories d'infrastructures. En outre, les modifications proposées sont essentiellement des améliorations graduelles du cadre actuel, qui a été considéré comme fonctionnant relativement bien.

L'adaptation du champ d'application de l'instrument en assurant la cohérence des catégories d'infrastructures avec l'objectif de neutralité climatique permettra de réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à une planification intégrée optimale et efficace des infrastructures, qui réduira également les incidences potentielles sur l'environnement. Une procédure d'autorisation accélérée permettra également une mise en œuvre plus rapide des projets clés, ce qui apportera des avantages environnementaux et socio-économiques.

L'analyse d'impact a recensé les principaux groupes cibles suivants susceptibles d'être concernés par cette initiative: les citoyens et consommateurs européens, les organisations non gouvernementales, les régulateurs de l'Union européenne, les autorités de régulation nationales, les autorités nationales compétentes et leurs représentants locaux et régionaux, le Réseau européen des gestionnaires de réseau de transport (REGRT-E et REGRT-G), les organisations sectorielles des GRD, les promoteurs de projets, les gestionnaires de réseaux de transport, les producteurs d'énergie/l'industrie du secteur énergétique, les universitaires et les experts thématiques.

Les *avantages directs* de l'ensemble des mesures privilégiées sont principalement liés aux réductions des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de l'efficacité à grande échelle, au moyen d'une approche plus coordonnée de la planification des infrastructures au niveau européen et d'une rationalisation des procédures d'octroi des autorisations pour les développements en mer. Ces avantages directs englobent à la fois les avantages sociaux, par exemple la société au sens large bénéficie de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la réalisation de l'objectif de neutralité climatique, et les avantages privés, par exemple la réduction des coûts administratifs liés à des procédures d'octroi d'autorisations plus courtes.

Les mesures de simplification généreront des avantages directs par la réduction des coûts directs récurrents liés à la charge administrative résultant de la réduction des obligations en matière de suivi et de déclaration. Ces avantages directs sont principalement des avantages privés pour certaines parties prenantes, telles que les promoteurs de projets.

Les *avantages indirects* incluent des avantages sectoriels, en stimulant la demande du marché pour certaines technologies innovantes et contribuant ainsi à des taux d'emploi potentiellement plus élevés.

L'évaluation des options privilégiées a révélé des incidences positives en termes de bien-être social et économique pour différentes catégories de parties prenantes. Toutefois, cette incidence pour l'ensemble des options privilégiées n'a pas pu être entièrement quantifiée ou monétisée, car il aurait fallu disposer d'informations sur le taux de déploiement des futurs projets d'intérêt commun ou sur l'élargissement du marché pour les catégories d'infrastructures nouvelles ou émergentes, informations qui ne sont pas disponibles et qui ne peuvent être estimées avec un degré de fiabilité suffisant.

Il importe de souligner que pour chaque projet d'intérêt commun, le fait que ses avantages globaux potentiels l'emportent sur ses coûts, y compris à plus long terme, constitue un critère général de sélection[16].

Le règlement RTE-E n'introduit pas de frais réglementaires, tels que des redevances, des prélèvements, des taxes, etc. L'ensemble des options privilégiées entraîne des *coûts directs* en termes de coûts de mise en conformité et de charge administrative pour les entreprises (principalement les promoteurs de projets) et les administrations (autorités nationales compétentes, autorités nationales de régulation, la Commission et l'ACER) afin d'assurer la conformité aux obligations ou exigences essentielles qu'il contient. L'application de l'ensemble d'options privilégiées entraîne des *coûts indirects* pour les citoyens/consommateurs, les entreprises et les administrations du fait de l'augmentation des tarifs de réseau pour financer les investissements dans la base d'actifs réglementaires (BAR). Toutefois, l'aide financière du MIE peut atténuer l'incidence sur les tarifs de réseau dans le cas où un PIC présente d'importantes externalités en termes de sécurité d'approvisionnement, de solidarité ou d'innovation.

Il n'a pas été possible d'estimer ces coûts pour toutes les actions à ce stade, mais ils sont considérés comme insignifiants. Les coûts supplémentaires seraient marginaux par rapport aux coûts actuels[17]. Les *coûts de mise en œuvre* supplémentaires au niveau national et au niveau de l'Union dépendront de la mise en œuvre.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Le règlement RTE-E révisé visera à réduire les obligations en matière d'information en dégageant des synergies entre les autorités compétentes et les promoteurs de projets. Afin de préserver la transparence concernant l'état d'avancement de la mise en œuvre du projet et l'accès des groupes régionaux aux informations les plus récentes à ce sujet, tout en réalisant des économies récurrentes de coût, le rapport annuel des autorités compétentes pourrait être intégré au rapport des promoteurs de projets. Deuxièmement, les obligations de surveillance de l'ACER se limiteront à un rapport bisannuel en vue de l'évaluation des nouvelles propositions de PIC[18], ce qui générera des gains d'efficacité d'environ 20 % de la charge de travail de l'ACER en matière d'information, ce qui équivaut à une économie annuelle de 60 000 EUR (soit 0,4 ETP par an). Troisièmement, le règlement RTE-E révisé rendra facultative la consultation préalable au lancement de la procédure d'autorisation pour les PIC si elle est

[16] Règlement RTE-E, article 4, paragraphe 1, point b).

[17] Ecorys et al. (2020) Support to the evaluation of Regulation (EU)No 347/2013 on guidelines for trans-European energy infrastructure, Draft final report, p. 122.

[18] Cette option correspond à la contribution de l'ACER à la consultation des parties prenantes.

déjà prévue par des règles nationales en vertu de normes égales ou supérieures à celles relevant du règlement RTE-E. La participation du public et le dialogue avec les communautés locales et les parties prenantes concernées par la construction d'un PIC seront préservés, tout en évitant d'ajouter des obligations aux procédures nationales existantes. Quatrièmement et pour finir, les nouvelles dispositions recommandent une inclusion simplifiée des PIC existants dans les plans décennaux de développement du réseau (TYNDP), où les projets figurant sur la liste de l'Union des PIC ayant déjà fourni les données administratives et techniques nécessaires au processus du TYNDP peuvent bénéficier d'une inclusion automatique dans les plans ultérieurs, pour autant que les données soient restées inchangées.

Aucune incidence directe en termes de coûts de mise en conformité ou de coûts administratifs pour les PME n'a été relevée. Les PME pourraient bénéficier d'une compétitivité accrue dans les domaines technologiques qui sont inclus ou renforcés dans le futur cadre RTE-E (par exemple, l'industrie des énergies renouvelables en mer, les services numériques ou l'hydrogène).

L'initiative est cohérente avec le marché unique numérique et avec la stratégie de l'UE en matière de données.

- **Droits fondamentaux**

L'initiative ne devrait pas avoir d'incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'incidence budgétaire liée à la présente proposition concerne les ressources de l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ACER). L'ACER assumera des responsabilités supplémentaires dans la surveillance du plan décennal de développement du réseau. Cela nécessite un nombre limité de ressources supplémentaires (1 ETP supplémentaire, voir fiche financière législative).

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Sur la base des processus existants de suivi des données issues de rapports réguliers établis par les promoteurs de projets et les régulateurs nationaux, plusieurs indicateurs ont été élaborés pour mesurer la réalisation de chacun des objectifs spécifiques du règlement RTE-E révisé. L'incidence réelle de la législation fera l'objet d'un suivi et d'une évaluation au regard d'un ensemble d'indicateurs adaptés aux objectifs stratégiques spécifiques à atteindre au moyen de la législation. En outre, quatre objectifs opérationnels liés à l'ensemble des options seront mesurés à l'aune d'un ensemble d'indicateurs. Toutes les données feront l'objet d'un suivi sur la base de rapports régulièrement soumis par les promoteurs de projets et les régulateurs nationaux.

Un examen de l'efficacité de la nouvelle législation devrait avoir lieu en 2026, année où le deuxième processus de sélection des PIC au titre du nouveau cadre devrait être terminé.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Le règlement sera mis en œuvre directement et uniformément dans les États membres et ne nécessitera donc pas de document explicatif.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

Le chapitre I du règlement révisé expose les dispositions générales, notamment l'objet et la portée des nouvelles catégories d'infrastructures qui ont été révisées afin de refléter l'objectif général consistant à

faciliter le développement en temps utile d'infrastructures énergétiques adéquates dans l'ensemble de l'UE et dans son voisinage afin de permettre la réalisation des objectifs de l'UE en matière d'énergie et de climat conformément au pacte vert pour l'Europe, en particulier les objectifs 2030/50, y compris l'objectif de neutralité climatique, ainsi que l'intégration du marché, la compétitivité et la sécurité de l'approvisionnement au moindre coût pour les consommateurs et les entreprises.

L'actuel article 2, paragraphe 7, l'actuel article 4, paragraphe 2, point c), l'actuel article 4, paragraphe 4, et les annexes I, II et IV actuels définissant les critères applicables aux réseaux électriques intelligents ont été mis à jour pour tenir compte de l'évolution technologique et comprennent des éléments relatifs à l'innovation et aux aspects numériques qui pourraient être pris en compte parmi les équipements ou installations pour réseaux intelligents. L'élargissement du champ d'application des réseaux électriques intelligents s'est traduit par l'adaptation des critères de sélection. En outre, le rôle des promoteurs de projets a été clarifié. Les technologies des réseaux intelligents devraient également contribuer à améliorer le soutien lié aux réseaux énergétiques pour la recharge à haute capacité afin de soutenir la décarbonation du secteur des transports.

Les dispositions relatives à l'inclusion des éléments relatifs au gaz naturel dans le champ d'application du règlement RTE-E, notamment l'article 4 et les annexes I, II et IV, reflètent désormais les améliorations significatives apportées à la sécurité d'approvisionnement grâce à la mise en œuvre de la politique relative aux RTE-E à ce jour. Au plus tard à la fin des premières années de la décennie 2020, lorsque les projets gaziers d'intérêt commun en cours de construction seront opérationnels, l'Europe devrait disposer d'un réseau gazier bien interconnecté et résilient en cas de choc et tous les États membres auront accès à au moins trois sources de gaz. Étant donné que la demande de gaz naturel devrait fortement baisser, conformément aux objectifs du pacte vert, les infrastructures gazières n'ont plus besoin de soutien dans le cadre de la politique relative aux RTE-E.

D'autre part, le règlement RTE-E révisé reflète l'évolution du paysage gazier, les articles 2 et 4 et les annexes I, II et IV conférant un rôle accru aux gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone en créant une nouvelle catégorie d'infrastructures pour les réseaux gaziers intelligents. Cela permettrait de soutenir les investissements au niveau de la distribution et/ou du transport afin d'intégrer les gaz verts (généralement le biogaz et le biométhane, mais aussi l'hydrogène) dans le réseau et de contribuer à la gestion du système plus complexe qui en résulte, en s'appuyant sur des technologies innovantes. Les projets proposés consisteraient en une série d'investissements destinés à rendre un réseau gazier donné «intelligent» et à le décarboner.

Afin de répondre aux besoins de décarbonation dans des secteurs où cette réduction est difficile à réaliser, la politique RTE-E inclura des réseaux d'hydrogène neufs et réaffectés présentant une dimension transfrontière (y compris les gazoducs de transport d'hydrogène et les équipements connexes tels que les compresseurs, les installations de stockage et les installations pour l'hydrogène liquéfié) et des installations de conversion en gaz au-delà d'un certain seuil ayant une incidence transfrontière (c'est-à-dire visant à approvisionner au moins deux États membres). Les réseaux de distribution d'hydrogène seront dûment pris en compte dans les plans décennaux de développement du réseau (TYNDP) établis à l'échelle de l'Union par le Réseau européen des gestionnaires de réseau de transport de gaz .

De nouveaux critères généraux de sélection sont ajoutés à l'article 4, paragraphe 2, afin de refléter l'inclusion de projets d'intérêt mutuel dans le champ d'application du règlement s'il peut être démontré qu'ils apportent des avantages socio-économiques nets significatifs à au moins deux États membres de l'UE et à au moins un pays tiers. De tels projets pourraient être inscrits sur la liste de l'Union sous réserve d'un rapprochement du cadre réglementaire du pays tiers avec l'acquis de l'Union et de la

démonstration d'une contribution à la réalisation des objectifs généraux de l'Union en matière d'énergie et de climat en termes de sécurité d'approvisionnement et de décarbonation.
Les oléoducs transfrontières n'étant pas alignés sur les objectifs de décarbonation à long terme et sur le pacte vert, ils ne seront plus inclus dans le règlement.

Le chapitre II contient les dispositions relatives au processus d'élaboration des listes de projets d'intérêt commun de l'Union au sein des groupes régionaux, ainsi que les critères de sélection et de suivi de la mise en œuvre des projets.

Parmi les critères de sélection des projets figure désormais un critère obligatoire de durabilité pour toutes les catégories d'infrastructures, auquel s'ajoute au moins un autre critère (intégration du marché, sécurité de l'approvisionnement, concurrence) au stade de la sélection des projets, afin de garantir la cohérence avec l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et avec les objectifs de décarbonation. En outre, les progrès réalisés dans la mise en œuvre du projet, ainsi que la preuve du respect des obligations en matière de transparence et d'information, seront à présent examinés par le groupe régional dans le processus de sélection des PIC.

Les nouvelles dispositions des chapitres II et IV visent à améliorer la planification des infrastructures pour l'intégration du système énergétique. À cette fin, le règlement RTE-E révisé renforce la gouvernance du plan décennal de développement du réseau à l'échelle de l'Union, lequel sert de base au recensement des projets d'intérêt commun dans les catégories d'infrastructures pour les secteurs de l'électricité et du gaz. Si les REGRT et les gestionnaires de réseau de transport ont un rôle important à jouer dans le processus, un examen plus approfondi s'impose afin d'améliorer la confiance dans le processus, notamment en ce qui concerne la définition des scénarios pour l'avenir, l'identification des lacunes et des goulets d'étranglement à long terme dans les infrastructures et l'évaluation des projets individuels. Par conséquent, en raison de la nécessité d'une validation indépendante, l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après l'«Agence») et la Commission joueront un rôle accru dans ce processus.

Les dispositions du chapitre III visent à raccourcir les procédures d'autorisation des PIC afin d'éviter les retards dans les projets qui facilitent la transition énergétique. À ce titre, le règlement RTE-E révisé impose aux autorités compétentes de se coordonner et d'établir des synergies avec les pays voisins dans l'élaboration de leur manuel de procédures, d'éviter des exigences supplémentaires ou des modifications législatives au cours de la procédure d'autorisation et de faire preuve de souplesse dans l'application des phases d'autorisation en fonction de la catégorie d'infrastructures, de manière à accélérer ou à raccourcir la durée globale du processus d'autorisation. Le règlement RTE-E révisé introduit un «guichet unique pour les réseaux en mer» afin de simplifier et d'accélérer le processus d'autorisation des réseaux en mer pour les énergies renouvelables, qui doit servir de répertoire des études et plans de bassin maritime existants, afin de faciliter le processus d'autorisation de projets individuels d'intérêt commun, et afin de rendre des décisions globales pour ces projets. Afin d'éviter que plusieurs consultations ne soient nécessaires à un stade précoce, la consultation préalable devrait être facultative si elle est déjà couverte par des règles nationales en vertu de normes égales ou supérieures à celles relevant du règlement RTE-E actuellement en vigueur. Dans le cadre du règlement RTE-E révisé, les États membres devraient veiller à ce que les procédures accélérées de règlement des litiges (s'il en existe) soient applicables aux PIC en vertu de leur législation nationale.

Les nouvelles dispositions renforcent également l'obligation de transparence imposée aux promoteurs de projets, en tant que propriétaire des informations relatives à la mise en œuvre des PIC, qui doivent publier et mettre à jour des pages web spécifiques dans toutes les langues des États membres par lesquels transitent les PIC ou qui sont concernés par ces derniers. En outre, le promoteur du projet est tenu de tenir compte des avis exprimés lors des consultations publiques et de montrer comment il s'est acquitté de cette obligation.

Le promoteur de projet publie sur son site internet un rapport montrant comment les avis exprimés lors des consultations publiques ont été pris en compte en indiquant les modifications apportées à la localisation, à la trajectoire et à la conception du projet ou en justifiant les raisons pour lesquelles ces avis n'ont pas été pris en compte.

Les dispositions du chapitre V insistent sur la nécessité de développer le réseau nécessaire à l'accroissement considérable attendu de la production d'électricité à partir de réseaux en mer pour les sources d'énergie renouvelables. Le règlement RTE-E assurera une planification et un développement coordonnés à long terme des réseaux électriques en mer et terrestres, s'écartant ainsi de l'approche projet par projet tout en réduisant au minimum les incidences sur l'environnement.

Afin de garantir une utilisation appropriée des outils de partage des coûts et des incitations réglementaires, le chapitre VI révise les dispositions existantes afin d'accroître la clarté et la transparence de la répartition transfrontière des coûts et d'accélérer les investissements dans les infrastructures transfrontières. En tant que tel, le règlement RTE-E prévoit l'obligation d'inclure pleinement les coûts d'investissement dans les tarifs, puis d'en déterminer le caractère abordable pour les consommateurs. Pour les projets spécifiques susceptibles de présenter des risques plus élevés, tels que les technologies innovantes de transport d'électricité qui permettent l'intégration à grande échelle des énergies renouvelables, des ressources énergétiques décentralisées ou de la réponse à la demande dans les réseaux interconnectés, ainsi que les projets en matière de technologies énergétiques et de numérisation, ou les projets ayant des dépenses opérationnelles élevées, les cadres réglementaires devraient prévoir des incitations à l'investissement proportionnées et appropriées.

Les nouvelles dispositions du chapitre VII actualisent l'éligibilité des projets à une aide financière de l'Union pour les nouvelles catégories d'infrastructures. Alors que les projets d'intérêt mutuel pourront bénéficier d'un concours financier de l'Union, seuls les investissements situés sur le territoire de l'Union seront éligibles à une assistance financière de l'Union au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe sous la forme de subventions pour des travaux dans des conditions bien définies.

2020/0360 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant le règlement (UE) nº 347/2013

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[19],

vu l'avis du Comité des régions[20],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[21], la Commission a défini une nouvelle stratégie de croissance qui vise à transformer l'Union en une société juste et prospère, dotée d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émission nette de gaz à effet de serre d'ici 2050 et dans laquelle la croissance économique sera dissociée de l'utilisation des ressources. La communication de la Commission sur le plan cible en matière de climat[22], qui propose de porter le niveau de réduction des émissions de gaz à effet de serre à au moins 55 % d'ici à 2030 - un niveau d'ambition approuvé par le Conseil européen le 11 décembre 2020 -, et son analyse d'impact sous-jacente confirment que le bouquet énergétique du futur sera très différent de celui d'aujourd'hui et justifient la nécessité de réexaminer et, le cas échéant, de réviser la législation dans le domaine de l'énergie. Les investissements actuels dans les infrastructures énergétiques sont clairement insuffisants pour transformer et construire les infrastructures énergétiques de demain. Cela implique également que des infrastructures doivent être en place pour soutenir la transition énergétique européenne, notamment une électrification rapide, l'intensification de la production d'électricité renouvelable, l'utilisation accrue des gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone, l'intégration du système énergétique et l'adoption accrue de solutions innovantes.

(2) À la suite des propositions de la Commission dans le cadre du paquet «Une énergie propre pour tous les Européens», un accord a été conclu sur un objectif contraignant au niveau de l'Union en

19 JO C , du , p. .

20 JO C , du , p. .

21 Communication de la Commission - Le pacte vert pour l'Europe, COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

22 Communication de la Commission - Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens, COM(2020) 562 final du 17 septembre 2020.

matière d'énergies renouvelables à l'horizon 2030 d'au moins 32 % de la consommation finale d'énergie et sur un objectif principal de l'Union en matière d'efficacité énergétique d'au moins 32,5 %.

(3) L'accord de Paris sur le changement climatique conclu en 2015 à l'issue de la 21e conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (ci-après l'«accord de Paris») fixe un objectif à long terme visant à contenir l'élévation de la température de la planète nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels et à poursuivre les efforts pour la maintenir à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels, et souligne qu'il importe de s'adapter aux effets négatifs du changement climatique et de rendre les flux financiers compatibles avec un profil d'évolution vers un développement à faible émission de gaz à effet de serre et résilient aux changements climatiques. Le 12 décembre 2019, le Conseil européen a approuvé l'objectif consistant à parvenir à une Union européenne neutre pour le climat d'ici à 2050, conformément aux objectifs de l'accord de Paris.

(4) Le règlement (UE) nº 347/2013 du Parlement européen et du Conseil[23], le règlement RTE-E actuel, établit des règles visant à développer et rendre interopérables en temps utile les réseaux transeuropéens d'énergie, dans le but de réaliser les objectifs du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière de politique énergétique, c'est-à-dire assurer le fonctionnement du marché intérieur de l'énergie, la sécurité de l'approvisionnement et la compétitivité des marchés de l'énergie dans l'Union, promouvoir l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ainsi que le développement des énergies nouvelles et renouvelables, et promouvoir l'interconnexion des réseaux énergétiques. Le règlement (UE) nº 347/2013 met en place un cadre permettant aux États membres et aux parties prenantes concernées de travailler ensemble dans un cadre régional afin de développer des réseaux énergétiques mieux connectés, dans le but de relier les régions actuellement isolées des marchés européens de l'énergie, de renforcer les interconnexions transfrontalières existantes et de contribuer à l'intégration des énergies renouvelables. En poursuivant ces objectifs, le règlement (UE) nº 347/2013 contribue à une croissance intelligente, durable et inclusive, et apporte des avantages à toute l'Union en termes de compétitivité et de cohésion économique, sociale et territoriale.

(5) L'évaluation du règlement (UE) nº 347/2013 a clairement montré que le cadre a effectivement amélioré l'intégration des réseaux des États membres, stimulé le commerce de l'énergie et, partant, contribué à la compétitivité de l'Union. Les projets d'intérêt commun dans les secteurs de l'électricité et du gaz ont fortement contribué à la sécurité de l'approvisionnement. En ce qui concerne le gaz, les infrastructures sont désormais bien connectées et la résilience de l'approvisionnement s'est considérablement améliorée depuis 2013. La coopération régionale au sein des groupes régionaux et par la répartition transfrontalière des coûts est un facteur important de mise en œuvre des projets. Toutefois, dans de nombreux cas, la répartition transfrontalière des coûts n'a pas permis de réduire le déficit de financement des projets, comme prévu. Si la majorité des procédures d'autorisation ont été raccourcies, dans certains cas le processus est encore long. L'aide financière au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) a été un facteur important dans la mesure où les subventions pour des études ont aidé des projets à réduire les risques aux premiers stades du développement, tandis que les subventions pour les travaux ont soutenu des projets visant à remédier aux principaux goulets d'étranglement que le financement du marché ne pouvait résoudre de manière satisfaisante.

[23] Règlement (UE) nº 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant la décision nº 1364/2006/CE et modifiant les règlements (CE) nº 713/2009, (CE) nº 714/2009 et (CE) nº 715/2009 (JO L 115 du 25.4.2013, p. 39).

(6) La politique relative aux RTE-E est un instrument central pour le développement d'un marché intérieur de l'énergie et nécessaire à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe. Pour parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 et à des niveaux plus élevés de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, l'Europe aura besoin d'un système énergétique plus intégré, reposant sur des niveaux d'électrification plus élevés basés sur des sources d'énergie renouvelables et la décarbonation du secteur du gaz. La politique relative aux RTE-E peut garantir que le développement des infrastructures énergétiques de l'Union soutient la transition énergétique nécessaire vers la neutralité climatique, conformément au principe de primauté de l'efficacité énergétique.

(7) Bien que les objectifs du règlement (UE) nº 347/2013 restent largement valables, le cadre RTE-E actuel ne reflète pas encore pleinement les changements attendus dans le système énergétique qui résulteront du nouveau contexte politique et, en particulier, des objectifs revus à l'horizon 2030 et de l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050 dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Au-delà du nouveau contexte et des nouveaux objectifs politiques, le développement technologique a été rapide au cours de la dernière décennie. Ce développement devrait être pris en compte dans les catégories d'infrastructures couvertes par le présent règlement, les critères de sélection des projets d'intérêt commun ainsi que les corridors et les domaines thématiques prioritaires.

(8) Les directives (UE) 2019/944[24] et 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil[25] établissent un marché intérieur de l'énergie. Si des progrès très importants ont été accomplis dans l'achèvement du marché intérieur de l'énergie, des améliorations pourraient encore être apportées grâce à une meilleure utilisation des infrastructures énergétiques existantes, à l'intégration des volumes croissants d'énergies renouvelables et à l'intégration des systèmes.

(9) Les infrastructures énergétiques de l'Union devraient être modernisées afin d'éviter les défaillances techniques et de renforcer leur résilience face à ces défaillances et aux catastrophes naturelles ou d'origine humaine, aux effets négatifs du changement climatique et aux menaces qui pèsent sur leur sécurité, notamment en ce qui concerne les infrastructures critiques européennes telles que définies par la directive 2008/114/CE du Conseil[26].

(10) Les infrastructures énergétiques de l'Union devraient être résilientes aux effets inévitables que le changement climatique devrait entraîner en Europe malgré les efforts d'atténuation. C'est pourquoi il est indispensable d'intensifier les efforts en matière d'adaptation au changement climatique, de renforcement de la résilience, de prévention des catastrophes et de préparation à celles-ci.

(11) La sécurité de l'approvisionnement, qui constitue l'une des principales motivations du règlement (UE) nº 347/2013, a été considérablement améliorée grâce à des projets d'intérêt commun. De plus, l'analyse d'impact des objectifs climatiques de la Commission[27] prévoit une réduction significative de la consommation de gaz naturel, car son utilisation prolongée n'est pas compatible avec la neutralité carbone. D'autre part, la consommation de biogaz, d'hydrogène renouvelable et à faibles émissions de carbone et de carburants gazeux de synthèse augmentera de manière significative vers 2050. C'est pourquoi les infrastructures de gaz naturel

---

24 Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

25 Directive 2009/73/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur du gaz naturel et abrogeant la directive 2003/55/CE (JO L 211 du 14.8.2009, p. 94).

26 JO L 345 du 23.12.2008, p. 75.

27 SWD(2020) 176 final.

n'ont plus besoin de soutien dans le cadre de la politique RTE-E. La planification des infrastructures énergétiques devrait refléter cette évolution du paysage gazier.

(12) L'importance des réseaux électriques intelligents pour la réalisation des objectifs de l'Union en matière de politique énergétique et climatique a été reconnue par la Commission dans sa communication sur l'intégration des systèmes énergétiques[28]. Les critères applicables à cette catégorie devraient inclure les évolutions technologiques en ce qui concerne l'innovation et les aspects numériques. En outre, le rôle des promoteurs de projets devrait être clarifié. Compte tenu de l'augmentation significative attendue de la demande d'électricité de la part du secteur des transports, en particulier pour les véhicules électriques circulant sur les autoroutes et dans les zones urbaines, les technologies des réseaux intelligents devraient également contribuer à améliorer le soutien lié aux réseaux énergétiques pour la recharge transfrontalière à haute capacité afin de soutenir la décarbonation du secteur des transports.

(13) La communication de la Commission sur l'intégration des systèmes énergétiques souligne la nécessité d'une planification intégrée des infrastructures énergétiques, tous vecteurs énergétiques, infrastructures et secteurs de consommation confondus. Cette intégration des systèmes prend pour point de départ l'application du principe de primauté de l'efficacité énergétique et l'adoption d'une approche globale s'étendant au-delà des différents secteurs. Elle répond également aux besoins de décarbonation dans des secteurs où cette réduction est difficile à réaliser, tels que certaines parties de l'industrie ou certains modes de transport, où l'électrification directe est, à l'heure actuelle, difficile sur le plan technique ou économique. Ces investissements comprennent l'hydrogène et les électrolyseurs, qui progressent vers un déploiement commercial à grande échelle. La stratégie de l'hydrogène de la Commission accorde la priorité à la production d'hydrogène à partir d'électricité renouvelable, ce qui constitue la solution la plus propre et la plus compatible avec l'objectif de neutralité climatique de l'UE. Toutefois, dans une phase de transition, d'autres formes d'hydrogène à faible intensité de carbone sont nécessaires pour remplacer plus rapidement l'hydrogène existant et faire émerger une économie d'échelle.

(14) De plus, dans sa stratégie de l'hydrogène[29], la Commission a conclu que, pour le déploiement requis de l'hydrogène, un réseau d'infrastructures de grande envergure est un élément important que l'Union et le marché unique sont les seuls à pouvoir offrir. Il existe actuellement très peu d'infrastructures dédiées pour le transport et le commerce de l'hydrogène par-delà les frontières. Ces infrastructures devraient se composer dans une large mesure d'actifs convertis à partir du gaz naturel, complétés par de nouveaux actifs affectés à l'hydrogène. En outre, la stratégie de l'hydrogène fixe un objectif stratégique visant à porter la capacité installée des électrolyseurs à 40 GW d'ici à 2030 afin d'accroître la production d'hydrogène renouvelable et de faciliter la décarbonation des secteurs dépendant des combustibles fossiles, tels que l'industrie ou les transports. Par conséquent, la politique RTE-E devrait inclure de nouvelles infrastructures adaptées de transport et de stockage de l'hydrogène, ainsi que des installations d'électrolyseurs. Les infrastructures de transport et de stockage de l'hydrogène devraient également être incluses dans le plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union afin de permettre une évaluation complète et cohérente de leurs coûts et avantages pour le système énergétique, y compris leur contribution à l'intégration sectorielle et à la décarbonation, dans le but de créer une infrastructure de base pour l'hydrogène dans l'Union.

---

28 COM(2020) 299 final.

29 Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre, COM(2020) 301 final.

(15) Par ailleurs, une nouvelle catégorie d'infrastructures devrait être créée pour les réseaux gaziers intelligents afin de soutenir les investissements intégrant dans le réseau les gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone, tels que le biogaz, le biométhane et l'hydrogène, et à contribuer à la gestion d'un système plus complexe qui en résulte, en s'appuyant sur des technologies numériques innovantes.

(16) Le règlement (UE) nº 347/2013 exige qu'un projet candidat d'intérêt commun contribue de manière significative à au moins un des critères fixés dans le cadre du processus d'élaboration de la liste de l'Union, qui peut, mais ne doit pas, inclure la durabilité. Cette exigence, conforme aux besoins spécifiques du marché intérieur de l'énergie à l'époque, a permis le développement de projets d'intérêt commun qui ne portaient que sur les risques en matière de sécurité d'approvisionnement, même s'ils ne présentaient pas d'avantages en termes de durabilité. Toutefois, compte tenu de l'évolution des besoins en infrastructures de l'Union et des objectifs de décarbonation, et conformément aux conclusions du Conseil européen de juillet 2020, selon lesquelles «les dépenses de l'Union devraient concorder avec les objectifs de l'accord de Paris et le principe de "ne pas nuire" du pacte vert pour l'Europe», la durabilité en termes d'intégration des sources d'énergie renouvelables dans le réseau ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre, selon le cas, devrait être évaluée afin de garantir la cohérence de la politique RTE-E avec les objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat. La réalisation de l'objectif de durabilité des réseaux de transport de CO_2 est garantie par le fait que ces réseaux sont destinés à transporter le dioxyde de carbone.

(17) L'Union devrait faciliter les projets d'infrastructure reliant les réseaux énergétiques de l'Union aux réseaux de pays tiers qui sont mutuellement bénéfiques et nécessaires à la transition énergétique et à la réalisation des objectifs en matière de climat, et qui répondent également aux critères spécifiques des catégories d'infrastructures pertinentes relevant du présent règlement, en particulier avec les pays voisins et avec les pays avec lesquels l'Union a établi une coopération spécifique dans le domaine de l'énergie. En conséquence, le champ d'application du présent règlement devrait inclure des projets d'intérêt mutuel lorsqu'ils sont durables et capables de démontrer des avantages socio-économiques nets significatifs pour au moins deux États membres et au moins un pays tiers. De tels projets pourraient être inscrits sur la liste de l'Union sous réserve d'un rapprochement réglementaire avec l'acquis de l'Union et de la démonstration d'une contribution à la réalisation des objectifs généraux de l'Union en matière d'énergie et de climat en termes de sécurité d'approvisionnement et de décarbonation. Il convient de présumer l'existence de cet alignement ou de cette convergence des réglementations pour les parties contractantes de l'Espace économique européen ou de la Communauté de l'énergie. En outre, le pays tiers avec lequel l'Union coopère à l'élaboration de projets d'intérêt mutuel devrait faciliter un calendrier similaire pour une mise en œuvre accélérée et d'autres mesures d'appui stratégique, comme le prévoit le présent règlement. En conséquence, dans le présent règlement, les projets d'intérêt mutuel devraient être traités de la même manière que des projets d'intérêt commun, toutes les dispositions relatives aux projets d'intérêt commun étant également applicables aux projets d'intérêt mutuel, sauf disposition contraire.

(18) Par ailleurs, pour atteindre les objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie et de neutralité climatique à l'horizon 2030 et 2050, l'Europe doit accroître considérablement sa production d'électricité à partir de sources renouvelables. Les catégories d'infrastructures existantes pour le transport et le stockage de l'électricité sont cruciales pour l'intégration de l'augmentation significative de la production d'électricité à partir de sources renouvelables dans le réseau électrique. Cela exige aussi d'intensifier les investissements dans les énergies

renouvelables en mer[30]. La coordination de la planification et du développement à long terme des réseaux électriques en mer et à terre devrait également être abordée. En particulier, la planification des infrastructures en mer devrait passer de l'approche projet par projet à une approche globale coordonnée garantissant le développement durable de réseaux en mer intégrés, dans le respect du potentiel de chaque bassin maritime en matière d'énergies renouvelables en mer, de la protection de l'environnement et des autres utilisations de la mer.

(19) Les États membres concernés devraient être en mesure d'évaluer les avantages et les coûts des réseaux d'énergie renouvelable en mer des bassins maritimes afférents et de réaliser une analyse préliminaire du partage des coûts au niveau des bassins maritimes afin de soutenir les engagements politiques communs en faveur du développement des énergies renouvelables en mer au niveau des bassins maritimes. Par conséquent, la Commission devrait élaborer des principes uniformes pour une méthode coûts-avantages et de partage des coûts pour le déploiement des plans intégrés de développement du réseau en mer, qui devrait permettre aux États membres de procéder à une évaluation adéquate.

(20) Le processus de plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union servant de base au recensement des projets d'intérêt commun relevant des catégories d'infrastructures pour les secteurs de l'électricité et du gaz s'est avéré efficace. Toutefois, si le réseau européen des gestionnaires de réseau de transport dans les secteurs de l'électricité et du gaz (REGRT) et les gestionnaires de réseau de transport ont un rôle important à jouer dans ce processus, un examen plus approfondi s'impose, notamment en ce qui concerne la définition des scénarios pour l'avenir, l'identification des lacunes et des goulets d'étranglement à long terme dans les infrastructures et l'évaluation des projets individuels, afin de renforcer la confiance dans le processus. En conséquence, en raison de la nécessité d'une validation indépendante, l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après l'«Agence») et la Commission devraient jouer un rôle accru dans le processus, y compris dans le processus d'élaboration du plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union conformément au règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil[31] et au règlement (CE) nº 715/2009 du Parlement européen et du Conseil[32].

(21) Il importe de veiller à ce que seuls les projets d'infrastructure pour lesquels il n'existe pas d'autres solutions raisonnables puissent bénéficier du statut de projet d'intérêt commun. À cette fin, le recensement des lacunes en matière d'infrastructures respectera le principe de primauté de l'efficacité énergétique et examinera en priorité toutes les solutions pertinentes non liées aux infrastructures pour remédier aux lacunes recensées. En outre, au cours de la mise en œuvre des projets, les promoteurs de projets devraient rendre compte du respect de la législation environnementale et démontrer que les projets ne causent pas de préjudice important à l'environnement, conformément à l'article 17 du règlement (CE) nº 2020/852[33]. Pour les projets d'intérêt commun existants ayant atteint une maturité suffisante, cela sera pris en compte lors de la sélection des projets en vue de leur inscription ultérieure sur la liste de l'Union par les groupes régionaux.

---

30 Communication sur une stratégie relative aux énergies renouvelables en mer

31 Règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité (JO L 158 du 14.6.2019, p. 54).

32 Règlement (CE) nº 715/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les conditions d'accès aux réseaux de transport de gaz naturel et abrogeant le règlement (CE) nº 1775/2005 (JO L 211 du 14.8.2009, p. 36).

33 Règlement (UE) 2020/852 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/2088, JO L 198 du 22.6.2020, p. 13.

(22) Afin d'assurer la stabilité de la tension et de la fréquence, il convient d'accorder une attention particulière à la stabilité du réseau électrique européen dans des conditions qui peuvent varier, compte tenu notamment de la part croissante de l'électricité produite à partir de sources renouvelables.

(23) À l'issue de consultations approfondies avec l'ensemble des États membres et parties intéressées, la Commission a recensé treize priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes stratégiques, dont la mise en œuvre est essentielle pour la réalisation des objectifs de l'Union en matière de politique énergétique et climatique à l'horizon 2030 et 2050. Ces priorités couvrent différentes zones géographiques ou domaines thématiques en matière de transport et de stockage de l'électricité, de réseaux en mer pour les énergies renouvelables, de transport et de stockage de l'hydrogène, d'électrolyseurs, de réseaux gaziers intelligents, de réseaux électriques intelligents et de transport du dioxyde de carbone.

(24) Les projets d'intérêt commun devraient respecter des critères communs, transparents et objectifs, au regard de leur contribution aux objectifs de la politique énergétique. Afin de pouvoir être inscrits sur les listes de l'Union, les projets en matière d'électricité et d'hydrogène devraient faire partie du dernier plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union disponible. Étant donné que les infrastructures liées à l'hydrogène ne figurent pas actuellement dans le plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union, cette exigence pour les projets relatifs à l'hydrogène ne devrait s'appliquer qu'à partir du 1er janvier 2024 aux fins de la deuxième liste de l'Union établie en vertu du présent règlement.

(25) Il convient d'établir des groupes régionaux chargés de proposer et de réexaminer les projets d'intérêt commun afin de dresser des listes régionales de projets d'intérêt commun. Afin d'assurer un large consensus, ces groupes régionaux devraient assurer une coopération étroite entre les États membres, les autorités de régulation nationales, les promoteurs de projets et les parties prenantes pertinentes. Dans le cadre de cette coopération, les autorités de régulation nationales devraient, au besoin, conseiller les groupes régionaux, notamment sur le réalisme des aspects réglementaires des projets proposés et du calendrier proposé pour la décision réglementaire d'approbation.

(26) Une nouvelle liste des projets d'intérêt commun de l'Union (ci-après dénommée «liste de l'Union») devrait être établie tous les deux ans. Les projets d'intérêt commun qui sont achevés ou qui ne remplissent plus les critères et exigences pertinents fixés par le présent règlement ne devraient pas figurer sur la nouvelle liste de l'Union. C'est la raison pour laquelle les projets d'intérêt commun existants qui doivent être inscrits sur la nouvelle liste de l'Union devraient être soumis à la même procédure de sélection que les projets proposés aux fins de l'établissement de listes régionales et de la liste de l'Union. Toutefois, il convient de veiller à limiter autant que possible la charge administrative qui en découle, par exemple en utilisant dans la mesure du possible les informations transmises précédemment, et en tenant compte des rapports annuels des promoteurs de projets. À cette fin, les projets d'intérêt commun existants qui ont accompli des progrès significatifs devraient bénéficier d'un processus d'intégration rationalisé dans le plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union.

(27) Les projets d'intérêt commun devraient être mis en œuvre le plus rapidement possible et être suivis étroitement et évalués de manière approfondie, tout en réduisant la charge administrative des promoteurs de projets à un minimum. La Commission devrait nommer des coordonnateurs européens pour les projets d'intérêt commun qui rencontrent des difficultés particulières. Les progrès accomplis dans la mise en œuvre de projets spécifiques ainsi que le respect des obligations découlant du présent règlement devraient être pris en compte dans la procédure de sélection des listes de l'Union adoptées par la suite pour les projets respectifs.

(28) Les procédures d'octroi des autorisations ne devraient ni entraîner de charge administrative disproportionnée par rapport à la taille et à la complexité d'un projet, ni entraver le développement des réseaux transeuropéens et l'accès au marché.

(29) La planification et la mise en œuvre des projets d'intérêt commun de l'Union dans le domaine des infrastructures d'énergie, de transport et de télécommunication devraient être coordonnées afin de créer des synergies chaque fois que cela est possible, de manière générale, d'un point de vue économique, technique, environnemental, climatique ou du point de vue de l'aménagement du territoire, en tenant dûment compte des aspects pertinents liés à la sécurité. Ainsi, lors de la planification des différents réseaux européens, il devrait être possible de privilégier l'intégration des réseaux de transport, des réseaux de communication et des réseaux énergétiques afin de garantir une occupation minimale du territoire, tout en veillant à réutiliser, si possible, les tracés existants ou désaffectés, en vue de réduire au minimum les incidences négatives d'ordre socio-économique, environnemental et financier.

(30) Les projets d'intérêt commun devraient bénéficier d'un «statut prioritaire» au niveau national afin de garantir un traitement administratif rapide et devraient être considérés par les autorités compétentes comme étant dans l'intérêt public. Dans le cas où il existerait des raisons d'intérêt public majeur, des projets générant des incidences négatives sur l'environnement devraient recevoir une autorisation lorsque toutes les conditions prévues dans la directive 92/43/CEE du Conseil[34] et dans la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil[35] sont remplies.

(31) Les projets d'intérêt commun devraient également bénéficier d'un «statut prioritaire» au niveau national afin de garantir un traitement d'urgence dans toutes les procédures judiciaires et de règlement des litiges les concernant.

(32) Afin de réduire la complexité, d'accroître l'efficacité et la transparence et de favoriser la coopération entre les États membres, il conviendrait de disposer d'une ou de plusieurs autorités compétentes intégrant ou coordonnant l'ensemble des procédures d'octroi des autorisations («guichet unique»).

(33) Afin de simplifier et d'accélérer le processus d'autorisation relative aux réseaux en mer pour les énergies renouvelables, les États membres situés autour d'un bassin maritime donné devraient créer des points de contact uniques, appelés «guichet(s) unique(s) pour les réseaux en mer», compte tenu des spécificités régionales et des particularités géographiques, afin de faciliter et de coordonner la procédure d'octroi des autorisations pour ces projets. En outre, la mise en place d'un guichet unique par bassin maritime concernant les réseaux en mer pour les énergies renouvelables devrait réduire la complexité, accroître l'efficience et accélérer le processus d'autorisation des installations de transport en mer recoupant souvent de nombreuses juridictions.

(34) Malgré l'existence de normes établies visant à garantir la participation du public aux procédures décisionnelles en matière d'environnement, qui s'appliquent pleinement aux projets d'intérêt commun, des mesures supplémentaires restent nécessaires au titre du présent règlement pour garantir l'usage des normes les plus élevées possibles en matière de transparence et de participation du public pour toutes les questions pertinentes liées à la procédure d'octroi des

---

[34] Directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO L 206 du 22.7.1992, p. 7).

[35] Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau (JO L 327 du 22.12.2000, p. 1).

autorisations pour les projets d'intérêt commun. Lorsqu'elle est déjà couverte par des règles nationales en vertu de normes égales ou supérieures à celles relevant du présent règlement, la consultation préalable à la procédure d'autorisation devrait devenir facultative et éviter le double emploi des exigences légales.

(35) L'application correcte et coordonnée de la directive 2011/92/UE[36] et de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil[37] et, le cas échéant, de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998[38] (ci-après la «convention d'Aarhus»), ainsi que de la convention d'Espoo sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière (ci-après la «convention d'Espoo»), devrait permettre d'assurer l'harmonisation des principes essentiels d'évaluation des incidences environnementales et climatiques, y compris dans un contexte transfrontière. La Commission a publié des orientations visant à aider les États membres à définir des mesures législatives et non législatives adéquates permettant de simplifier les procédures d'évaluation environnementale des infrastructures énergétiques et de garantir l'application cohérente des procédures d'évaluation des incidences environnementales requises pour les projets d'intérêt commun au titre du droit de l'Union[39]. Les États membres devraient coordonner leurs évaluations en ce qui concerne les projets d'intérêt commun et réaliser, si possible, des évaluations conjointes. Ils devraient être encouragés à échanger leurs bonnes pratiques et à renforcer leur capacité administrative pour les procédures d'octroi des autorisations.

(36) Il importe de rationaliser et d'améliorer les procédures d'octroi des autorisations tout en respectant, dans la mesure du possible, en tenant dûment compte du principe de subsidiarité, les compétences et procédures nationales applicables à la construction de nouvelles infrastructures. Étant donné qu'il est urgent de développer les infrastructures énergétiques, la simplification des procédures d'octroi des autorisations devrait être assortie d'une échéance claire avant laquelle les autorités respectives devraient rendre leur décision relative à la construction du projet. Il importe que ledit délai permette un gain d'efficacité dans la définition et le déroulement des procédures et qu'il n'empêche en aucun cas l'application de normes élevées en matière de protection de l'environnement, en conformité avec la législation environnementale, ainsi que de participation du public. Le présent règlement devrait fixer des délais maximaux; néanmoins, les États membres peuvent s'efforcer de réduire ces délais dans la mesure du possible et, en particulier, pour ce qui est des projets tels que les réseaux intelligents, qui peuvent ne pas nécessiter des processus d'autorisation aussi complexes que les infrastructures de transport. Les autorités compétentes devraient être chargées de veiller au respect des délais.

(37) Le cas échéant, les États membres peuvent inclure dans les décisions globales les décisions adoptées dans le cadre de négociations menées avec des propriétaires fonciers particuliers pour l'octroi de l'accès à la propriété, du droit de propriété sur un bien ou du droit d'occupation de celui-ci, de plans d'aménagement du territoire qui déterminent l'affectation générale des sols

---

36 Directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO L 26 du 28.1.2001, p. 1).

37 Directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (JO L 197 du 21.7.2001, p. 30).

38 JO L 124 du 17.5.2005, p. 4.

39 Document d'orientation «Rationaliser les procédures d'évaluation d'impact sur l'environnement des projets d'intérêt commun (PIC) ayant trait à des infrastructures énergétiques», https://ec.europa.eu/environment/eia/pdf/PCI_guidance.pdf.

d'une région déterminée, qui englobent d'autres développements tels que les autoroutes, les voies ferrées, les immeubles et les zones naturelles protégées, et qui ne sont pas réalisés dans le but spécifique du projet envisagé, ainsi que de l'octroi de permis d'exploitation. Dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations, un projet d'intérêt commun peut englober des infrastructures qui s'y rapportent dans la mesure où elles sont essentielles à la construction ou au fonctionnement du projet. Le présent règlement, notamment les dispositions relatives à l'octroi des autorisations, à la participation du public et à la mise en œuvre des projets d'intérêt commun, devrait s'appliquer sans préjudice du droit international et du droit de l'Union, notamment les dispositions relatives à la protection de l'environnement et de la santé publique et celles adoptées dans le cadre de la politique commune de la pêche et de la politique maritime commune, en particulier la directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil[40].

(38) Les coûts d'élaboration, de construction, d'exploitation et d'entretien des projets d'intérêt commun devraient en général être entièrement supportés par les utilisateurs de l'infrastructure. Les projets d'intérêt commun devraient pouvoir bénéficier d'une répartition transfrontière des coûts lorsqu'une évaluation de la demande du marché ou de l'incidence escomptée sur les tarifs montre que l'on ne peut pas s'attendre à ce que les coûts soient couverts par les tarifs payés par les utilisateurs de l'infrastructure.

(39) L'analyse, fondée sur une méthodologie harmonisée, à l'échelle du système énergétique, des coûts et avantages d'un projet d'infrastructure devrait servir de base de discussion pour la répartition appropriée des coûts, en utilisant le même scénario que lorsque le projet était inclus dans la liste des projets d'intérêt commun de l'Union, et ce dans le cadre des plans décennaux de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union établis par les réseaux européens des gestionnaires de réseau de transport au titre du règlement (UE) 2019/943 et du règlement (CE) nº 715/2009, et révisés par l'Agence. Cette analyse peut tenir compte des indicateurs et des valeurs de référence correspondantes pour la comparaison des coûts d'investissement unitaires.

(40) Le marché intérieur de l'énergie étant de plus en plus intégré, il est nécessaire d'adopter des règles claires et transparentes sur la répartition transnationale des coûts afin d'accélérer les investissements dans les infrastructures transfrontières. Il est essentiel de garantir un cadre de financement stable pour l'élaboration de projets d'intérêt commun tout en réduisant au minimum les besoins d'aide financière. Lorsqu'elles décident de la répartition transfrontière des coûts, les autorités de régulation nationales devraient répartir les coûts d'investissement par-delà les frontières dans leur intégralité et les inclure dans les tarifs nationaux, puis déterminer si leur incidence sur les tarifs nationaux pourrait représenter une charge disproportionnée pour les consommateurs. Les autorités de régulation nationales devraient éviter les risques de double soutien aux projets en tenant compte des redevances et recettes réelles ou estimées. Ces redevances et recettes ne devraient être prises en considération que dans la mesure où elles se rapportent aux projets et sont destinées à couvrir les coûts en question.

(41) La législation relative au marché intérieur de l'énergie prévoit que les tarifs d'accès aux réseaux fournissent des mesures incitatives appropriées pour les investissements. Toutefois, plusieurs types de projets d'intérêt commun sont susceptibles d'engendrer des externalités qui pourraient ne pas être pleinement prises en compte et récupérées dans le cadre du système tarifaire normal. Lorsqu'elles appliquent la législation relative au marché intérieur de l'énergie, les autorités de régulation nationales devraient assurer un cadre réglementaire et financier stable et prévisible, avec des mesures incitatives, y compris à long terme, en faveur de projets d'intérêt commun,

[40] Directive 2014/89/UE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime, JO L 257 du 28.8.2014, p. 135.

qui sont proportionnées au niveau de risque spécifique du projet concerné. Cela devrait s'appliquer en particulier aux projets transfrontières, aux technologies de transport d'électricité novatrices qui permettent l'intégration à grande échelle des énergies renouvelables, des ressources énergétiques décentralisées ou de la réponse à la demande dans les réseaux interconnectés, ainsi qu'aux projets de développement de technologies énergétiques et de numérisation qui sont susceptibles de présenter des risques plus élevés que des projets similaires situés dans un État membre, ou qui offrent des avantages plus importants pour l'Union. Par ailleurs, les projets dont les dépenses opérationnelles sont élevées devraient également avoir accès à des mesures incitatives appropriées pour les investissements. En particulier, les réseaux en mer pour les énergies renouvelables qui remplissent une double fonction, constituant à la fois des interconnexions électriques et reliant des projets de production d'énergie renouvelable en mer, sont susceptibles de présenter des risques plus élevés que des projets d'infrastructures terrestres comparables, en raison de leur connexion intrinsèque aux actifs de production, ce qui entraîne des risques réglementaires, des risques en matière de financement, tels que la nécessité d'investissements anticipatifs, des risques de marché et des risques liés à l'utilisation de nouvelles technologies innovantes.

(42) Le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'à l'octroi d'autorisations pour des projets d'intérêt commun, à la participation du public à ces projets et à leur traitement réglementaire. Les États membres peuvent néanmoins adopter des dispositions nationales afin d'appliquer des règles identiques ou semblables à d'autres projets n'ayant pas le statut de projets d'intérêt commun relevant du champ d'application du présent règlement. En ce qui concerne les mesures incitatives réglementaires, les États membres peuvent adopter des dispositions nationales afin d'appliquer des règles identiques ou semblables aux projets d'intérêt commun relevant de la catégorie du stockage d'électricité.

(43) Les États membres qui n'attribuent pas actuellement le statut le plus élevé existant au niveau national à des projets d'infrastructures énergétiques dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations devraient être encouragés à envisager la mise en place d'un tel statut, notamment en évaluant si ce statut permettrait d'accélérer la procédure d'octroi des autorisations.

(44) Les États membres qui ne disposent pas actuellement de procédures judiciaires accélérées ou urgentes applicables aux projets d'infrastructures énergétiques devraient être encouragés à envisager d'introduire de telles procédures, notamment en évaluant si cela conduirait à une mise en œuvre plus rapide de ces projets.

(45) Le règlement (UE) nº 347/2013 a montré, dans le cadre de la mise en œuvre des projets d'importance européenne, la valeur ajoutée du levier financier exercé sur les fonds privés par l'apport d'une aide financière substantielle de l'Union. Étant donné la situation économique et financière et les contraintes budgétaires, un soutien ciblé, sous la forme de subventions et d'instruments financiers, devrait se poursuivre au titre du cadre financier pluriannuel, afin d'attirer de nouveaux investisseurs dans les corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques, tout en maintenant la contribution budgétaire de l'Union à un minimum.

(46) Les projets d'intérêt commun devraient être éligibles à une aide financière de l'Union pour des études et, sous certaines conditions, pour des travaux au titre du règlement (UE)… [relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe tel que proposé dans le document COM(2018) 438] soit sous la forme de subventions, soit sous la forme d'instruments financiers innovants, afin de garantir qu'un soutien sur mesure est apporté aux projets d'intérêt commun qui ne sont pas viables au regard du cadre réglementaire et des conditions du marché existants. Il importe de prévenir toute distorsion de concurrence, notamment entre les projets contribuant

à la réalisation des mêmes corridors prioritaires de l'Union. Une telle aide financière devrait assurer les synergies nécessaires avec les Fonds structurels, afin de financer les réseaux intelligents de distribution d'énergie, ainsi qu'avec le mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union conformément au règlement d'exécution (UE) 2020/1294 de la Commission[41]. Une logique en trois étapes devrait s'appliquer aux investissements dans des projets d'intérêt commun. Tout d'abord, les investissements devraient être proposés en priorité au marché. Ensuite, si les investissements ne sont pas réalisés par le marché, des solutions réglementaires devraient être envisagées, au besoin en ajustant le cadre réglementaire concerné et en veillant à sa bonne application. Enfin, si les deux premières étapes ne suffisent pas à garantir les investissements nécessaires dans des projets d'intérêt commun, il devrait être possible d'octroyer une aide financière de l'Union si le projet d'intérêt commun remplit les critères d'éligibilité applicables. Les projets d'intérêt commun peuvent également être éligibles au titre du programme InvestEU, qui vient compléter l'octroi de subventions.

(47) Les subventions pour des travaux en faveur de projets d'intérêt mutuel ne devraient être disponibles que pour les investissements situés sur le territoire de l'Union et uniquement dans le cas où au moins deux États membres contribuent financièrement de manière significative aux coûts d'investissement du projet compte tenu de ses avantages.

(48) Il y a lieu dès lors de modifier les règlements (CE) nº 715/2009, (UE) 2019/942[42] et (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil[43] ainsi que les directives 2009/73/CE et (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil en conséquence.

(49) Le règlement (UE) nº 347/2013 devrait dès lors être abrogé.

(50) Afin de garantir que la composition des corridors et domaines thématiques prioritaires reflète au mieux l'évolution des infrastructures énergétiques et que le nombre de projets proposés dans chaque groupe reste approprié et raisonnable de façon à permettre une évaluation complète et approfondie, et que la liste de projets d'intérêt commun de l'Union est limitée aux projets qui contribuent le plus à la mise en œuvre des corridors et domaines thématiques prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques stratégiques, le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne devrait être délégué à la Commission:

- pour compléter le présent règlement en réexaminant la couverture géographique et la composition des corridors et domaines thématiques prioritaires et en adoptant de nouvelles listes de corridors et de domaines thématiques prioritaires;

- pour modifier les annexes du présent règlement de manière à adopter et à réviser la liste de projets d'intérêt commun de l'Union, tout en respectant le droit des États membres et des pays tiers d'approuver des projets d'intérêt commun ou des projets d'intérêt mutuel concernant leur territoire.

Compte tenu de la nécessité de veiller à ce que les objectifs fixés dans le présent règlement soient atteints, au vu du nombre de projets figurant jusqu'ici sur les listes de l'Union, le nombre total de projets d'intérêt commun devrait rester gérable et ne devrait donc pas dépasser

---

41 Règlement d'exécution (UE) 2020/1294 de la Commission du 15 septembre 2020 sur le mécanisme de financement des énergies renouvelables de l'Union (JO L 303 du 17.9.2020, p. 1).

42 Règlement (UE) 2019/942 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 instituant une agence de l'Union européenne pour la coopération des régulateurs de l'énergie (JO L 158 du 14.6.2019, p. 22).

43 Règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité, JO L 158 du 14.6.2019, p. 54.

significativement le nombre de 220. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil. Lorsqu'ils le jugent nécessaire, le Parlement européen et le Conseil peuvent chacun envoyer des experts aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués auxquelles les experts des États membres sont invités. Les débats des groupes régionaux sont essentiels à l'adoption, par la Commission, des actes délégués établissant les listes des projets d'intérêt commun. Par conséquent, il convient, dans la mesure du possible et en conformité avec le cadre du présent règlement, que le Parlement européen et le Conseil soient informés des réunions des groupes régionaux et puissent y envoyer des experts conformément à l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» adopté en 2016[44].

(51) Afin de garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement en ce qui concerne les procédures de répartition transfrontière des coûts et de permettre aux États membres d'évaluer les avantages et les coûts des réseaux en mer des bassins maritimes pour les énergies renouvelables, compte tenu également des dispositions financières et relatives au marché concernant les sites de production, telles que le soutien déjà accordé, et de procéder à une analyse préliminaire du partage des coûts au niveau des bassins maritimes, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission conformément à l'article 291 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[45]. Il convient d'avoir recours à la procédure consultative pour l'adoption desdits actes d'exécution.

(52) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir développer et rendre interopérables les réseaux transeuropéens d'énergie et réaliser la connexion à ces réseaux, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres et peuvent donc être mieux atteints au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit des orientations pour le développement et l'interopérabilité en temps utile des corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes énoncés à l'annexe I (ci-après les «corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques») qui contribuent aux objectifs climatiques et énergétiques de l'Union à l'horizon 2030 et à l'objectif de neutralité climatique à l'horizon 2050.

---

44 JO L 123 du 12.5.2016, p. 1. Accord interinstitutionnel entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne «Mieux légiférer».

45 JO L 55 du 28.2.2011, p.13.

2. En particulier, le présent règlement:

a) porte sur le recensement des projets d'intérêt commun nécessaires pour mettre en œuvre les corridors et domaines prioritaires relevant des catégories d'infrastructures énergétiques pour les secteurs de l'électricité, des réseaux de gaz intelligents, de l'hydrogène, des électrolyseurs et du dioxyde de carbone énoncées à l'annexe II (ci-après les «catégories d'infrastructures énergétiques»);

b) facilite la mise en œuvre en temps utile des projets d'intérêt commun en rationalisant, en coordonnant de façon plus étroite et en accélérant les procédures d'octroi des autorisations ainsi qu'en renforçant la participation du public;

c) établit des règles et des orientations pour la répartition transfrontière des coûts et la mise en place de mesures incitatives tenant compte des risques applicables aux projets d'intérêt commun;

d) fixe les conditions d'éligibilité des projets d'intérêt commun pour une aide financière de l'Union;

e) porte sur le recensement des projets d'intérêt mutuel.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, outre les définitions qui figurent dans les directives 2009/73/CE, (UE) 2018/2001[46] et (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil, ainsi que dans les règlements (CE) nº 715/2009, (UE) 2019/942 et (UE) 2019/943, on entend par:

(1) «infrastructure énergétique», tout équipement matériel ou toute installation relevant des catégories d'infrastructures énergétiques qui est situé dans l'Union ou qui relie l'Union à un ou plusieurs pays tiers;

(2) «décision globale», la décision finale ou l'ensemble de décisions prises par une ou plusieurs autorités d'un État membre, à l'exception des cours et tribunaux, qui détermine si le promoteur d'un projet peut se voir accorder ou non l'autorisation de construire l'infrastructure énergétique permettant de réaliser un projet d'intérêt commun en ayant la possibilité de commencer, avec ou sans passation de marché, les travaux de construction nécessaires («état prêt à construire»), sans préjudice de toute décision prise dans le cadre d'une procédure de recours administratif;

(3) «projet», un(e) ou plusieurs lignes, gazoducs, oléoducs, installations ou équipements relevant des catégories d'infrastructures énergétiques;

(4) «projet d'intérêt commun», un projet nécessaire pour mettre en œuvre les corridors et les domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques énoncés à l'annexe I et inscrit sur la liste de projets d'intérêt commun de l'Union visée à l'article 3;

(5) «projet d'intérêt mutuel», un projet promu par l'Union en coopération avec des pays tiers;

[46] Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, JO L 328 du 21.12.2018, p. 82.

(6) «goulet d'étranglement des infrastructures énergétiques», la limitation des flux physiques dans un système énergétique en raison d'une capacité de transport insuffisante, qui comprend notamment l'absence d'infrastructure;

(7) «promoteur de projets», l'une des catégories suivantes:

(a) un gestionnaire de réseau de transport (GRT), un gestionnaire de réseau de distribution ou tout autre gestionnaire ou investisseur qui développe un projet d'intérêt commun;

(b) dans le cas où sont concernés plusieurs GRT, gestionnaires de réseau de distribution, autres gestionnaires, autres investisseurs, ou groupes de ces catégories, l'entité dotée de la personnalité juridique au titre du droit national applicable, désignée en vertu d'un arrangement contractuel entre ces parties et dotée de la capacité de contracter des obligations juridiques et d'assumer la responsabilité financière pour le compte des parties à l'arrangement contractuel;

(8) «réseau électrique intelligent», un réseau électrique dans lequel le gestionnaire de réseau peut surveiller par voie numérique les actions des utilisateurs qui y sont connectés, ainsi que les technologies de l'information et de la communication (TIC) pour communiquer avec les gestionnaires de réseau, les producteurs, les consommateurs et/ou les prosommateurs connexes, en vue de transporter l'électricité de manière durable, rentable et sûre;

(9) «réseau gazier intelligent», un réseau gazier qui utilise des solutions numériques innovantes pour intégrer de manière rentable une pluralité de sources de gaz à faibles émissions de carbone et renouvelables, conformément aux besoins des consommateurs et aux exigences de qualité applicables au gaz, afin de réduire l'empreinte carbone de la consommation de gaz correspondante, de permettre une part accrue de gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone et de créer des liens avec d'autres vecteurs et secteurs énergétiques;

(10) «autorités concernées», les autorités qui, en vertu du droit national, sont compétentes pour délivrer différents permis et autorisations relatifs à la planification, à la conception et à la construction de biens immobiliers, y compris les infrastructures énergétiques;

(11) «travaux», l'achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, y compris des logiciels, la réalisation des activités de développement, de construction et d'installation relatives à un projet, la réception des installations et le lancement d'un projet;

(12) «études», les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, telles que les études préparatoires, de faisabilité, d'évaluation, d'essais et de validation, y compris des logiciels, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables à la définition et au développement d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;

(13) «autorité de régulation nationale», une autorité de régulation nationale désignée conformément à l'article 39, paragraphe 1, de la directive 2009/73/CE ou à l'article 57, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944;

(14) «mise en service», la procédure de mise en exploitation d'un projet après sa construction;

(15) «autorités de régulation nationales compétentes», les autorités de régulation nationales des États membres sur lesquelles le projet a une incidence positive importante;

(16) «adaptation au changement climatique», un processus visant à garantir la résilience des infrastructures énergétiques face aux effets négatifs potentiels du changement climatique au

moyen d'une évaluation des risques et de la vulnérabilité climatique, notamment dans le cadre de mesures d'adaptation appropriées.

CHAPITRE II

PROJETS D'INTÉRÊT COMMUN ET PROJETS D'INTÉRÊT MUTUEL

Article 3

Liste des projets d'intérêt commun et des projets d'intérêt mutuel de l'Union

1. Des groupes régionaux (ci-après les «groupes») sont établis comme il est énoncé à l'annexe III, section 1. L'appartenance à un groupe est fondée sur chaque corridor et domaine prioritaire et leur couverture géographique respective comme il est énoncé à l'annexe I. Les pouvoirs de décision au sein des groupes sont réservés aux États membres et à la Commission, lesquels sont, à cette fin, désignés comme l'organe de décision des groupes.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 20 pour compléter le présent règlement en ce qui concerne la couverture géographique et la composition des corridors et domaines prioritaires:

2. Chaque groupe adopte son propre règlement intérieur compte tenu des dispositions de l'annexe III.

3. L'organe de décision de chaque groupe adopte une liste régionale de propositions de projets d'intérêt commun, dressée conformément à la procédure énoncée à l'annexe III, section 2, en fonction de la contribution de chaque projet à la mise en œuvre des corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques et de leur conformité avec les critères énoncés à l'article 4.

Lorsqu'un groupe dresse sa liste régionale:

a) chaque proposition individuelle de projet d'intérêt commun requiert l'approbation des États dont le territoire est concerné par le projet; si un État refuse de donner son approbation, il présente les motifs de ce refus au groupe concerné;

b) il tient compte de l'avis de la Commission visant à disposer d'un nombre total de projets d'intérêt commun qui soit gérable.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 20 du présent règlement pour modifier les annexes du présent règlement afin de fixer la liste des projets d'intérêt commun de l'Union (ci-après la «liste de l'Union»), sous réserve de l'article 172, deuxième alinéa, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Dans l'exercice de ses compétences, la Commission veille à ce que la liste de l'Union soit dressée tous les deux ans, sur la base des listes régionales adoptées par les organes de décision des groupes, comme l'indique l'annexe III, section 1, point 2), conformément à la procédure énoncée au paragraphe 3 du présent article.

La première liste de l'Union établie en vertu du présent règlement sera adoptée au plus tard le 30 novembre 2023.

5. Lorsqu'elle adopte la liste de l'Union sur la base des listes régionales, la Commission:

a) veille à ce que seuls les projets qui remplissent les critères de l'article 4 y soient inscrits;

b) veille à la cohérence entre les régions en tenant compte de l'avis de l'Agence de coopération des régulateurs de l'énergie (ci-après l'«Agence») visé à l'annexe III, section 2, point 12);

c) tient compte des avis des États membres visés à l'annexe III, section 2, point 9); et

d) vise à ce que le nombre total de projets d'intérêt commun sur la liste de l'Union soit gérable.

6. Les projets d'intérêt commun inscrits sur la liste de l'Union conformément au paragraphe 4 du présent article relevant des catégories d'infrastructures énergétiques établies à l'annexe II, point 1, a), b), c) et e), deviennent partie intégrante des plans d'investissement régionaux pertinents en vertu de l'article 34 du règlement (UE) 2019/943 et de l'article 12 du règlement (CE) nº 715/2009 et des plans décennaux nationaux de développement du réseau pertinents en vertu de l'article 51 de la directive (UE) 2019/944 et de l'article 22 de la directive 2009/73/CE et des autres plans d'infrastructures nationaux concernés, selon le cas. Ces projets reçoivent le degré de priorité le plus élevé possible au sein de chacun de ces plans. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux projets d'intérêt mutuel.

Article 4

Critères pour les projets d'intérêt commun et les projets d'intérêt mutuel de l'Union

1. Les projets d'intérêt commun satisfont aux critères généraux suivants:

a) le projet est nécessaire au minimum à l'un des corridors ou domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques;

b) les avantages globaux potentiels du projet évalués conformément aux critères spécifiques respectifs du paragraphe 3 l'emportent sur les coûts qu'il représente, y compris à long terme;

c) le projet satisfait à l'un des critères suivants:

i) il concerne au minimum deux États membres en traversant directement la frontière de deux ou plusieurs États membres;

ii) il est situé sur le territoire d'un État membre et a une incidence transfrontalière importante, comme il est énoncé à l'annexe IV, point 1).

2. Les projets d'intérêt mutuel satisfont aux critères généraux suivants:

(a) le projet contribue de manière significative aux objectifs de décarbonation de l'Union et du pays tiers, ainsi qu'à la durabilité, y compris au moyen de l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau et du transport d'électricité produite à partir de sources renouvelables vers de grands centres de consommation et sites de stockage;

(b) les avantages globaux potentiels du projet évalués conformément aux critères spécifiques respectifs du paragraphe 3 l'emportent sur les coûts qu'il représente, y compris à long terme;

(c) le projet est situé sur le territoire d'au moins un État membre et sur le territoire d'au moins un pays tiers et a une incidence transfrontalière importante, comme il est énoncé à l'annexe IV, point 2);

(d) pour la partie située sur le territoire de l'Union, le projet est conforme aux directives 2009/73/CE et (UE) 2019/944 s'il relève des catégories d'infrastructures décrites à l'annexe II, points 1) et 3);

(e) le ou les pays tiers concernés disposent d'un niveau élevé d'alignement ou de convergence réglementaire pour soutenir les objectifs généraux de l'Union, en particulier pour garantir:

i) le bon fonctionnement du marché intérieur de l'énergie;

ii) la sécurité de l'approvisionnement énergétique fondée sur la coopération et la solidarité;

iii) un système énergétique, y compris la production, le transport et la distribution, sur la voie de la décarbonation, conformément à l'accord de Paris et aux objectifs de l'Union en matière de climat; et, en particulier, la prévention des fuites de carbone;

(f) le ou les pays tiers concernés soutiennent le statut prioritaire du projet, comme énoncé à l'article 7, et s'engagent à respecter un calendrier similaire pour une mise en œuvre accélérée et d'autres mesures d'intervention et réglementaires applicables aux projets d'intérêt commun dans l'Union.

3. Les critères spécifiques suivants s'appliquent aux projets d'intérêt commun relevant des catégories spécifiques d'infrastructures énergétiques:

a) pour les projets relatifs au transport et au stockage d'électricité relevant des catégories d'infrastructures énergétiques énoncées à l'annexe II, point 1), a), b), c) et e), le projet doit contribuer de manière significative à la durabilité au moyen de l'intégration des énergies renouvelables dans le réseau et du transport d'électricité produite à partir de sources renouvelables vers de grands centres de consommation et sites de stockage, ainsi qu'à la réalisation d'au moins l'un des critères spécifiques suivants:

i) intégration du marché, y compris en mettant fin à l'isolement d'au moins un État membre et en réduisant les goulets d'étranglement des infrastructures énergétiques; concurrence et flexibilité du système;

ii) sécurité de l'approvisionnement, y compris par l'interopérabilité, la flexibilité du système, la cybersécurité, des connexions appropriées ainsi que la sécurité et la fiabilité de l'exploitation du système;

b) pour les projets relatifs aux réseaux d'électricité intelligents relevant de la catégorie d'infrastructures énergétiques énoncée à l'annexe II, point 1) d), le projet doit contribuer de manière significative à la durabilité au moyen de l'intégration d'énergies renouvelables dans le réseau, ainsi qu'à la réalisation d'au moins trois des critères spécifiques suivants:

i) sécurité de l'approvisionnement, y compris grâce à l'efficacité et à l'interopérabilité du transport et de la distribution d'électricité dans l'exploitation quotidienne du réseau, à la prévention de la congestion et à la participation des utilisateurs du réseau;

ii) intégration du marché, y compris grâce à une exploitation efficace du système et à l'utilisation d'interconnecteurs;

iii) sécurité, flexibilité et qualité de l'approvisionnement du réseau, y compris grâce à un recours accru à l'innovation dans l'équilibrage, la cybersécurité, le suivi, le contrôle du système et la correction des erreurs;

c) pour les projets relatifs au transport de dioxyde de carbone relevant des catégories d'infrastructures énergétiques énoncées à l'annexe II, point 5), le projet doit contribuer de manière significative à la réalisation de tous les critères spécifiques suivants:

i) prévention des émissions de dioxyde de carbone, tout en maintenant la sécurité de l'approvisionnement en énergie;

ii) renforcement de la résilience et de la sécurité du transport de dioxyde de carbone;

iii) utilisation efficace des ressources, en permettant la connexion de multiples sources et sites de stockage de dioxyde de carbone via des infrastructures communes et en réduisant les charges et les risques pour l'environnement;

d) pour les projets relatifs à l'hydrogène relevant des catégories d'infrastructures énergétiques énoncées à l'annexe II, point 3), le projet doit contribuer de manière significative à la durabilité, y compris en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, en renforçant le déploiement de l'hydrogène renouvelable et en soutenant la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables variables et en apportant des solutions en matière de flexibilité et/ou de stockage. En outre, le projet doit contribuer de manière significative à la réalisation d'au moins l'un des critères spécifiques suivants:

i) intégration du marché, y compris en connectant les réseaux d'hydrogène existants ou émergents des États membres, ou en contribuant à l'émergence d'un réseau à l'échelle de l'Union pour le transport et le stockage d'hydrogène, et en garantissant l'interopérabilité des systèmes connectés;

ii) sécurité de l'approvisionnement et flexibilité, y compris au moyen de connexions appropriées et en facilitant la sécurité et la fiabilité de l'exploitation du système;

iii) concurrence, y compris en autorisant l'accès à des sources d'approvisionnement multiples et à des utilisateurs multiples du réseau sur une base transparente et non discriminatoire;

e) pour les électrolyseurs relevant de la catégorie énoncée à l'annexe II, point 4), le projet doit contribuer de manière significative à la réalisation de tous les critères spécifiques suivants:

i) durabilité, y compris par la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le renforcement du déploiement de l'hydrogène renouvelable;

ii) sécurité de l'approvisionnement, y compris en contribuant à la sécurité, à l'efficacité et à la fiabilité de l'exploitation du système, ou en apportant des solutions de stockage et/ou de flexibilité, comme la participation active de la demande et les services d'équilibrage;

iii) facilitation de l'intégration intelligente du secteur de l'énergie en créant des liens entre différents vecteurs et secteurs énergétiques;

f) pour les projets de réseaux gaziers intelligents relevant de la catégorie d'infrastructures énergétiques énoncée à l'annexe II, point 2), le projet doit contribuer de manière significative à la durabilité en permettant et en facilitant l'intégration des gaz renouvelables et à faibles émissions de carbone, comme le biométhane ou l'hydrogène renouvelable, dans les réseaux de distribution et de transport de gaz afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre; En outre,

le projet doit contribuer de manière significative à la réalisation d'au moins l'un des critères spécifiques suivants:

i) sécurité du réseau et qualité de l'approvisionnement en améliorant l'efficacité et l'interopérabilité du transport et de la distribution du gaz dans l'exploitation quotidienne du réseau, notamment en remédiant aux difficultés dues à l'injection de gaz de différentes qualités grâce au déploiement de technologies innovantes et à la cybersécurité;

ii) fonctionnement du marché et services aux consommateurs;

iii) facilitation de l'intégration intelligente du secteur de l'énergie par la création de liens avec d'autres vecteurs et secteurs énergétiques et en permettant la participation active de la demande.

4. Pour les projets relevant des catégories d'infrastructures énergétiques énoncées à l'annexe II, points 1) à 4), la contribution à la réalisation des critères énumérés au paragraphe 3 du présent article est évaluée conformément aux indicateurs énoncés à l'annexe IV, points 3) à 7).

5. Afin de faciliter l'évaluation de tous les projets susceptibles d'être éligibles comme projets d'intérêt commun et d'être repris dans une liste régionale, chaque groupe évalue, de manière transparente et objective, la contribution de chacun des projets à la mise en œuvre d'un même corridor ou domaine prioritaire. Chaque groupe détermine sa méthode d'évaluation sur la base de la contribution globale aux critères visés au paragraphe 3. Cette évaluation aboutit à un classement des projets destiné à un usage interne au groupe. Ni la liste régionale ni la liste de l'Union ne comportent de classement, et le classement ne peut être utilisé dans aucun autre but ultérieur, hormis celui décrit à l'annexe III, section 2, point 14).

Lors de l'évaluation des projets, chaque groupe prend dûment en compte:

a) l'urgence de chaque proposition de projet au regard de la réalisation des objectifs de la politique énergétique de l'Union en matière de décarbonation, d'intégration du marché, de concurrence, de durabilité et de sécurité de l'approvisionnement;

b) la complémentarité avec d'autres propositions de projets;

c) pour les propositions de projets qui sont, à ce moment, des projets d'intérêt commun, les progrès en matière de mise en œuvre du projet et de respect des obligations en matière d'information et de transparence.

En ce qui concerne les projets de réseaux électriques intelligents et de réseaux gaziers intelligents relevant de la catégorie d'infrastructures énergétiques énoncée à l'annexe II, point 1) d), et point 2, un classement est réalisé pour les projets qui concernent les deux mêmes États membres, et le nombre d'utilisateurs concernés par le projet est également pleinement pris en compte, tout comme la consommation annuelle d'énergie ainsi que, dans la zone où se trouvent ces utilisateurs, la part de la production obtenue à partir de ressources non appelables.

Article 5

Mise en œuvre et suivi

1. Les promoteurs de projets élaborent un plan de mise en œuvre pour les projets d'intérêt commun ainsi qu'un calendrier pour chacun des éléments suivants:

a) les études de faisabilité et de conception, y compris en ce qui concerne l'adaptation au changement climatique et le respect de la législation environnementale et du principe consistant à «ne pas causer de préjudice important»;

b) l'approbation par l'autorité de régulation nationale ou par toute autre autorité concernée;

c) la construction et la mise en service;

d) la planification de la procédure d'octroi des autorisations visée à l'article 10, paragraphe 5, point b).

2. Les GRT, les gestionnaires de réseau de distribution et les autres opérateurs coopèrent les uns avec les autres en vue de faciliter le développement de projets d'intérêt commun dans leur zone.

3. L'Agence et les groupes concernés suivent l'avancement de la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et, si nécessaire, formulent des recommandations pour faciliter la mise en œuvre des projets d'intérêt commun. Les groupes peuvent demander que des informations supplémentaires soient fournies conformément aux paragraphes 4, 5 et 6, convoquer des réunions avec les parties concernées et inviter la Commission à vérifier sur place les informations fournies.

4. Au 31 décembre de chaque année suivant l'année d'inscription d'un projet d'intérêt commun sur la liste de l'Union au titre de l'article 3, les promoteurs de projets soumettent un rapport annuel, pour chaque projet relevant des catégories énoncées à l'annexe II, points 1) à 4), à l'autorité compétente visée à l'article 8.

Ce rapport précise:

a) les progrès réalisés dans le développement, la construction et la mise en service du projet, notamment en ce qui concerne la procédure d'octroi des autorisations et la procédure de consultation, ainsi que le respect de la législation environnementale, du principe selon lequel le projet ne cause pas de préjudice important à l'environnement, et des mesures prises en matière d'adaptation au changement climatique;

b) le cas échéant, les retards par rapport au plan de mise en œuvre, les raisons de ces retards et les autres difficultés rencontrées;

c) le cas échéant, un plan révisé visant à remédier aux retards.

5. Au 31 janvier de chaque année, les autorités compétentes visées à l'article 8 soumettent à l'Agence et au groupe concerné le rapport visé au paragraphe 4 du présent article et des informations sur l'état d'avancement et, le cas échéant, sur les retards dans la mise en œuvre des projets d'intérêt commun situés sur leur territoire en ce qui concerne les procédures d'octroi des autorisations, ainsi que sur les raisons de ces retards. La contribution des autorités compétentes au rapport est clairement indiquée comme telle et rédigée sans modifier le texte introduit par les promoteurs de projets.

6. Au 30 avril de chaque année au cours de laquelle une nouvelle liste de l'Union devrait être adoptée, l'Agence soumet aux groupes un rapport consolidé relatif aux projets d'intérêt commun relevant de la compétence des autorités de régulation nationales, évaluant les progrès accomplis et formule, le cas échéant, des recommandations sur la façon de remédier aux retards et aux difficultés rencontrées. Ce rapport consolidé évalue également, conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2019/942, la cohérence de la mise en œuvre des plans de développement du réseau à l'échelle de l'Union en ce qui concerne les corridors et domaines prioritaires en matière d'infrastructures énergétiques.

7. Si la mise en service d'un projet d'intérêt commun est retardée par rapport au plan de mise en œuvre, sans que ce soit pour des raisons impérieuses échappant au contrôle du promoteur du projet, les mesures suivantes s'appliquent:

a) dès lors que les mesures visées à l'article 51, paragraphe 7, points a), b) ou c), de la directive (UE) 2019/944, et à l'article 22, paragraphe 7, points a), b) ou c), de la directive 2009/73/CE s'appliquent conformément aux droits nationaux respectifs, les autorités de régulation nationales veillent à ce que l'investissement soit mis en œuvre;

b) si les mesures des autorités de régulation nationales conformément au point a), ne sont pas applicables, le promoteur du projet choisit une tierce partie pour réaliser le financement ou la construction de tout ou partie du projet. Le promoteur du projet fait ce choix avant que le retard pris par rapport à la date de mise en service prévue dans le plan de mise en œuvre ne soit supérieur à deux ans;

c) si une tierce partie n'est pas choisie conformément au point b), l'État membre ou, lorsque l'État membre le prévoit, l'autorité de régulation nationale peut désigner, dans un délai de deux mois à compter de la date d'expiration du délai visé au point b), une tierce partie pour le financement ou la construction du projet, que le promoteur est tenu d'accepter;

d) si le retard pris par rapport à la date de mise en service prévue dans le plan de mise en œuvre dépasse deux ans et deux mois, la Commission, moyennant l'accord des États membres concernés et en pleine collaboration avec ceux-ci, peut lancer un appel à propositions ouvert à toute tierce partie en mesure de devenir promoteur de projet pour la construction du projet en fonction d'un calendrier convenu;

e) lorsque les points c) ou d) s'appliquent, le gestionnaire de réseau dans la zone duquel se situe l'investissement fournit aux opérateurs, aux investisseurs ou aux tierces parties chargés de la mise en œuvre du projet toutes les informations nécessaires pour réaliser l'investissement, raccorde les nouveaux actifs au réseau de transport et, d'une manière générale, fait tout pour faciliter la mise en œuvre de l'investissement et pour faire en sorte que l'exploitation et l'entretien du projet d'intérêt commun soient réalisés de manière sûre, fiable et efficace.

8. Un projet d'intérêt commun peut être retiré de la liste de l'Union conformément à la procédure établie à l'article 3, paragraphe 4, si le projet a été inscrit sur cette liste sur la base d'informations incorrectes ayant constitué un facteur décisif dans cette inscription ou si le projet n'est pas conforme au droit de l'Union.

9. Les projets qui ne sont plus inscrits sur la liste de l'Union perdent tous les droits et obligations liés au statut de projet d'intérêt commun découlant du présent règlement.

Toutefois, un projet qui n'est plus inscrit sur la liste de l'Union mais pour lequel un dossier de demande a été accepté pour examen par l'autorité compétente conserve les droits et obligations découlant du chapitre III, sauf lorsque le projet n'est plus inscrit sur la liste pour les motifs énoncés au paragraphe 8.

10. Le présent article est sans préjudice de toute aide financière accordée par l'Union à tout projet d'intérêt commun préalablement à son retrait de la liste de l'Union.

Article 6

Coordonnateurs européens

1. Lorsqu'un projet d'intérêt commun rencontre d'importantes difficultés de mise en œuvre, la Commission peut désigner, en accord avec les États membres concernés, un coordonnateur européen pour une période d'un an maximum, renouvelable deux fois.

2. Le coordonnateur européen:

a) promeut les projets pour lesquels il a été désigné coordonnateur européen et favorise le dialogue transfrontalier entre les promoteurs de projets et toutes les parties prenantes concernées;

b) assiste toutes les parties en tant que de besoin en consultant les parties prenantes concernées et en obtenant les permis nécessaires pour les projets;

c) le cas échéant, conseille les promoteurs de projets sur le financement du projet;

d) veille à ce que les États membres concernés apportent un soutien approprié et une orientation stratégique pour la préparation et la mise en œuvre des projets;

e) soumet à la Commission chaque année et, le cas échéant, à la fin de son mandat, un rapport sur l'avancement des projets et sur toute difficulté ou tout obstacle susceptible de retarder notablement la date de mise en service des projets. La Commission transmet le rapport au Parlement européen et aux groupes concernés.

3. Le coordonnateur européen est choisi sur la base de son expérience dans le domaine des tâches spécifiques qui lui sont assignées pour les projets concernés.

4. La décision portant nomination du coordonnateur européen précise le mandat, en spécifiant sa durée, les tâches spécifiques et les échéances correspondantes, ainsi que la méthodologie à suivre. L'effort de coordination est proportionnel à la complexité et à l'estimation des coûts des projets.

5. Les États membres concernés coopèrent pleinement avec le coordonnateur européen dans l'exécution des tâches visées aux paragraphes 2 et 4.

CHAPITRE III

OCTROI DES AUTORISATIONS ET PARTICIPATION DU PUBLIC

Article 7

«Statut prioritaire» des projets d'intérêt commun

1. L'adoption de la liste de l'Union établit, aux fins de toute décision émise dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations, que ces projets sont nécessaires du point de vue de la politique énergétique, sans préjudice de la localisation, de l'acheminement ou de la technologie exacts du projet.

2. Pour assurer un traitement administratif efficace des dossiers de demande relatifs aux projets d'intérêt commun, les promoteurs de projets et toutes les autorités concernées veillent à ce que ces dossiers soient traités de la manière la plus rapide possible.

3. Sans préjudice des obligations résultant du droit de l'Union, les projets d'intérêt commun se voient attribuer le statut le plus important existant au niveau national, lorsqu'un tel statut existe dans le droit national, et sont traités comme il se doit lors des procédures d'octroi des autorisations — et, si le droit national le prévoit, dans le cadre de plans d'aménagement du territoire — y compris celles relatives à l'évaluation des incidences environnementales, selon les modalités prévues par le droit national applicable au type d'infrastructures énergétiques correspondant.

4. L'ensemble des procédures de règlement des différends, litiges, appels et recours juridictionnels liés à des projets d'intérêt commun devant des chambres, cours ou tribunaux nationaux, y compris la médiation ou l'arbitrage, lorsqu'ils existent en droit national, sont traités comme étant urgents, conformément aux procédures d'urgence prévues par le droit national.

5. Les États membres évaluent, en tenant dûment compte des orientations émises par la Commission sur la rationalisation des procédures d'évaluation des incidences environnementales des projets d'intérêt commun, quelles sont les mesures législatives et non législatives nécessaires pour rationaliser les procédures d'évaluation des incidences environnementales et garantir leur application cohérente, et informent la Commission du résultat de cette évaluation.

6. Au plus tard le [1er septembre 2022], les États membres prennent les mesures non législatives qu'ils ont déterminées au titre du paragraphe 5.

7. Au plus tard le [1er janvier 2023], les États membres prennent les mesures législatives qu'ils ont déterminées au titre du paragraphe 5. Ces mesures sont sans préjudice des obligations résultant du droit de l'Union.

8. Pour autant que toutes les conditions énoncées dans lesdites directives sont remplies, en ce qui concerne les incidences environnementales visées à l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE et à l'article 4, paragraphe 7, de la directive 2000/60/CE, les projets d'intérêt commun sont considérés comme étant d'intérêt public du point de vue de la politique énergétique, et peuvent être considérés comme ayant un intérêt public majeur.

Dans les cas où l'avis de la Commission est requis conformément à la directive 92/43/CEE, la Commission et l'autorité compétente en vertu de l'article 9 du présent règlement veillent à ce que la décision prise au regard de l'intérêt public majeur d'un projet le soit dans la limite de l'échéance fixée à l'article 10, paragraphe 1, du présent règlement.

Article 8

Organisation de la procédure d'octroi des autorisations

1. Au plus tard le [1er janvier 2022], chaque État membre actualise, le cas échéant, la désignation d'une autorité nationale compétente chargée de faciliter et de coordonner la procédure d'octroi des autorisations aux projets d'intérêt commun.

2. La responsabilité de l'autorité compétente visée au paragraphe 1 et/ou les tâches qui y sont liées peuvent être déléguées à une autre autorité ou exécutées par une autre autorité pour chaque projet d'intérêt commun ou pour chaque catégorie particulière de projets d'intérêt commun, à condition:

a) que l'autorité compétente informe la Commission de cette délégation et que les informations contenues dans celle-ci soient publiées par l'autorité compétente ou par le promoteur du projet sur le site web visé à l'article 9, paragraphe 7;

b) qu'une seule autorité soit responsable par projet d'intérêt commun, qu'elle soit l'unique correspondant du promoteur du projet dans le cadre de la procédure menant à la décision globale pour un projet d'intérêt commun donné et qu'elle coordonne la soumission de l'ensemble des documents et informations pertinents.

L'autorité compétente peut conserver la responsabilité de fixer des échéances, sans préjudice de celles fixées à l'article 10.

3. Sans préjudice des exigences applicables au titre du droit international et du droit de l'Union, l'autorité compétente facilite la prise de décision globale. La décision globale constitue la preuve définitive que le projet d'intérêt commun est prêt à être construit et aucune autre exigence concernant d'éventuelles autorisations supplémentaires n'est formulée à cet égard. La décision globale est rendue dans le délai visé à l'article 10, paragraphes 1 et 2 et conformément à l'un des schémas suivants:

a) schéma : la décision globale est prise par l'autorité compétente et constitue

	intégré		la seule décision juridiquement contraignante résultant de la procédure légale d'octroi des autorisations. Lorsque d'autres autorités sont concernées par le projet, elles peuvent, conformément au droit national, contribuer à la procédure en donnant leur avis, lequel est pris en compte par l'autorité compétente;
b)	schéma coordonné	:	la décision globale comprend plusieurs décisions individuelles juridiquement contraignantes rendues par plusieurs autorités concernées, qui sont coordonnées par l'autorité compétente. L'autorité compétente peut mettre en place un groupe de travail au sein duquel toutes les autorités concernées sont représentées, de manière à élaborer un planning pour l'octroi des autorisations conformément à l'article 10, paragraphe 4, point b), et à contrôler et coordonner sa mise en œuvre. L'autorité compétente fixe, au cas par cas et en consultation avec les autres autorités concernées, le cas échéant conformément au droit national, et sans préjudice des délais fixés conformément à l'article 10, un délai raisonnable dans lequel les décisions individuelles sont rendues. L'autorité compétente peut prendre une décision individuelle pour le compte d'une autre autorité nationale concernée, lorsque cette dernière n'a pas rendu sa décision dans le délai prescrit, ni dûment justifié ce retard; ou, lorsque le droit national le prévoit, et dans la mesure où cela est compatible avec le droit de l'Union, l'autorité compétente peut considérer qu'une autre autorité nationale concernée a, soit approuvé, soit refusé le projet lorsque la décision de ladite autorité n'est pas rendue dans le délai imparti. Lorsque le droit national le prévoit, l'autorité compétente peut ignorer une décision individuelle prise par une autre autorité nationale concernée si elle considère que cette décision est insuffisamment motivée au regard des éléments de preuve sous-jacents soumis par l'autorité nationale concernée; ce faisant, l'autorité compétente veille à ce que les exigences requises au titre du droit international et du droit de l'Union soient respectées, et elle justifie dûment sa décision;
c)	schéma collaboratif	:	la décision globale est coordonnée par l'autorité compétente. L'autorité compétente fixe, au cas par cas et en consultation avec les autres autorités concernées, le cas échéant conformément au droit national, et sans préjudice des délais fixés conformément à l'article 10, un délai raisonnable dans lequel les décisions individuelles sont rendues. Elle contrôle le respect des délais par les autorités concernées.

La compétence des autorités concernées peut être intégrée dans la compétence de l’autorité nationale compétente désignée conformément à l’article 8, paragraphe 1, ou ces autorités conservent, dans une certaine mesure, leur compétence indépendante conformément au schéma d’autorisation choisi par l’État membre en vertu du présent paragraphe, afin de faciliter la prise de la décision globale et de coopérer en conséquence avec l’autorité nationale compétente.

Lorsqu'une autorité concernée estime qu'elle ne pourra rendre une décision individuelle dans le délai prescrit, elle en informe dans les plus brefs délais l'autorité compétente et justifie ce retard. Par la suite, l'autorité compétente fixe un nouveau délai dans lequel cette décision individuelle est rendue, conformément aux échéances globales fixées à l'article 10.

Dans le respect des spécificités nationales en matière de planification et de procédures d'octroi des autorisations, les États membres peuvent choisir parmi les trois schémas visés au premier alinéa, points a), b) et c), pour faciliter et coordonner leurs procédures et retiennent le schéma le plus efficace. Lorsqu'un État membre choisit le schéma collaboratif, il informe la Commission des motifs de ce choix.

4. Les États membres peuvent appliquer différents schémas parmi ceux exposés au paragraphe 3 pour les projets d'intérêt commun sur terre et en mer.

5. Lorsqu'un projet d'intérêt commun impose que des décisions soient prises dans deux ou plusieurs États membres, les autorités compétentes respectives prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer entre eux une coopération et une coordination efficaces, y compris les mesures visées à l'article 10, paragraphe 5. Les États membres s'efforcent d'établir des procédures conjointes, notamment en ce qui concerne l'évaluation des incidences environnementales.

6. Au plus tard le [31 juillet 2022] et pour chaque groupe régional spécifique par corridor prioritaire de réseaux en mer, tel que défini à l'annexe I, les autorités nationales compétentes des États membres appartenant au groupe concerné créent conjointement des points de contact uniques — «guichets uniques pour les réseaux en mer» — pour les promoteurs de projets, chargés de faciliter et de coordonner le processus d'octroi des autorisations pour les réseaux en mer pour les projets d'intérêt commun dans le domaine des énergies renouvelables, en tenant compte également de la nécessité de coordonner le processus d'autorisation pour l'infrastructure énergétique et celui qui concerne les actifs de production. Les guichets uniques pour les réseaux en mer servent de répertoire des études et plans de bassin maritime existants, dans le but de faciliter le processus d'autorisation de projets individuels d'intérêt commun et de coordonner la prise de décisions globales relatives à ces projets par les autorités nationales compétentes concernées. Chaque groupe régional, par corridor prioritaire de réseaux en mer, avec l'aide des autorités nationales compétentes des États membres faisant partie du groupe, met en place les guichets uniques de réseaux en mer en fonction de la géographie et des spécificités régionales et détermine leur localisation, l'affectation des ressources et leurs règles spécifiques de fonctionnement.

Article 9

Transparence et participation du public

1. Au plus tard le [1er mai 2023], l'État membre ou l'autorité compétente publie, le cas échéant en collaboration avec d'autres autorités concernées, un manuel de procédures actualisé pour l'octroi des autorisations applicables aux projets d'intérêt commun, incluant au minimum les informations mentionnées à l'annexe VI, point 1). Ce manuel n'est pas juridiquement contraignant, mais il peut faire référence à des dispositions juridiques pertinentes ou en citer. Les autorités nationales compétentes se coordonnent et trouvent des synergies avec les pays voisins dans l'élaboration de leur manuel de procédures.

2. Sans préjudice de la législation environnementale, ni des exigences prévues dans les conventions d'Aarhus et d'Espoo et dans le droit de l'Union applicable, toutes les parties qui interviennent dans la procédure d'octroi des autorisations respectent les principes de participation du public énoncés à l'annexe VI, point 3).

3. Dans un délai indicatif de trois mois à compter du début de la procédure d'octroi des autorisations en vertu de l'article 10, paragraphe 1, point a), le promoteur du projet élabore un concept de participation du public et le soumet à l'autorité compétente, en suivant la procédure décrite dans le manuel visé au paragraphe 1 et conformément aux orientations exposées à l'annexe VI. L'autorité compétente demande des modifications ou approuve le concept de participation du public dans un délai de trois mois à compter de sa réception. Ce faisant, elle tient compte de toute forme de participation et de consultation du public qui a eu lieu avant le début de la procédure d'octroi de l'autorisation, dans la mesure où cette participation et cette consultation du public ont répondu aux exigences du présent article.

Lorsque le promoteur du projet a l'intention d'apporter des changements importants à un concept approuvé, il en informe l'autorité compétente. Dans ce cas, l'autorité compétente peut demander des modifications.

4. Si le droit national ne l'exige pas déjà selon des normes égales ou supérieures, au moins une consultation publique est réalisée par le promoteur du projet ou, si le droit national l'exige, par l'autorité compétente, avant que ne soit soumis à cette dernière le dossier de demande final et complet en vertu de l'article 10, paragraphe 1, point a). Cette consultation publique s'entend sans préjudice de toute consultation publique devant être réalisée après la soumission de la demande d'autorisation, conformément à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2011/92/UE. La consultation publique fournit des informations sur le projet aux parties concernées visées à l'annexe VI, point 3) a), à un stade précoce, et contribue à déterminer l'emplacement ou la voie les plus adaptés, eu égard notamment à des considérations relatives à l'adaptation adéquate au changement climatique concernant le projet, et les points utiles à aborder dans le dossier de demande. La consultation publique respecte les exigences minimales prévues à l'annexe VI, point 5). Le promoteur du projet publie sur le site web visé au paragraphe 7 du présent article un rapport expliquant comment les avis exprimés dans le cadre des consultations publiques ont été pris en considération, en indiquant les modifications apportées à l'emplacement, la voie et la conception du projet ou en justifiant les raisons pour lesquelles ces avis n'ont pas été pris en considération.

Le promoteur du projet prépare un rapport synthétisant les résultats des activités liées à la participation du public qui se sont déroulées avant la soumission du dossier de demande, y compris les activités qui ont eu lieu avant le début de la procédure d'octroi des autorisations.

Le promoteur du projet présente les rapports visés aux premier et deuxième alinéas en même temps que le dossier de demande à l'autorité compétente. La décision globale tient dûment compte des résultats de ces rapports.

5. Pour les projets transfrontières associant plusieurs États membres, les consultations publiques réalisées en vertu du paragraphe 4 dans chacun des États membres concernés ont lieu dans un délai de deux mois maximum à compter de la date de lancement de la première consultation publique.

6. Pour les projets susceptibles d'avoir d'importants impacts transfrontières dans un ou plusieurs États membres voisins, lorsque l'article 7 de la directive 2011/92/UE et la convention d'Espoo s'appliquent, les informations pertinentes sont mises à la disposition de l'autorité compétente des États membres voisins concernés. L'autorité compétente des États membres voisins concernés indique, le cas échéant dans le cadre de la procédure de notification, si elle ou une autre autorité concernée souhaite participer aux procédures de consultation publique qui la concernent.

7. Le promoteur du projet crée et met régulièrement à jour un site web consacré au projet contenant les informations utiles relatives au projet d'intérêt commun, comportant un lien vers le site web de la Commission et conforme aux exigences prévues à l'annexe VI, point 6). La confidentialité des informations commercialement sensibles est préservée.

En outre, les promoteurs de projets publient les informations pertinentes par d'autres moyens d'information appropriés ouverts au public.

Article 10

Durée et mise en œuvre de la procédure d'octroi des autorisations

1. La procédure d'octroi des autorisations comprend deux procédures:

a) la procédure de demande préalable, qui a lieu dans un délai indicatif ne dépassant pas deux ans, couvre la période comprise entre le début de la procédure d'octroi des autorisations et l'acceptation par l'autorité compétente du dossier de demande soumis.

La procédure de demande préalable inclut la préparation de tout rapport environnemental devant être préparé par les promoteurs de projets, le cas échéant, y compris la documentation relative à l'adaptation au changement climatique.

Afin de déterminer la date du début de la procédure d'octroi des autorisations, les promoteurs de projets notifient par écrit le projet à l'autorité compétente des États membres concernés, en y joignant une description raisonnablement détaillée du projet. Trois mois maximum suivant la réception de la notification, l'autorité compétente accepte ou, si elle considère la maturité du projet insuffisante pour lancer la procédure d'octroi des autorisations, rejette la notification par écrit, y compris au nom d'autres autorités concernées. En cas de rejet, l'autorité compétente motive sa décision, y compris au nom d'autres autorités concernées. La date à laquelle l'autorité compétente signe la décision d'acceptation de la notification marque la date du début de la procédure d'octroi des autorisations. Lorsque plusieurs États membres sont concernés, la date d'acceptation de la dernière notification par l'autorité compétente marque la date du début de la procédure d'octroi des autorisations.

Les autorités compétentes veillent à ce que l'octroi des autorisations soit accéléré conformément au présent chapitre pour chaque catégorie de projets d'intérêt commun. À cette fin, les autorités compétentes adaptent leurs exigences pour le début de la procédure d'octroi des autorisations et pour l'acceptation du dossier de demande présenté, afin qu'elles soient adaptées aux projets qui, en raison de leur nature ou de leur plus petite envergure, pourraient nécessiter moins d'autorisations et d'approbations pour atteindre la phase «prêt à construire» et, par conséquent, pourraient ne pas devoir bénéficier de la procédure de demande préalable. Ces projets de plus petite envergure peuvent inclure des réseaux de gaz et d'électricité intelligents et des électrolyseurs;

b) la procédure légale d'octroi des autorisations, couvrant la période qui débute à la date d'acceptation du dossier de demande soumis et se termine lorsque la décision globale est prise, n'excède pas une durée d'un an et six mois. Les États membres peuvent fixer un délai plus court, s'ils l'estiment nécessaire.

2. L'autorité compétente veille à ce que la durée combinée des deux procédures visées au paragraphe 1 n'excède pas trois ans et six mois. Toutefois, lorsque l'autorité compétente considère que l'une des deux ou les deux procédures constituant la procédure d'octroi des autorisations ne seront pas achevées avant l'expiration des délais visés au paragraphe 1, elle peut décider, avant leur expiration et au cas par cas, de prolonger l'un des délais ou les deux d'un maximum de neuf mois pour les deux procédures combinées.

Dans ce cas, l'autorité compétente informe le groupe concerné et présente à ce dernier les mesures prises ou à prendre pour conclure la procédure d'octroi des autorisations dans le délai le plus bref

possible. Le groupe peut demander à l'autorité compétente de l'informer régulièrement sur l'évolution de la situation à cet égard.

3. Toute étude valable menée et tout permis ou autorisation délivré(e) pour un projet d'intérêt commun donné, avant d'entamer la procédure d'octroi des autorisations conformément au présent article, sont pris en considération par les autorités compétentes dans le cadre de la procédure d'octroi des autorisations et ne sont plus requis.

4. Dans les États membres où la détermination d'une voie ou d'un emplacement, entreprise exclusivement aux fins spécifiques d'un projet planifié, y compris la planification de corridors spécifiques pour des infrastructures de réseaux, ne peut être incluse dans la procédure menant à la décision globale, la décision correspondante est prise dans un délai distinct de six mois, qui débute à la date de soumission par le promoteur des documents de demande finaux et complets.

Dans ce cas, la période prolongée visée au paragraphe 2 est réduite à six mois, y compris pour la procédure visée au présent paragraphe.

5. La procédure de demande préalable comprend les étapes suivantes:

a) à l'acceptation de la notification, en vertu du paragraphe 1, point a), l'autorité compétente détermine, en se fondant sur la liste de contrôle visée à l'annexe VI, point 1) e), et en coopération étroite avec les autres autorités concernées, et le cas échéant sur la base d'une proposition du promoteur du projet, la portée du rapport et des documents et le degré de détail des informations que devra soumettre le promoteur du projet dans son dossier de demande, en vue de demander la décision globale;

b) l'autorité compétente élabore, en coopération étroite avec le promoteur du projet et les autres autorités concernées, et en tenant compte des résultats des activités réalisées au titre du point a), un planning détaillé de la procédure d'octroi des autorisations, conformément aux orientations énoncées à l'annexe VI, point 2).

Pour les projets transfrontières associant plusieurs États membres, les autorités compétentes des États membres concernés se coordonnent pour élaborer un planning conjoint, pour lequel ils alignent leurs calendriers;

c) à la réception du projet de dossier de demande, l'autorité compétente, si nécessaire, en son nom ou au nom d'autres autorités concernées, demande au promoteur du projet d'apporter les informations manquantes relatives aux éléments demandés visés au point a). Dans les trois mois à compter de la transmission des informations manquantes, l'autorité compétente accepte par écrit d'examiner la demande. Toute demande d'informations complémentaires doit être justifiée par des circonstances nouvelles.

6. Le promoteur du projet veille à ce que le dossier de demande soit complet et satisfaisant et demande l'avis de l'autorité compétente sur ces aspects le plus tôt possible au cours de la procédure de demande préalable. Le promoteur du projet coopère pleinement avec l'autorité compétente afin de respecter les délais et de se conformer au planning conjoint visé au paragraphe 5, point b).

7. Les autorités compétentes veillent à ce que toute modification législative apportée au cours de la procédure d'octroi des autorisations n'affecte pas la durée de toute procédure d'octroi d'autorisation ayant débuté avant l'entrée en vigueur de ces modifications.

8. Les échéances prévues au présent article sont sans préjudice des obligations découlant du droit international et du droit de l'Union, ni sans préjudice des procédures de recours administratif et judiciaire devant une cour ou un tribunal.

CHAPITRE IV

PLANIFICATION INTERSECTORIELLE DES INFRASTRUCTURES

Article 11

Analyse des coûts et avantages pour l'ensemble du système énergétique

1. Au plus tard le [16 novembre 2022], le Réseau européen des gestionnaires de réseau de transport (REGRT) pour l'électricité et le REGRT pour le gaz publient et soumettent aux États membres, à la Commission et à l'Agence leurs méthodologies respectives, y compris en ce qui concerne la modélisation du réseau et du marché, pour une analyse harmonisée des coûts et avantages concernant l'ensemble du système énergétique à l'échelle de l'Union des projets d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, point 1), a), b), c) et e), et point 3.

Ces méthodologies sont appliquées à l'élaboration de chaque plan décennal de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union défini par la suite par le REGRT pour l'électricité et par le REGRT pour le gaz, en vertu de l'article 8 du règlement (CE) n° 715/2009 et de l'article 30 du règlement (UE) 2019/943. Ces méthodologies sont définies conformément aux principes établis à l'annexe V et sont conformes aux règles et indicateurs visés à l'annexe IV.

Avant de soumettre leurs méthodologies respectives, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz réalisent une large consultation associant au moins les organisations représentant toutes les parties concernées, y compris l'entité des gestionnaires de réseau de distribution de l'Union (ci-après dénommée «entité des GRD de l'Union»), toutes les parties concernées par le domaine de l'hydrogène et, le cas échéant, les autorités de régulation nationales et d'autres autorités nationales.

2. Dans un délai de trois mois à compter de la réception des méthodologies, ainsi que des contributions reçues dans le cadre de la consultation et d'un rapport sur la manière dont elles ont été prises en considération, l'Agence transmet son avis au REGRT pour l'électricité et au REGRT pour le gaz aux États membres et à la Commission, et le publie sur son site web.

3. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz mettent à jour les méthodologies en tenant dûment compte de l'avis de l'Agence visé au paragraphe 2, et les soumettent pour avis à la Commission.

4. Dans un délai de trois mois à compter de la date de réception des méthodologies mises à jour, la Commission soumet son avis au REGRT pour l'électricité et au REGRT pour le gaz.

5. Au plus tard trois mois après la date de réception de l'avis de la Commission visé au paragraphe 4, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz adaptent leurs méthodologies respectives en tenant dûment compte de l'avis de la Commission, et les soumettent à la Commission pour approbation.

6. Lorsque les modifications apportées aux méthodologies sont considérées comme étant marginales, sans incidence sur la définition des avantages, des coûts et d'autres paramètres pertinents en matière de coûts et d'avantages, tels que définis dans la dernière méthodologie établie pour l'analyse des coûts et avantages de l'ensemble du système énergétique et approuvée par la Commission, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz adaptent leurs méthodologies respectives en tenant dûment compte de l'avis de l'Agence, comme prévu au paragraphe 2, et les soumettent à l'approbation de l'Agence.

7. Parallèlement, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz soumettent à la Commission un document indiquant les raisons des mises à jour proposées, ainsi que les raisons pour lesquelles ces mises à jour sont considérées comme marginales. Si la Commission estime que ces mises à jour ne sont pas marginales, elle demande par écrit au REGRT pour l'électricité et au REGRT pour le gaz de lui soumettre les méthodologies. Dans ce cas, la procédure décrite aux paragraphes 2 à 5 s'applique.

8. Dans les deux semaines à compter de la date d'approbation par l'Agence ou la Commission, conformément aux paragraphes 5 et 6, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz publient leurs méthodologies respectives sur leurs sites web. Ils publient les données d'entrée correspondantes et toute autre donnée pertinente relative aux réseaux, aux flux de charge et aux marchés, sous une forme suffisamment précise, conformément au droit national et aux accords applicables en matière de confidentialité.

9. Les méthodologies sont mises à jour et améliorées régulièrement, conformément à la procédure décrite aux paragraphes 1 à 6. L'Agence, de sa propre initiative ou sur demande dûment motivée des autorités de régulation nationales ou des parties concernées, et après consultation formelle de la Commission et des organismes représentant toutes les parties concernées, peut demander que soient effectuées de telles mises à jour et améliorations, en les justifiant dûment et en en précisant les délais. L'Agence publie les demandes des autorités de régulation nationales et des parties concernées ainsi que l'ensemble des documents pertinents qui ne sont pas commercialement sensibles menant à une demande de mise à jour ou d'amélioration de la part de l'Agence.

10. Tous les trois ans, l'Agence établit et rend public un ensemble d'indicateurs et de valeurs de référence correspondantes pour la comparaison des coûts d'investissement unitaires pour des projets comparables des catégories d'infrastructures visées à l'annexe II, points 1) et 3). Ces valeurs de référence peuvent être utilisées par le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz pour analyser les coûts et les avantages des plans décennaux de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union élaborés par la suite. Le premier de ces indicateurs sera publié au plus tard le [1er novembre 2022].

11. Au plus tard le [31 décembre 2023,] le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz soumettent conjointement à la Commission et à l'Agence un modèle cohérent et interconnecté de marché et de réseau de l'énergie, portant sur les infrastructures de transport d'électricité, de gaz et d'hydrogène, ainsi que sur le stockage, le GNL et les électrolyseurs, couvrant les corridors et domaines prioritaires d'infrastructures énergétiques, et élaboré conformément aux principes établis à l'annexe V.

12. Le modèle cohérent et interconnecté visé au paragraphe 11 couvre, au minimum, les interconnexions entre les différents secteurs à tous les stades de la planification des infrastructures, notamment les scénarios et le recensement des lacunes en matière d'infrastructures, en particulier en ce qui concerne les capacités transfrontalières, et l'évaluation des projets.

13. Après approbation du modèle cohérent et interconnecté visé au paragraphe 11 par la Commission conformément à la procédure prévue aux paragraphes 1 à 6, celui-ci est inclus dans les méthodologies visées au paragraphe 1.

Article 12

Scénarios pour les plans décennaux de développement du réseau

1. Au plus tard le [31 juillet 2022], l'Agence, après avoir réalisé une large consultation associant la Commission et au moins les organisations représentant toutes les parties concernées, y compris le REGRT pour l'électricité, le REGRT pour le gaz, l'entité des GRD de l'Union et les parties concernées dans le domaine de l'hydrogène, publie les orientations-cadres pour les scénarios communs à élaborer

par le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz. Ces orientations sont régulièrement mises à jour, si nécessaire.

Les orientations incluent le principe de primauté de l'efficacité énergétique et veillent à ce que les scénarios sous-jacents du REGRT pour l'électricité et du REGRT pour le gaz soient pleinement conformes aux objectifs les plus récents de décarbonation à moyen et long terme fixés par l'Union européenne et aux derniers scénarios disponibles de la Commission.

2. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz suivent les orientations-cadres de l'Agence lorsqu'ils élaborent les scénarios communs à utiliser pour les plans décennaux de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union.

3. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz invitent les organisations représentant toutes les parties concernées, y compris l'entité des GRD de l'Union et toutes les parties concernées du domaine de l'hydrogène, à participer au processus d'élaboration des scénarios.

4. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz publient et soumettent un projet de rapport sur les scénarios communs à l'Agence et à la Commission pour avis.

5. Dans les trois mois suivant la réception du projet de rapport sur les scénarios communs, accompagné des contributions reçues dans le cadre de la consultation et d'un rapport sur la manière dont elles ont été prises en considération, l'Agence transmet son avis au REGRT pour l'électricité, au REGRT pour le gaz et à la Commission.

6. La Commission, tenant dûment compte de l'avis de l'Agence visé au paragraphe 5, soumet son avis au REGRT pour l'électricité et au REGRT pour le gaz.

7. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz adaptent leur rapport sur les scénarios communs, en tenant dûment compte de l'avis de l'Agence et en conformité avec l'avis de la Commission, et soumettent le rapport mis à jour à la Commission pour approbation.

8. Dans les deux semaines à compter de l'approbation du rapport sur les scénarios communs par la Commission, conformément au paragraphe 7, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz publient leur rapport sur les scénarios communs sur leurs sites web. Ils publient les données d'entrée et de sortie correspondantes sous une forme suffisamment précise, en tenant dûment compte de la législation nationale et des accords de confidentialité pertinents.

Article 13

Recensement des lacunes en matière d'infrastructures

1. Tous les deux ans, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz publient et soumettent à la Commission et à l'Agence les rapports sur les lacunes en matière d'infrastructures élaborés dans le cadre des plans décennaux de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union.

Lors de l'évaluation des lacunes en matière d'infrastructures, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz mettent en œuvre le principe de primauté de l'efficacité énergétique et examinent en priorité toutes les solutions pertinentes non liées aux infrastructures pour remédier aux lacunes recensées.

Avant de soumettre leurs rapports respectifs, le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz réalisent une large consultation associant toutes les parties prenantes concernées, y compris l'entité des GRD de l'Union, toutes les parties prenantes du domaine de l'hydrogène et tous les représentants des États membres concernés par les corridors prioritaires définis à l'annexe I.

2. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz soumettent leur projet respectif de rapport sur les lacunes en matière d'infrastructures à l'Agence et à la Commission pour avis.

3. Dans les trois mois suivant la réception du rapport sur les lacunes en matière d'infrastructures, accompagné des contributions reçues dans le cadre de la consultation et d'un rapport sur la manière dont elles ont été prises en considération, l'Agence transmet son avis au REGRT pour l'électricité ou au REGRT pour le gaz et à la Commission.

4. La Commission, tenant compte de l'avis de l'Agence visé au paragraphe 3, rédige son avis et le transmet au REGRT pour l'électricité ou au REGRT pour le gaz.

5. Le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz adaptent leurs rapports sur les lacunes en matière d'infrastructures en tenant dûment compte de l'avis de l'Agence et conformément à l'avis de la Commission avant la publication des rapports finaux sur les lacunes en matière d'infrastructures.

CHAPITRE V

RÉSEAUX EN MER POUR L'INTÉGRATION DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Article 14

Planification des réseaux en mer

1. Au plus tard le [31 juillet 2022], les États membres, avec le soutien de la Commission, dans le cadre de leurs corridors prioritaires spécifiques de réseaux en mer, qui figurent à l'annexe I, point 2), en prenant en considération les spécificités et le développement dans chaque région, définissent conjointement et conviennent de coopérer sur le volume de production d'énergies renouvelables en mer à déployer dans chaque bassin maritime d'ici à 2050, avec des étapes intermédiaires en 2030 et 2040, compte tenu de leurs plans nationaux en matière d'énergie et de climat, du potentiel de chaque bassin maritime en matière d'énergies renouvelables en mer, de la protection de l'environnement, de l'adaptation au changement climatique et des autres utilisations de la mer, ainsi que des objectifs de l'Union en matière de décarbonation. Cet accord est établi par écrit en ce qui concerne chaque bassin maritime lié au territoire de l'Union.

2. Au plus tard le [31 juillet 2023], le REGRT pour l'électricité, avec la participation des GRT concernés, des autorités de régulation nationales et de la Commission et conformément à l'accord visé au paragraphe 1, élabore et publie des plans de développement du réseau intégré en mer conformes aux objectifs de 2050, avec des étapes intermédiaires en 2030 et 2040, pour chaque bassin maritime, conformément aux corridors prioritaires de réseaux en mer visés à l'annexe I, en tenant compte de la protection de l'environnement et des autres utilisations de la mer. Ces plans de développement du réseau intégré en mer sont ensuite mis à jour tous les trois ans.

3. Les plans de développement du réseau intégré en mer sont compatibles avec les derniers plans décennaux de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union afin d'assurer un développement cohérent de la planification des réseaux terrestres et en mer.

4. Le REGRT pour l'électricité soumet les projets de plan de développement du réseau intégré en mer à la Commission pour avis.

5. Le REGRT pour l'électricité adapte les plans de développement du réseau intégré en mer en tenant dûment compte de l'avis de la Commission avant la publication des rapports finaux et les transmet aux corridors prioritaires des réseaux en mer concernés, qui figurent à l'annexe I.

6. Afin de garantir le développement en temps utile des réseaux en mer pour les énergies renouvelables, si le REGRT pour l'électricité n'élabore pas en temps voulu les plans de développement du réseau intégré en mer, visés au paragraphe 2, la Commission, sur la base d'avis d'experts, élabore un plan de développement du réseau intégré en mer par bassin maritime pour chaque corridor prioritaire de réseaux en mer figurant à l'annexe I.

Article 15

Partage transfrontalier des coûts liés aux réseaux en mer pour les énergies renouvelables

1. La Commission élabore, par voie d'actes d'exécution, les principes applicables à une méthodologie spécifique relative aux coûts et avantages et au partage des coûts pour le déploiement du plan de développement du réseau intégré en mer visé à l'article 14, paragraphe 2, conformément à l'accord visé à l'article 14, paragraphe 1, dans le cadre des lignes directrices visées à l'article 16, paragraphe 10. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 21, paragraphe 2.

2. Dans les douze mois suivant la publication des principes visés au paragraphe 1, le REGRT pour l'électricité, avec la participation des GRT concernés, des autorités de régulation nationales et de la Commission, présente les résultats de l'application de la méthodologie relative aux coûts et avantages et au partage des coûts aux corridors prioritaires de réseaux en mer.

3. Dans les six mois suivant la présentation des résultats visés au paragraphe 2, les États membres concernés mettent à jour leur accord écrit visé à l'article 14, paragraphe 1, y compris la définition commune du volume de production d'énergies renouvelables en mer devant être déployé dans chaque bassin maritime en 2050, avec des étapes intermédiaires en 2030 et 2040, et l'accord de coopération correspondant en vue d'atteindre les volumes définis.

4. Dans les six mois suivant la mise à jour des accords écrits visés au paragraphe 3, le REGRT pour l'électricité met à jour, pour chaque bassin maritime, les plans de développement du réseau intégré en mer en suivant la procédure énoncée à l'article 14, paragraphes 2 à 5. La procédure prévue à l'article 14, paragraphe 6, s'applique.

CHAPITRE VI

CADRE RÉGLEMENTAIRE

Article 16

Réalisation d'investissements ayant des incidences transfrontalières

1. Les coûts d'investissement engagés efficacement, ce qui exclut les coûts d'entretien, liés à un projet d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, point 1) a), b), c) et e), et à des projets d'intérêt commun relevant de la catégorie prévue à l'annexe II, point 3), lorsqu'ils relèvent de la compétence des autorités de régulation nationales, sont supportés par les GRT concernés ou par les

promoteurs de projets d'infrastructure de transport des États membres sur lesquels le projet a une incidence nette positive et, dans la mesure où ils ne sont pas couverts par les recettes provenant de la gestion de la congestion ou d'autres frais, sont payés par les utilisateurs des réseaux moyennant les tarifs d'accès aux réseaux dans ces États membres.

2. Les dispositions du présent article s'appliquent à un projet d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, point 1) a), b), c) et e), lorsqu'au moins un promoteur de projets demande aux autorités nationales compétentes qu'elles soient appliquées en ce qui concerne les coûts du projet. Elles s'appliquent à un projet d'intérêt commun relevant de la catégorie prévue à l'annexe II, point 3), le cas échéant, uniquement lorsqu'une évaluation de la demande du marché a déjà été réalisée et a indiqué que l'on ne pouvait pas s'attendre à ce que les coûts d'investissement engagés efficacement soient couverts par les tarifs.

Les projets relevant de la catégorie prévue à l'annexe II, point 1) e), et point 2), peuvent bénéficier des dispositions du présent article lorsqu'au moins un promoteur de projets demande aux autorités nationales compétentes que le présent article soit appliqué.

Lorsqu'un projet compte plusieurs promoteurs de projets, les autorités de régulation nationales compétentes demandent dans les plus brefs délais à tous les promoteurs de projets de soumettre conjointement la demande d'investissement conformément au paragraphe 3.

3. Pour un projet d'intérêt commun auquel le paragraphe 1 s'applique, les promoteurs de projets informent régulièrement, au moins une fois par an, et jusqu'à ce que le projet soit mis en service, toutes les autorités de régulation nationales compétentes sur l'avancement du projet concerné et leur indiquent les coûts et incidences y afférents.

Dès qu'un tel projet d'intérêt commun a atteint une maturité suffisante et lorsqu'on estime qu'il est prêt à entrer dans sa phase de construction au cours des trente-six prochains mois, les promoteurs de projets, après avoir consulté les GRT des États membres sur lesquels le projet a une incidence nette positive importante, soumettent une demande d'investissement. Cette demande d'investissement inclut une demande de répartition transfrontalière des coûts et est soumise à toutes les autorités de régulation nationales compétentes concernées, accompagnée des éléments suivants:

a) une analyse coûts-avantages actualisée spécifique du projet, conforme à la méthodologie établie en vertu de l'article 11 et tenant compte des avantages au-delà des frontières des États membres sur le territoire desquels le projet est situé, en utilisant le même scénario que celui utilisé dans le cadre de la procédure de sélection pour l'établissement de la liste de l'Union où figure le projet d'intérêt commun;

b) un plan d'affaires dans lequel est évaluée la viabilité financière du projet, qui comprend la solution de financement choisie et, pour un projet d'intérêt commun relevant de la catégorie visée à l'annexe II, point 3), les résultats des consultations des acteurs du marché;

c) lorsque les promoteurs de projets en conviennent, une proposition circonstanciée de répartition transfrontalière des coûts.

Lorsqu'un projet est soutenu par plusieurs promoteurs de projets, ceux-ci soumettent leur demande d'investissement conjointement.

Les autorités de régulation nationales transmettent à l'Agence, dès réception et dans les plus brefs délais, une copie de chaque demande d'investissement à titre d'information.

Les autorités de régulation nationales et l'Agence veillent à préserver la confidentialité des informations commercialement sensibles.

4. Dans les six mois à compter de la date de réception de la dernière demande d'investissement par les autorités de régulation nationales compétentes, ces autorités de régulation nationales, après consultation des promoteurs de projets concernés, prennent des décisions conjointes coordonnées sur la répartition des coûts d'investissement devant être supportés par chaque gestionnaire de réseau dans le cadre du projet ainsi que sur leur inclusion dans les tarifs. Les autorités de régulation nationales incluent tous les coûts d'investissement engagés efficacement dans les tarifs, conformément à la répartition des coûts d'investissement devant être supportés par chaque gestionnaire de réseau dans le cadre du projet. Les autorités de régulation nationales évaluent ensuite, le cas échéant, si des problèmes d'accessibilité financière sont susceptibles de se poser en raison de l'inclusion des coûts d'investissement dans les tarifs.

Dans le cadre de la répartition des coûts, les autorités de régulation nationales prennent en compte les chiffres réels ou estimés:

– a) des recettes provenant de la gestion de la congestion ou d'autres redevances,

– b) des recettes provenant du mécanisme de compensation entre gestionnaires de réseau de transport institué en application de l'article 49 du règlement (UE) 2019/943.

La répartition transfrontalière des coûts tient compte des coûts et avantages économiques, sociaux et environnementaux des projets dans les États membres concernés, ainsi que de la nécessité de garantir un cadre de financement stable pour le développement de projets d'intérêt commun tout en réduisant au minimum les besoins d'aide financière.

Dans le cadre de la répartition transfrontalière des coûts, les autorités de régulation nationales compétentes, en concertation avec les GRT concernés, s'efforcent d'obtenir un commun accord sur la base, entre autres, des informations précisées au paragraphe 3, points a) et b). Leur évaluation est fondée sur le même scénario que celui utilisé dans le cadre de la procédure de sélection pour l'établissement de la liste de l'Union où figure le projet d'intérêt commun.

Lorsqu'un projet d'intérêt commun atténue des externalités négatives, telles que les flux de bouclage, et que ce projet d'intérêt commun est mis en œuvre dans l'État membre à l'origine de l'externalité négative, cette atténuation n'est pas considérée comme un avantage transfrontalier et ne constitue donc pas un fondement pour l'attribution de coûts au GRT des États membres concernés par ces externalités négatives.

5. Les autorités de régulation nationales, sur la base de la répartition transfrontalière des coûts visée au paragraphe 4 du présent article, tiennent compte des coûts réels supportés par un GRT ou un autre promoteur de projets du fait des investissements lors de la fixation ou de l'approbation des tarifs conformément à l'article 59, paragraphe 1, point a), de la directive (UE) 2019/944 et à l'article 41, paragraphe 1, point a), de la directive 2009/73/CE, dans la mesure où ces coûts correspondent à ceux d'un gestionnaire efficace disposant d'une structure comparable.

Les autorités de régulation nationales notifient dans les plus brefs délais à l'Agence la décision de répartition des coûts, ainsi que toutes les informations utiles y afférentes. La décision de répartition des coûts énonce notamment les justifications détaillées qui sous-tendent la répartition des coûts entre les États membres, telles que:

a) une évaluation des incidences recensées sur chacun des États membres concernés, y compris celles concernant les tarifs de réseau;

b) une évaluation du plan d'affaires visé au paragraphe 3, point b);

c) les externalités positives à l'échelle régionale ou à celle de l'Union, telles que la sécurité de l'approvisionnement, la flexibilité du système, la solidarité ou l'innovation, susceptibles d'être générées par le projet;

d) le résultat de la consultation des promoteurs de projets concernés.

La décision de répartition des coûts est publiée.

6. Si les autorités de régulation nationales compétentes n'ont pas trouvé d'accord sur la demande d'investissement dans les six mois à compter de la date à laquelle la demande a été reçue par la dernière des autorités de régulation nationales compétentes, elles en informent l'Agence dans les plus brefs délais.

Dans ce cas, ou à la demande d'au moins une des autorités de régulation nationales compétentes, la décision concernant la demande d'investissement, qui comprend la répartition transfrontalière des coûts visée au paragraphe 3, ainsi que la nécessité d'inclusion des coûts des investissements, dans leur totalité, tels que répartis de manière transfrontalière dans les tarifs, est prise par l'Agence dans les trois mois à compter de la date à laquelle elle a été sollicitée.

Avant de prendre une telle décision, l'Agence consulte les autorités de régulation nationales compétentes et les promoteurs de projets. Le délai de trois mois visé au deuxième alinéa peut être prolongé de deux mois si l'Agence sollicite un complément d'informations. Ce délai supplémentaire court à compter du jour suivant celui de la réception des informations complètes.

L'évaluation de l'Agence est fondée sur le même scénario que celui utilisé dans le cadre de la procédure de sélection pour l'établissement de la liste de l'Union où figure le projet d'intérêt commun.

L'Agence laisse aux autorités nationales compétentes la possibilité de déterminer la manière dont les coûts d'investissement sont inclus dans les tarifs conformément à la répartition transfrontalière des coûts prévue au moment de la mise en œuvre de la décision dans le respect du droit national.

La décision concernant la demande d'investissement, qui comprend la répartition transfrontalière des coûts, est publiée. L'article 25, paragraphe 3, l'article 28 et l'article 29 du règlement (UE) 2019/942 s'appliquent.

7. L'Agence transmet à la Commission une copie de chaque décision de répartition des coûts, accompagnée de toutes les informations pertinentes y afférentes, et ce dans les plus brefs délais. Ces informations peuvent être soumises sous une forme agrégée. La Commission veille à préserver la confidentialité des informations commercialement sensibles.

8. Les décisions de répartition des coûts se font sans préjudice du droit des GRT d'appliquer des tarifs d'accès aux réseaux et de celui des autorités de régulation nationales de les approuver, conformément à l'article 6 de la directive (UE) 2019/944, à l'article 32 de la directive 2009/73/CE, à l'article 18, paragraphe 1 et paragraphes 3 à 6, du règlement (UE) 2019/943 et à l'article 13 du règlement (CE) nº 715/2009.

9. Le présent article ne s'applique pas aux projets d'intérêt commun bénéficiant d'une dérogation:

a) aux articles 32, 33 et 34 et à l'article 41, paragraphes 6, 8 et 10, de la directive 2009/73/CE, en vertu de l'article 36 de ladite directive;

b) à l'article 19, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2019/943 ou à l'article 6, à l'article 59, paragraphe 7, et à l'article 60, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944, en vertu de l'article 63 du règlement (UE) 2019/943;

c) aux règles relatives à la dissociation ou à l'accès des tiers conformément à l'article 64 du règlement (UE) 2019/943 et à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944, ou

d) en vertu de l'article 17 du règlement (CE) nº 714/2009.

10. Au plus tard le [31 décembre 2022], la Commission adopte des actes d'exécution contenant des lignes directrices contraignantes afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en œuvre du présent article et le partage transfrontalier des coûts liés aux réseaux en mer pour les énergies renouvelables visé à l'article 15, paragraphe 1. Les lignes directrices portent également sur la situation particulière des projets d'intérêt commun de réseaux en mer pour les énergies renouvelables en incluant des principes sur la manière dont la répartition transfrontalière des coûts y afférente est coordonnée avec les dispositifs de financement et de marché et les arrangements politiques des sites de production en mer qui y sont liés. Dans le cadre de l'adoption ou de la modification des lignes directrices, la Commission consulte l'ACER, le REGRT pour l'électricité, le REGRT pour le gaz, et, le cas échéant, d'autres parties prenantes. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 21, paragraphe 2.

Article 17

Incitations

1. Lorsqu'un promoteur de projets est confronté à des risques plus élevés concernant le développement, la construction, l'exploitation ou l'entretien d'un projet d'intérêt commun relevant de la compétence des autorités de régulation nationales, par rapport aux risques normalement encourus pour un projet d'infrastructure comparable, les États membres et les autorités de régulation nationales veillent à ce que des incitations appropriées soient accordées à ce projet conformément à l'article 58, point f), de la directive (UE) 2019/944, à l'article 41, paragraphe 8, de la directive 2009/73/CE, à l'article 18, paragraphe 1 et paragraphes 3 à 6, du règlement (UE) 2019/943 et à l'article 13 du règlement (CE) nº 715/2009.

Le premier alinéa ne s'applique pas lorsque le projet d'intérêt commun a bénéficié d'une dérogation:

a) aux articles 32, 33 et 34 et à l'article 41, paragraphes 6, 8 et 10, de la directive 2009/73/CE, en vertu de l'article 36 de ladite directive;

b) à l'article 19, paragraphes 2 et 3, du règlement (UE) 2019/943 ou d'une dérogation à l'article 6, à l'article 59, paragraphe 7, et à l'article 60, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944, en vertu de l'article 63 du règlement (UE) 2019/943;

c) en vertu de l'article 36 de la directive 2009/73/CE;

d) en vertu de l'article 17 du règlement (CE) nº 714/2009.

2. Dans leur décision d'accorder les incitations visées au paragraphe 1, les autorités de régulation nationales tiennent compte des résultats de l'analyse coûts-avantages fondée sur la méthodologie établie en vertu de l'article 11 et, notamment, des externalités positives générées par le projet à l'échelle régionale ou à celle de l'Union. Les autorités de régulation nationales analysent de façon plus approfondie les risques spécifiques encourus par les promoteurs de projets, les mesures prises pour atténuer les risques et la justification du profil de risque au regard de l'incidence positive nette du projet, par rapport à une autre solution moins risquée. Les risques pouvant être pris en compte sont notamment ceux liés aux nouvelles technologies pour le transport, sur terre et en mer, ceux liés à un recouvrement insuffisant des coûts, ainsi que ceux liés au développement.

3. La décision tient compte de la nature spécifique du risque encouru et peut accorder des incitations couvrant, notamment, les mesures suivantes:

a) les règles relatives aux investissements réalisés par anticipation;

b) les règles relatives à la reconnaissance des coûts engagés efficacement avant la mise en service du projet;

c) les règles relatives à l'obtention d'un rendement supplémentaire sur le capital investi dans le projet;

d) toute autre mesure jugée nécessaire et appropriée.

4. Au plus tard le [31 juillet 2022], chaque autorité de régulation nationale communique à l'Agence sa méthodologie et les critères utilisés pour évaluer les investissements dans des projets d'infrastructures énergétiques et les risques plus élevés auxquels ils sont soumis, mis à jour en fonction des dernières évolutions de la législation, des politiques, des technologies et du marché. Cette méthodologie et ces critères tiennent également expressément compte des risques encourus par les réseaux en mer pour les énergies renouvelables visés à l'annexe II, point 1) e) et par les projets qui, bien qu'induisant des dépenses en capital faibles, entraînent des dépenses d'exploitation importantes.

5. Au plus tard le [31 décembre 2022], l'Agence, en tenant dûment compte des informations reçues en vertu du paragraphe 4 du présent article, facilite l'échange des bonnes pratiques et formule des recommandations conformément à l'article 6 du règlement (UE) 2019/942, en ce qui concerne:

a) les incitations visées au paragraphe 1, sur la base d'un référencement des bonnes pratiques par les autorités de régulation nationales;

b) une méthodologie commune d'évaluation des risques plus élevés générés par des investissements réalisés dans des projets d'infrastructures énergétiques.

6. Au plus tard le [31 mars 2023], chaque autorité de régulation nationale publie sa méthodologie et les critères utilisés pour évaluer les investissements dans des projets d'infrastructures énergétiques et les risques plus élevés auxquels ils sont soumis.

7. Lorsque les mesures visées aux paragraphes 5 et 6 ne sont pas suffisantes pour garantir la mise en œuvre en temps utile des projets d'intérêt commun, la Commission peut émettre des orientations relatives aux incitations énoncées dans le présent article.

CHAPITRE VII

FINANCEMENT

Article 18

Éligibilité des projets à une aide financière de l'Union au titre du règlement (UE) ... [relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe tel que proposé par le document COM(2018) 438]

1. Les projets d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II sont éligibles à une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des études et d'instruments financiers.

2. Les projets d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, point 1), a), b), c) et e), et à l'annexe II, point 3), à l'exclusion des projets de stockage de l'électricité par pompage et turbinage, sont également éligibles à une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des travaux lorsqu'ils répondent à tous les critères suivants:

a) l'analyse coûts-avantages spécifique du projet en vertu de l'article 16, paragraphe 3, point a), apporte des éléments de preuve concernant l'existence d'externalités positives significatives, telles que la sécurité de l'approvisionnement, la flexibilité du système, la solidarité ou l'innovation;

b) le projet a bénéficié d'une décision de répartition transfrontalière des coûts en vertu de l'article 16; ou, pour les projets d'intérêt commun relevant de la catégorie prévue à l'annexe II, point 3), lorsqu'ils ne relèvent pas de la compétence des autorités de régulation nationales, et ne bénéficiant donc pas d'une décision de répartition transfrontalière des coûts, le projet vise à fournir des services transfrontaliers, à apporter une innovation technologique et à assurer la sécurité de l'exploitation transfrontalière du réseau;

c) le projet n'est pas viable commercialement selon le plan d'affaires et les autres évaluations réalisées, en particulier par des investisseurs ou créanciers potentiels ou par l'autorité de régulation nationale. La décision concernant les incitations et sa justification visées à l'article 17, paragraphe 2, sont prises en compte pour évaluer la viabilité commerciale du projet.

3. Les projets d'intérêt commun réalisés conformément à la procédure visée à l'article 5, paragraphe 7, point d), sont également éligibles à une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des travaux lorsqu'ils remplissent les critères énoncés au paragraphe 2 du présent article.

4. Les projets d'intérêt commun relevant des catégories prévues à l'annexe II, point 1) d), point 2) et point 5) sont également éligibles à une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des travaux, lorsque les promoteurs de projets concernés peuvent démontrer clairement l'existence d'externalités positives significatives générées par les projets, telles que la sécurité de l'approvisionnement, la flexibilité du système, la solidarité ou l'innovation, et fournir des preuves manifestes de leur manque de viabilité commerciale sur la base de l'analyse coûts-avantages, du plan d'affaires et des évaluations réalisées, en particulier par des investisseurs ou créanciers potentiels ou, le cas échéant, par une autorité de régulation nationale.

5. Les projets d'intérêt mutuel sont assimilés à des projets d'intérêt commun et sont éligibles à une aide financière de l'Union. Seuls les investissements réalisés sur le territoire de l'Union qui font partie du projet d'intérêt mutuel sont éligibles à une aide financière de l'Union sous la forme de subventions pour des travaux lorsqu'ils remplissent les critères énoncés au paragraphe 2 et lorsque la décision de répartition transfrontalière des coûts visée au paragraphe 2, point b) répartit les coûts de manière transfrontalière pour au moins deux États membres dans une proportion significative dans chaque État membre.

Article 19

Orientations relatives aux critères d'attribution d'une aide financière de l'Union

Les critères spécifiques énoncés à l'article 4, paragraphe 3, et les paramètres prévus à l'article 4, paragraphe 5, s'appliquent aux fins de la définition des critères d'attribution d'une aide financière de l'Union dans le règlement (UE) ... [relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe tel que proposé par le document COM(2018) 438].

CHAPITRE VIII

DISPOSITIONS FINALES

Article 20

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 3 est conféré à la Commission pour une période de sept ans à compter du 1er janvier 2022]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 3 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de la décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 3 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'ont pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 21

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

Article 22

Rapport et évaluation

Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission publie un rapport sur la mise en œuvre des projets d'intérêt commun et le soumet au Parlement européen et au Conseil. Ce rapport fournit une évaluation des points suivants:

a) les progrès réalisés en matière de planification, de développement, de construction et de mise en service des projets d'intérêt commun sélectionnés en vertu de l'article 3 et, le cas échéant, les retards dans la mise en œuvre et les autres difficultés rencontrées;

b) les fonds engagés et versés par l'Union pour des projets d'intérêt commun, par rapport à la valeur totale des projets d'intérêt commun financés;

c) les progrès réalisés en matière d'intégration des sources d'énergie renouvelables et de réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à la planification, au développement, à la construction et à la mise en service des projets d'intérêt commun sélectionnés en vertu de l'article 3;

d) les progrès réalisés en matière de planification, de développement, de construction et de mise en service des réseaux en mer pour les énergies renouvelables et le déploiement rendu possible d'énergies renouvelables en mer;

e) pour les secteurs de l'électricité et de l'hydrogène, l'évolution du degré d'interconnexion entre les États membres, l'évolution correspondante des prix de l'énergie ainsi que le nombre de défaillances du système de réseau, leurs causes et les coûts économiques correspondants;

f) la procédure d'octroi des autorisations et la participation du public, en particulier:

i) la durée totale moyenne et maximale de la procédure d'octroi des autorisations applicable aux projets d'intérêt commun, y compris la durée de chaque étape de la procédure de demande préalable, par rapport au calendrier prévu pour les grandes étapes initiales visées à l'article 10, paragraphe 5;

ii) le degré d'opposition rencontré par les projets d'intérêt commun, notamment le nombre d'objections écrites reçues durant la procédure de consultation publique et le nombre de recours en justice;

iii) un panorama des meilleures pratiques et des pratiques innovantes en ce qui concerne la participation des parties prenantes et l'atténuation des incidences environnementales pendant les procédures d'octroi des autorisations et la mise en œuvre des projets, y compris l'adaptation au changement climatique;

iv) l'efficacité des schémas prévus à l'article 8, paragraphe 3, quant au respect des échéances fixées à l'article 10;

g) le traitement réglementaire, en particulier:

i) le nombre de projets d'intérêt commun ayant reçu une décision de répartition transfrontalière des coûts en vertu de l'article 16;

ii) le nombre et le type de projets d'intérêt commun qui ont bénéficié d'incitations spécifiques en vertu de l'article 17;

h) l'efficacité du présent règlement quant à sa contribution aux objectifs climatiques et énergétiques pour 2030 et, à plus long terme, à l'atteinte de la neutralité climatique d'ici à 2050.

Article 23

Information et publicité

La Commission met en place et entretient une plateforme de transparence aisément accessible au grand public par l'intermédiaire de l'internet. La plateforme est régulièrement mise à jour à l'aide des informations provenant des rapports visés à l'article 5, paragraphe 1, et du site web visé à l'article 9, paragraphe 7. Elle comprend les informations suivantes:

a) des informations générales, à jour, y compris des informations géographiques, pour chaque projet d'intérêt commun;

b) le plan de mise en œuvre prévu à l'article 5, paragraphe 1, pour chaque projet d'intérêt commun, présenté d'une manière qui permette d'évaluer l'avancement de la mise en œuvre à tout moment;

c) les principaux avantages et coûts attendus des projets, à l'exception de toute information commercialement sensible;

d) la liste de l'Union;

e) les fonds alloués et versés par l'Union pour chaque projet d'intérêt commun.

Article 24

Dispositions transitoires

Le présent règlement n'affecte en rien l'octroi, la poursuite ou la modification de l'aide financière octroyée par la Commission conformément au règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil[47].

Article 25

Modification du règlement (CE) nº 715/2009

À l'article 8, paragraphe 10, du règlement (CE) nº 715/2009, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

> «Le REGRT pour le gaz adopte et publie, tous les deux ans, un plan de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union visé au paragraphe 3, point b). Le plan de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union comprend une modélisation du réseau intégré, y compris les réseaux d'hydrogène, l'élaboration de scénarios, des perspectives européennes sur l'adéquation de l'approvisionnement et une évaluation de la souplesse du système.»

Article 26

Modification de la directive 2009/73/CE

À l'article 41, paragraphe 1, de la directive 2009/73/CE, le point v) suivant est ajouté:

> «v) exécuter les obligations énoncées à l'article 3, à l'article 5, paragraphe 7, et aux articles 14, 15, 16 et 17 du [règlement RTE-E tel que proposé par le document COM(2020) 824];»

Article 27

Modification de la directive (UE) 2019/944

À l'article 59, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944, le point zz) suivant est ajouté:

> «zz) exécuter les obligations énoncées à l'article 3, à l'article 5, paragraphe 7, et aux articles 14, 15, 16 et 17 du [règlement RTE-E tel que proposé par le document COM(2020) 824];»

Article 28

Modification du règlement (UE) 2019/943

À l'article 48 du règlement (UE) 2019/943, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

> «Le plan de développement du réseau dans l'ensemble de l'Union, visé à l'article 30, paragraphe 1, point b), comprend une modélisation du réseau intégré, y compris l'élaboration de scénarios et une évaluation de la souplesse du réseau. Il est pleinement compatible avec

[47] Règlement (UE) nº 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) nº 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) nº 680/2007 et (CE) nº 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

l'évaluation de l'adéquation des ressources à l'échelle européenne élaborée conformément à l'article 23.»

Article 29

Modification du règlement (UE) 2019/942

À l'article 11 du règlement (UE) 2019/942, les points c) et d) sont remplacés par le texte suivant:

c) exécute les obligations énoncées à l'article 5, à l'article 11, paragraphes 2, 8, 9 et 10, à l'article 12, à l'article 13 et à l'article 17, paragraphe 5 ainsi qu'à l'annexe III, point 12), du [règlement RTE-E tel que proposé par le document COM(2020) 824];

d) prend des décisions sur l'approbation de modifications marginales des méthodologies d'analyse des coûts et avantages conformément à l'article 11, paragraphe 6, ainsi que sur des demandes d'investissement comprenant la répartition transfrontalière des coûts conformément à l'article 16, paragraphe 6, du [règlement RTE-E tel que proposé par le document COM(2020) 824].

Article 30

Abrogation

Le règlement (UE) nº 347/2013 est abrogé à partir du 1er janvier 2022]. Le présent règlement n'emporte aucun droit pour les projets énumérés aux annexes du règlement (UE) nº 347/2013.

Article 31

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du [1er janvier 2022].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*
[...]	*[...]*

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE «AGENCES»

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes, et abrogeant le règlement (UE) nº 347/2013

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Domaine(s) politique(s): I. Marché unique, innovation & numérique

Activité(s): 02. Investissements stratégiques européens

1.3. La proposition porte sur:

☐ **une action nouvelle**

☐ **une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**[48]

☒ **la prolongation d'une action existante**

☐ **une fusion d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

L'objectif général de l'initiative est de faciliter le développement en temps utile d'infrastructures énergétiques adéquates dans l'ensemble de l'Union et dans son voisinage afin de permettre la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'énergie et de climat conformément au pacte vert pour l'Europe, en particulier les objectifs 2030/50, notamment l'objectif de neutralité climatique, ainsi que l'intégration du marché, la compétitivité et la sécurité de l'approvisionnement au moindre coût pour les consommateurs et les entreprises.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Objectifs spécifiques

1) Permettre l'identification des projets et investissements transfrontières dans l'ensemble de l'Union et avec les pays voisins qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de transition énergétique et de climat;

2) améliorer la planification des infrastructures pour l'intégration du système énergétique et les réseaux en mer;

3) raccourcir les procédures d'autorisation des PIC afin d'éviter les retards dans les projets qui facilitent la transition énergétique;

4) veiller à ce que les outils de partage des coûts et les incitations réglementaires soient utilisés de manière appropriée.

[48] Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Objectif spécifique nº 1:

Mise en œuvre de PIC qui soutiennent la réalisation de l'objectif de neutralité climatique en permettant l'intégration des sources d'énergie renouvelables.

Objectif spécifique nº 2:

Parvenir à une augmentation significative du déploiement des énergies renouvelables en mer.

Objectif spécifique nº 3:

Approche européenne de la planification des infrastructures pour les réseaux d'hydrogène.

Objectif spécifique nº 4:

Réduire les retards dans la mise en œuvre des PIC.

1.4.4. Indicateurs de performance

Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.

Objectif spécifique nº 1:

Nombre et types de PIC dans le cadre des corridors/domaines thématiques prioritaires définis: réduction de la limitation des énergies renouvelables; doublement du nombre de projets d'électricité intelligente par rapport aux niveaux actuels d'ici à 2026.

Objectif spécifique nº 2:

Nombre de PIC: au moins 10 PIC pour soutenir le déploiement des énergies renouvelables en mer d'ici à 2026.

Objectif spécifique nº 3:

Nombre de PIC: au moins 5 PIC relatifs à l'hydrogène d'ici à 2026.

Objectif spécifique nº 4:

En ce qui concerne la durée totale moyenne et maximale des procédures d'autorisation pour les projets d'intérêt commun: réduire la part des PIC qui sont retardés au cours d'une année donnée par rapport à la date de mise en service initialement prévue.

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative

Le règlement relatif aux réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E), adopté en 2013, établit des règles visant à développer et rendre interopérables en temps utile les réseaux transeuropéens d'énergie, dans le but de réaliser les objectifs du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière de politique énergétique, c'est-à-dire assurer le fonctionnement du marché intérieur de l'énergie et la sécurité de l'approvisionnement énergétique dans l'Union, promouvoir l'efficacité énergétique et les économies d'énergie ainsi que le développement des énergies nouvelles et renouvelables, et promouvoir l'interconnexion des réseaux énergétiques. Le règlement RTE-E met en place un cadre permettant aux États membres et aux parties prenantes concernées de travailler ensemble dans un cadre régional afin de développer des réseaux énergétiques mieux connectés dans le but de relier les régions

actuellement isolées des marchés européens de l'énergie, de renforcer les interconnexions transfrontières existantes et de contribuer à l'intégration des énergies renouvelables.

En tant que tel, le règlement RTE-E est un instrument central pour le développement d'un marché intérieur de l'énergie et nécessaire à la réalisation des objectifs du pacte vert pour l'Europe. Pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050 et des niveaux plus élevés de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, l'Europe aura besoin d'un système énergétique plus intégré, fondé sur des niveaux plus élevés d'électrification basée sur des sources renouvelables et sur la décarbonation du secteur gazier. Le règlement RTE-E peut faire en sorte que le développement des infrastructures énergétiques de l'Union soutienne la transition énergétique nécessaire.

Si les objectifs du règlement actuel restent largement valables, leur orientation vers les objectifs 2020/30 doit être revue à la hausse pour refléter le nouveau contexte politique et l'objectif de neutralité climatique pour 2050 dans le cadre du pacte vert pour l'Europe. Outre le nouveau contexte politique et les nouveaux objectifs, le développement technologique a été rapide au cours de la dernière décennie. Ces progrès devraient être pris en compte dans les catégories d'infrastructures régies par le règlement, ainsi que dans les critères de sélection des PIC et les corridors et domaines thématiques prioritaires.

Outre les tâches qui lui incombent déjà au titre du règlement instituant l'ACER, la présente initiative donne à l'ACER un mandat lui permettant d'accomplir des tâches supplémentaires, à savoir:

- élaborer des orientations-cadres pour guider le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz dans l'élaboration de leurs scénarios;

- approuver les modifications marginales des méthodes d'analyse coûts-avantages élaborées par le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités, etc.). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

Les infrastructures de transport d'énergie (y compris un réseau interconnecté en mer et une infrastructure de réseau intelligent) apportent une valeur ajoutée européenne en raison de leurs incidences transfrontières et sont essentielles pour parvenir à un système énergétique neutre pour le climat. Un cadre de coopération régionale entre les États membres est nécessaire pour développer les infrastructures énergétiques transfrontières. Les réglementations et actions individuelles des États membres sont insuffisantes pour mener à bien ces projets d'infrastructure dans leur ensemble.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

Le marché intérieur de l'énergie repose sur des interconnexions transfrontières, dont le développement nécessite la coopération de deux États membres ou plus; grâce à la coopération, l'initiative soutiendra une approche plus rentable et plus efficace en vue de développer une infrastructure transfrontière adéquate et d'atteindre les objectifs de l'Union en matière de climat et d'énergie au moindre coût pour les consommateurs et les entreprises.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

L'évaluation de l'actuel règlement RTE-E a permis de constater qu'il a effectivement amélioré l'intégration des réseaux des États membres, stimulé le commerce de l'énergie et, partant, contribué à la compétitivité de l'Union, comme le montrent les données relatives aux objectifs d'interconnexion et aux prix de l'énergie ainsi qu'à leur convergence dans l'ensemble de l'Union. Les PIC dans le secteur de l'électricité et en particulier du gaz ont fortement contribué à la sécurité de l'approvisionnement en tant que principal facteur contextuel de l'élaboration du règlement RTE-E. En ce qui concerne le gaz, les infrastructures sont désormais bien connectées et la résilience de l'approvisionnement s'est considérablement améliorée depuis 2013. La coopération régionale au sein des groupes régionaux et par l'intermédiaire de la répartition transfrontière des coûts est un catalyseur important pour la mise en œuvre des projets. Toutefois, dans de nombreux cas, la répartition transfrontière des coûts n'a pas permis de réduire le déficit de financement du projet, comme initialement prévu.

Si les procédures d'autorisation ont été raccourcies, elles sont encore longues dans certains cas. Les raisons sous-jacentes sont principalement liées à la mise en œuvre à l'échelle nationale et ne relèvent pas du champ d'application du règlement RTE-E, mais certains éléments peuvent être améliorés. L'aide financière au titre du MIE a été un facteur important, les subventions pour les études ont aidé les projets à réduire les risques aux premiers stades de leur développement, tandis que les subventions pour des travaux ont soutenu des projets visant à éliminer les principaux goulets d'étranglement auxquels le financement du marché ne pouvait pas remédier suffisamment.

1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés

L'initiative contribuera à la réalisation de la neutralité climatique d'ici à 2050, à commencer par une réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, objectif clé du pacte vert pour l'Europe présenté par la Commission von der Leyen en décembre 2019. En prévoyant les critères d'admissibilité à une aide financière au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour les projets d'intérêt commun (PIC), l'initiative contribue à la réalisation des objectifs du CFP 2021-2027, y compris en ce qui concerne l'intégration des questions climatiques.

1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement

La grande majorité des incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans le cadre de la fiche financière législative de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. L'incidence budgétaire spécifique de cette initiative est limitée aux ressources nécessaires pour que l'ACER puisse remplir ses missions supplémentaires. Dans l'analyse d'impact, différentes options ont été évaluées afin d'atteindre l'objectif d'une meilleure planification des infrastructures pour l'intégration du système énergétique. L'option privilégiée est l'approche présentant le rapport coût-efficacité le plus favorable.

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

☐ **durée limitée**

– ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA

– ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

☒ **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA,

– puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)[49]

☒ **Gestion directe** par la Commission via:

– ☐ des agences exécutives

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71;

☐ à des organismes de droit public;

☐ à des organismes de droit privé investis d'une mission de service public, pour autant qu'ils présentent les garanties financières suffisantes;

☐ à des organismes de droit privé d'un État membre qui sont chargés de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et présentent les garanties financières suffisantes;

☐ à des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné.

Remarques

Sans objet

[49] Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/FR/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les procédures d'établissement de rapports réguliers et de suivi existant dans le cadre de l'actuel règlement RTE-E, telles que le rapport de l'ACER aux groupes régionaux, restent en place. En outre, l'ACER publie tous les résultats de ses tâches sur son site web.

La grande majorité des incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans le cadre de la fiche financière législative de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. En vertu de la proposition de règlement MIE, un cadre d'évaluation des résultats révisé sera mis en place pour suivre la réalisation des objectifs du programme ainsi que sa contribution aux objectifs stratégiques de l'Union. Dans le secteur de l'énergie, les indicateurs permettant de suivre la mise en œuvre et l'état d'avancement du programme porteront en particulier sur la contribution à l'interconnectivité et à l'intégration des marchés, à la sécurité de l'approvisionnement énergétique et au développement durable en permettant la décarbonation grâce à une pénétration accrue des énergies renouvelables dans les systèmes énergétiques, ainsi qu'à la coopération transfrontière dans le domaine des énergies renouvelables.

Les tâches supplémentaires qui seront gérées par l'ACER contribueront à assurer la réalisation des objectifs de l'initiative, en particulier l'amélioration de la planification des infrastructures en vue de l'intégration du système énergétique et du recensement des projets et investissements transfrontières dans l'ensemble de l'Union et avec les pays voisins qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de transition énergétique et de climat.

Outre les procédures de rapport et de suivi spécifiques au règlement RTE-E qui sont en place, toutes les agences de l'Union travaillent dans le cadre d'un système de contrôle strict faisant intervenir une structure d'audit interne, le service d'audit interne de la Commission, le conseil d'administration de l'ACER, la Cour des comptes et l'autorité budgétaire. Ce système, établi par le règlement fondateur de l'ACER en 2009, continuera de s'appliquer.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre des financements, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

La grande majorité des incidences budgétaires de la présente proposition sont traitées dans le cadre de la fiche financière législative de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. Toutefois, l'attribution de tâches supplémentaires à l'ACER nécessite des ressources supplémentaires, correspondant à 1 ETP. Cela se justifie par les travaux nécessaires à l'élaboration de nouvelles orientations-cadres afin de guider le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz dans l'élaboration de leurs scénarios et à l'évaluation des modifications marginales des méthodes d'analyse coûts-avantages élaborées par le REGRT pour l'électricité et le REGRT pour le gaz. Ces tâches nécessitent l'acquisition et le maintien d'une expertise spécifique au sein de l'ACER.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

Les risques identifiés pour les dépenses effectuées au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et les contrôles d'atténuation correspondants sont traités dans la

fiche financière législative de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) nº 1316/2013 et (UE) nº 283/2014.

Aucun risque spécifique n'a été relevé en ce qui concerne les tâches supplémentaires attribuées à l'ACER. Les ressources supplémentaires mises à la disposition de l'ACER seront soumises au système de contrôle interne de l'ACER, qui est aligné sur les normes internationales pertinentes et qui comprend des contrôles spécifiques destinés à prévenir les conflits d'intérêts et à assurer la protection des lanceurs d'alerte.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

L'évaluation du coût du contrôle et le risque d'erreurs liées aux dépenses effectuées au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe sont traités dans la fiche financière législative de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

La DG ENER applique une stratégie de surveillance couvrant les activités de l'ACER. Les coûts du contrôle des tâches supplémentaires confiées à l'ACER seront évalués au regard du profil de risque de l'Agence et des besoins en matière de suivi et de supervision des activités de l'Agence. Toutefois, du fait de leur portée limitée, ces activités supplémentaires ne devraient pas avoir une incidence significative sur le coût du contrôle de l'Agence. Au cours des 5 dernières années (2015-2019), le coût du contrôle de l'ACER par rapport au montant de la contribution de l'Union est resté relativement stable, de l'ordre de 1,2 % à 2 %.

L'incidence budgétaire étant limitée à la mise à disposition de ressources supplémentaires, le risque d'erreur devrait rester inférieur au seuil de 2 % des dépenses totales sur la durée du programme.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.

La Commission veillera à ce que des mesures appropriées soient mises en place pour faire en sorte que, lors de la mise en œuvre des actions, les intérêts financiers de l'Union soient protégés par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale.

La DG ENER applique sa propre stratégie antifraude spécifique, qui sera mise à jour d'ici la fin de 2020, à la suite de la révision de la stratégie antifraude de la Commission en avril 2019 [COM (2019) 196].

Les mesures prises pour prévenir les fraudes et irrégularités dans le cadre des projets relevant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe sont présentées dans la fiche financière législative de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

L'ACER a révisé sa stratégie antifraude, sur la base d'une évaluation des risques de fraude auxquels l'Agence pourrait être exposée dans l'accomplissement de ses missions. L'ACER coopère avec les services de la Commission sur les questions relatives à la prévention de la fraude et des irrégularités. La Commission veillera à ce que cette coopération se poursuive et soit renforcée. En outre, l'ACER a adopté en 2018 des lignes directrices sur la gestion des conflits d'intérêts.

Des dispositions relatives à la protection des intérêts financiers de l'Union figurent à l'article 26 de la proposition de règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND[50]	de pays AELE[51]	de pays candidats[52]	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
I. Marché unique, innovation & numérique	02 10 06 ACER	CD	OUI	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

[50] CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

[51] AELE: Association européenne de libre-échange.

[52] Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Type de dépenses	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 21, paragraphe 2, point b), du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Numéro	Rubrique 1 A

ACER (nouvelles tâches uniquement)			**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
Titre 1:	Engagements	(1)	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169	**0,889**
	Paiements	(2)	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169	**0,889**
Titre 2:	Engagements	(1a)							
	Paiements	(2 a)							
Titre 3:	Engagements	(3 a)							
	Paiements	(3b)							
Total des crédits pour l'ACER	Engagements	=1+1a +3a	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169	**0,889**
	Paiements	=2+2a +3b	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169	**0,889**

Rubrique du cadre financier pluriannuel	**5**	«Dépenses administratives»

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**		**TOTAL**
DG: ENER supervision des nouvelles tâches uniquement									
• Ressources humaines		0	0	0	0	0	0		**0**
• Autres dépenses administratives		0	0	0	0	0	0		**0**
TOTAL DG ENER	Crédits	0	0	0	0	0	0		**0**

Total des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0	0	0	0	0	0		**0**

En Mio EUR (à la 3e décimale)

		2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**		**TOTAL**
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169		**0,889**
	Paiements	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169		**0,889**

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits [de l'organisme]

– ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ⇩			Année **N**		Année **N+1**		Année **N+2**		Année **N+3**		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						**TOTAL**	
	RÉALISATIONS (outputs)																	
	Type[53]	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 1[54]...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE nº 2…																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique nº 2																		
COÛT TOTAL																		

53 Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

54 Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

3.2.3. Incidence estimée sur les ressources humaines de l'ACER

3.2.3.1. Synthèse

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.

– ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**		**TOTAL**
Agents temporaires (grades AD)*	0,077	0,156	0,159	0,162	0,166	0,169		**0,889**
Agents temporaires (grades AST)								
Agents contractuels								
Experts nationaux détachés								
TOTAL	**0,077**	**0,156**	**0,159**	**0,162**	**0,166**	**0,169**		**0,889**

* sur la base de coûts moyens de 150 000 EUR pour les agents temporaires (grades AD) et d'un taux d'inflation annuel de 2 %

Besoins en personnel (ETP):

	2022	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**		**TOTAL**
Agents temporaires (grades AD)	1	1	1	1	1	1		
Agents temporaires (grades AST)								
Agents contractuels								
Experts nationaux détachés								
TOTAL	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**		

Le recrutement est prévu au second semestre 2022, afin de préparer la mise en œuvre du règlement. Son adoption devrait intervenir si possible au milieu de l'année 2022. Par conséquent, pour 2022, seuls 50 % du coût moyen sont pris en compte.

La compensation du budget demandé pour couvrir l'augmentation des ressources humaines de l'ACER se fera en réduisant du même montant le budget du programme pour l'énergie du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE Énergie) dans la même rubrique.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines pour la DG de tutelle

– ☒ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• **Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)**								
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)								
XX 01 01 02 (en délégation)								
XX 01 05 01 (recherche indirecte)								
10 01 05 01 (recherche directe)								
• **Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)**[55]								
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)								
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)								
XX 01 04 ***aa***[56]	- au siège[57]							
	- en délégation							
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)								
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)								
Autres lignes budgétaires (à spécifier)								
TOTAL								

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

La proposition n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines supplémentaires dans la DG. Sa mise en œuvre et son suivi seront assurés par le personnel déjà affecté à la politique RTE-E au sein de la DG ENER.

55 AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

56 Sous-plafond de personnel externe financé sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

57 Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

Il convient de faire figurer à l'annexe V, section 3, la description du calcul des coûts pour les équivalents temps plein.

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

– ☒ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.
sans objet

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel[58].

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.
sans objet

3.2.5. Participation de tiers au financement

– La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

– La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

En Mio EUR (à la 3e décimale)

	Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

[58] Voir les articles 11 et 17 du règlement (UE, Euratom) nº 1311/2013 du Conseil fixant le cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

☐ sur les ressources propres

☐ sur les autres recettes

☐ veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[59]						
		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article …….								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'incidence sur les recettes.

[59] En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane et cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.