



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel, 14.7.2004
KOM(2004) 475 (lõplik)

2004/0154 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste
transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas ning muudetakse nõukogu määrust (EÜ)
nr 2236/95**

(esitanud komisjon)

SELETUSKIRI

I ÜLEEuroopalised transpordi- ja energiavõrgud kui kasvu ja ühtekuuluvuse liikumapanev jõud

1. Konkurentsivõimeline majandus ei saa eksisteerida ilma tõhusate transpordi- ja energiavõrkudeta. Üleeuroopaliste transpordi-, energia- ja telekommunikatsioonivõrkude rajamine ja nende tõhus toimimine, mida peetakse oluliseks ühenduse poliitika suunaks juba enam kui kümme aastat, esindavad kahte olulist tingimust eduka siseturu toimimise, kestva liikuvuse ja energiavarustuse turvalisuse tagamise tingimuste hulgas laienenud Euroopa Liidus. Sellele vaatamata tuleb võrgul jätkuvalt toime tulla liikluse tugeva, ent tasakaalustamata kasvuga, samas kui ilmneb üha tungivamalt kestva arengu nõue ning uute liikmesriikide transpordi- ja energiavõrkude integreerimise vajadus osutub möödapääsmatuks.
2. Nende võrkude haruühenduste täiendamine Euroopa Ühenduse tasandil nõuab märkimisväärsed investeeringuid. Laienenud liidu üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) lõpule viimiseks nõukogu ja parlamendi poolt 2004. aasta 29. aprillil kinnitatud kujul vajalike investeeringute kogusumma ulatub seega üle 600 miljardi euro kuni 2020. aastani, kuid transpordi- ning teatud juhtudel energiainfrastruktuuride rahastamine seisab endiselt, kuna puuduvad vajalikud rahalised vahendid ning investeeringuid soosiv raamistik.
3. Üleeuroopalise energiavõrgu (TEN-E) lõpule viimiseks üksnes prioriteetsete projektide raames hinnati vajaminevaks summaks ligikaudu 28 miljardit eurot. Kui transpordivõrgu rahastamine toimub suures osas riiklikest vahenditest, siis üleeuroopalisi energiavõrke rahastavad tavaliselt sektori ettevõtjad.
4. Vastupidiselt telekommunikatsioonisektorile, kus rõhk asetatakse eelkõige rakendustele, vajavad üleeuroopalised transpordi- ja energiavõrgud veel oluliste alusinfrastruktuuride rajamist; konkreetselt on loomata kõik puuduvad ühendusliinid piiriüleste ühenduste tasandil. Nimelt selles kontekstis asetaski 2003. aasta detsembri Euroopa Ülemkogu üleeuroopalised transpordi- ja energiavõrgud oma majanduskasvu tegevuskava keskmesse.
5. Selle arengu valguses ja tõhusama juhtimise perspektiivis näib seega asjakohane ette näha eraldi määrus transpordi- ja energiavõrkude kohta.

II. ÜLEEuroopaliste transpordivõrkude ebapiisav rahastamine

1. Vastuoluline olukord.

6. Alates 2001. aastast on komisjon ühise transpordipoliitika valges raamatus lõonud häirekella seoses hilinemisega selle võrgu loomisel. Vaatamata 1994. aasta detsembri Euroopa Ülemkogul Essenis riikide võetud kohustustele viia 2010. aastaks ellu neliteist suurt infrastruktuuriprojekti, lõpetati 2003. aasta lõpuks ainult kolm nendest projektidest. Leitud on alla neljandiku nende projektide riikidevaheliste ühenduste rajamiseks vajalikest investeeringutest. Praeguse investeerimistempoga

läheks 2004. aastal läbivaadatud üleeuroopalise transpordivõrgu tervikuna lõpule viimiseks vaja veel üle 20 aasta.

7. Nende suurte transpordiprojektide rahastamiseks vajalikud vahendid võivad tulla riikide maksumaksjatelt, ühenduse eelarvest ja erainvestoritelt või nende kolme allika ühendamisest.
8. Riigieelarvete puhul esineb liikmesriikidel nende infrastruktuuride rahastamisel muuhulgas sageli stabiilsus- ja majanduskasvupakti täitmisega seonduvaid eelarvepiiranguid. Lisaks sõltub riiklik rahastamine sageli vahetutest riiklikest prioriteetidest ning see on selgelt näidanud piiravat mõju, kuna projektidele, millest saavad kasu teised riigid, eelistatakse siseriiklikke lõike .
9. Nende rahastamisallikate täiendamiseks kutsutakse kasutajaid üles panustama enam infrastruktuuride rahastamisesse, nagu näeb ette komisjoni ettepanek raskeveokite ¹ maksustamise kohta („Eurovignette“ direktiiv).
10. Korduvalt hellitatud lootus suuremast erainvestorite osalusest nende suurte infrastruktuuride rahastamises on hetkel asjatuks jäänud, välja arvatud mõned harvad erandjuhud. Kuivõrd TEN määrusega, millega kehtestatakse üleeuroopalisele võrgule rahalise abi andmise eeskirjad², lubatud kaasfinantseerimise maksimaalne määr piirdus veel hiljuti 10%-ga, ei ole ühenduse rahaline abi veel saanud avaldada tõelist mõju avaliku ja erasektori partnersuhetele (PPP). Nagu täheldati 2003. aasta detsembri Euroopa Ülemkogul majanduskasvu algatuse raames, nõuab seda tüüpi lihtsustamine lisaks teatavate halduslike takistuste kõrvaldamist, milleks on eelkõige ettevõtete raamatupidamiseeskirjade vähene sobivus PPP puhul praktiseeritavate soodustustega.
11. Van Miert'i aruandes hinnati siiski, et erasektori panus võiks olla kuni 20% nende infrastruktuuride kogumaksumusest, mis tähendaks juba niigi taganõutud riiklikele finantsvahenditele olulist toetust võrgu teostamiseks, kuid teatavatel tingimustel. Eelkõige tingimusel, et ühenduse kaasfinantseeringu määra suurendataks ja et TEN-määrusega võimaldatavaid finantsvahendeid optimeeritaks ehitusfaasijärgsete riskide katmiseks.
12. Lisaks tuleb rõhutada, et nende üleeuroopaliste transpordiinfrastruktuuride teostamine ei kujuta endast mõnede poolt kuulutatud „suurtööde“ poliitikat. Selle eesmärgiks on siseturu kaubavahetuse ja dünaamika arendamine, ühtekuuluvuse tugevdamine ja panustamine kestvasse arengusse. Nagu näitab 2003. aastal tehtud mõjuanalüüs, kuulub see programm otseselt Göteborgi Euroopa Ülemkogu kestva arengu eesmärkide hulka. 80% nendest suurprojektidest hõlmavad mitte maismaal toimivaid transpordiviise. Need vähendavad CO₂ heitmeid 4% võrra ning ka õhusaastust, eelkõige tundlikel mägialadel. Need vähendavad liiklustulva 14% võrra ja kujutavad ajakokkuvõidu piirkondadevahelises transpordis, võimaldades märkimisväärsed sääste. Need projektid aitavad kaasa liiklusvahendite vahelise jaotuse tasakaalustamisele ja võivad koguni viia keskkonnasõbralikumate transpordivahendite ülekaaluni põhilistel rahvusvahelistel liiklustelgedel. Panustades

¹ KOM(2003)448 (lõplik), 23.7.2003

² Määrus 1655/99

liikmesriikidevahelise kaubanduse arendamisesse ning täiustades juurdepääsu, peaks need projektid suurendama SKT kasvupotentsiaali 0,2 kuni 0,3% võrra, mis võrduks miljoni alalise töökoha loomise või säilimisega.³

2. Uued vajadused.

13. Kümne uue liikmesriigi saabumine Euroopa Liitu peaaegu kahekordistab liikmesriikidevahelise liikluse 2020. aastaks kohati iganenud või tänaseks juba vajadustele mittevastava võimsusega infrastruktuuridel. Tõhusate üleeuroopaliste ühenduste vähesus selle nõudmise rahuldamiseks võib tõsiselt pärssida liidu ja riikide konkurentsivõimet ning arengut äärealadel, mis ei saa täiel määral kasutada suure ühisturu hüvesid.
14. See ärevust tekitav asjaolu ajendas komisjoni koostama täpsemat ülevaadet olukorrast ning määratlema puuduvaid ühendusliine, mis tuleb rajada esmajärjekorras. 2003. aasta juunis avaldatud Karel Van Miert'i juhitud rühma aruanne andis kinnitust pakilisest vajadusest palju sihipärasema lähenemise elluviimiseks liidu tasandil. Selles soovitatakse nimelt tugevdada ühenduse rahalise abi intensiivsust ja suunata keskne tegevus reale esmajärgulise tähtsusega koridoridele.
15. Selle rühma tööde põhjal tegi komisjon 2003. aasta oktoobris ettepaneku üleeuroopalise transpordivõrgu suunitluste läbivaatamiseks ning eelkõige prioriteetsete projektide – tol ajal 30, sealhulgas 14 juba Essenis kindlaks määratud – loetelu päevakohastamiseks. Parlament ja nõukogu võtsid selle loetelu vastu 29. aprillil 2004. Need on projektid, mida hindas üksikasjalikult Van Miert'i rühm ning seejärel komisjon oma süvendatud keskkonnamõju uuringus. Nende projektide ajakava, maksumus ja põhilised iseloomulikud jooned on nüüdsest teada⁴, isegi kui nende täpset kulgu ja kohalikku mõju keskkonnale võib veel täpsustada.

3. Ühenduse rahastamise lisandväärtus

16. Ühendus on pädev üleeuroopaliste võrkude planeerimise osas, kuid plaanidega ei kaasnenud asjakohast rahastamist nende võrkude teostamise toetuseks.
17. Ühendusepoolisel rahastamisel on riikliku rahastamisega võrreldes siiski olulisi eeliseid. See pakub stabiilset kestvat rahastamist, mida ei saa pakkuda paljud riigieelarved, mis sõltuvad majanduses kujunenud olukorrast ja muudatustest valikutes; see ajendab liikmesriike investeerima Euroopa tasemel tugeva lisandväärtusega projektidesse ning samas ka omavahelist tegevust kooskõlastama. Ühendusepoolne rahastamine aitab kaasa transpordipoliitika elluviimisele, soodustades eelkõige „jätkusuutlikke” transpordivahendeid, nimelt piiriüleseid raudteeühendusi⁵, ning võib ka käivitada avaliku ja erasektori partnerlust.

³ Arvud pärinevad SEC (2003) 1060 ja uurimusest „TEN-Transport (TEN-STAC) stsenaariumide, liikluse ja koridoride analüüsist“.

⁴ Vt „Euroopa” veebilehel avaldatud Van Miert'i aruande II peatükki ning dokumenti SEC (2003) 1060, 01/10/2003, „Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise otsuse nr 1692/96/EÜ muutmise ettepaneku süvendatud mõjuanalüüs“.

⁵ Üle 65% TEN eelarvest on määratud raudteeprojektidele ja 20% arukatele ja uuenduslikele transpordisüsteemidele (ITS), nagu näiteks koostalitlussüsteemid raudtee- või lennundusevaldkonnas.

18. Teine võtmeküsimus ei ole mitte üksnes ühenduse osaluse määra suurendamine, vaid esimesel võimalusel ka eelarveeraldiste (üldiste) kinnitamine, mida saaksid kasutada üleeuroopaliste transpordivõrkude suurprojektid: peamised prioriteetsed projektid, mille käivitamiskuupäevad on aastate 2006 kuni 2008 paiku (Brenner või Lyon-Torino-Veneetsia-Trieste-Ljubljana-Budapest), või juba käimasolevad projektid (nagu näiteks Perpignan-Figueras) vajavad kindlust selle kohta, et ühenduse rahastamine on kättesaadav ajavahemikul 2007–2013. Hilinemiste vältimiseks projektide käivitamise otsuse osas on esmatähtis summade teadaolek ja ühenduse rahalise abi rakendusmääruse tundmine. Kuivõrd ühendusest on saanud möödapääsmatu partner nende projektide puhul finantseerimiskavade paika panemiseks, avaldaks kindluse puudumine negatiivset mõju nende projektide lõpuleviimisele. See oleks täielikult vastuolus strateegiate valikuga, mida ühendus kaitseb tervikuna, ja eelkõige pakilise vajadusega teostada need suurprojektid esimesel võimalusel, nagu on korduvalt rõhutanud Euroopa Parlament ja nõukogu.
19. Vaatamata kõikidele nendele eelistele paistavad üleeuroopalistele võrkudele kuni 2006. aastani määratud vahendid tühi, võrreldes võrgu rajamise maksumusega. Praegusele määrule, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas, on eraldatud ajavahemikuks 2000–2006 üldiseks eelarveks 4 600 miljonit eurot (millest 4 170 miljonit eurot on määratud transpordile⁶) ehk ajavahemiku lõikes vaevalt 600 miljonit eurot aastas, mis jääb väga ebapiisavaks, võrreldes üleeuroopalise transpordivõrgu määratletud rahaliste vajadustega ning liikmesriikide poolt esitatud rahalise abi taotlustega, mis ületavad mitmekordselt seda eelarvet.
20. Kui ühtekuuluvusfond annab igal aastal 1,9 miljardit eurot, millele lisandub mitte vähem tähtis Euroopa Regionaalarengu Fondi (ERDF) toetus, saavad nendest kahest vahendist abi siiski üksnes mõned maad või äärealad ja mitte kesksete piirkondade infrastruktuurid, kus liiklustulva nähtused kontsentreeruvad. Lisaks asub vastupidiselt laialt levinud arusaamale suurem osa üleeuroopalise võrgu prioriteetsetest projektidest maades, mis ei ole nende kahe finantsinstrumendi kaudu saadava rahastamise jaoks abikõlblikud.
21. Ka Euroopa Investeerimispank (EIP) aitab kaasa võrkude rahastamisele, kuid laenudega. Need tuleb siiski tagasi maksta ning need keskenduvad komplekssemate ja lühiajalises perspektiivis vähetasuvate raudtee- või piiriüleste projektide asemel peamiselt väheste riskidega projektidele.
22. Kõige suuremad hilinemised ohustavad raudteeprojekte ja piiriüleseid ühendusi ning ei võimalda maksimeerida raudteeturu avamisega saavutatud dünaamikat⁷: ükski suurtest Alpide läbisõiduteedest, nagu näiteks Brenner või Lyon-Torino, millest on juttu juba 80ndate lõpust alates ja mille eesmärgiks on vabastada raskeveokitest küllastunud liinid, ei ole veel valmis ja nende lõpuleviimist on oodata parimal juhul alles pärast 2015. aastat. Nendest hilinemistest saab pealegi üks peamisi liiklustulva ja transpordiviiside vahelise tasakaalustamatuse allikaid suurtel liiklustelgedel.

Eriline rõhuasetus on ka piiriüleste kaubaveo suurprojektide arendamisel, mille finantseerimine on kindlustatud.

⁶ 2004. ja 2006. aasta vahel anti lisaks 255 miljonit eurot laienemisega toimetulekuks.

⁷ Kokku kaubaveo jaoks 2007. aastal ja 2010. aastal rahvusvaheliste reisiühenduste jaoks

23. Selles kontekstis on kohane meenutada, et piiriüleste lõikude valmimine – ühenduse asjakohase rahalise abiga – koos siseriiklike lõikude valmisega võimaldaks suurendada nende lõikude tasuvuse määra ning tooks kasu võrgu teistele koostisosadele. Mitmed prioriteetsed suurprojektid, nagu näiteks Pariis-Brüssel-Köln-Amsterdam-London (PBKAL) raudteeühenduse projekt, on varem kannatanud võrgu jätkumise puudumise tõttu.
24. Sellise ohu vähendamiseks tuleks toetada - kaasates ühenduse piisava rahalise abi - infrastruktuuride rahastamist mitte otseselt töödega seotud, vaid nendest töödest kasu saavate liikmesriikide poolt. Nii see juba ongi mõnede prioriteetsete suurprojektide puhul. Praeguseks viimane näide puudutab Prantsuse-Itaalia 2004. aasta 5. mai kokkulepet Lyon-Torino põhitunneli rajamiseks, milles Itaalia rahaline osalus on 63% Prantsusmaa 37% vastu, ning mille eesmärgiks on tasakaalustada projekti kui tervikuga seonduvaid investeeringuid ning ühtlasi hõlbustada projekti teostamist, võttes eelkõige arvesse asjaolu, et rajatavad juurdepääsuteed asuvad peamiselt Prantsusmaal.

4. Märkimisväärsed rahalised vajadused.

25. Nõukogu ja parlamendi määratletud üleeuroopaliste transpordivõrkude suuniste otsuse⁸ III lisa alusel 30 prioriteetse projekti rahalised vajadused üksi ulatuvad juba 225 miljardit euronit, kulutustest suurim osa tehakse 2007. ja 2013. aasta vahel, ning see moodustab ligikaudu 140 miljardit eurot. Järgnevas tabelis on esitatud kulude hinnang ajavahemikuks 2007–2013 ning kolmele tuntumale prioriteetsele suurprojektile vajalik toetus.

	Ajavahemikuks 2007–2013 vajalikud investeeringud ja iga-aastane toetus 50% määra alusel (hinnangud miljonites eurodes)								
Projekt	Invest. 2007–2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Kokku
PP6, Lyon-Torino, (rahvusvaheline lõik) 2007–2013 ⁹	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner Basis tunnel (2007–2013)	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100
PP3, Perpignan-Figueras ¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130

⁸ Otsus nr 884/2004/EÜ

⁹ Juba antud toetusest maha arvestatud

¹⁰ Kulud 2007–2009

Kokku	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680
-------	-------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-------

26. Kui ühenduse toetus oli ja jääb uuringute järgus oluliseks tänu kaasfinantseerimise määrale, mis võib ulatuda kuni 50%-ni (mis nimelt võimaldas aidata kaasa teatavate prioriteetsete suurprojektide käivitamisele), siis on see tunduvalt väiksem tööde järgus. Kuna ühenduse rahalise abi kogusumma ei tohi ületada 10% investeringute kogumaksumusest, ei saa pärast uuringuid kaasfinantseeritavad tööd täielikult rahalist abi isegi 10% ulatuses.
27. Uue määruse vastuvõtmine ühenduse rahalise abi andmise kohta üleeuroopaliste transpordivõrkude projektidele¹¹ kujutab juba tegelikku edasiminekut, sest see võimaldab kontsentreerida rahalist abi projektidele, mis vajavad seda kõige enam (prioriteetsed piiriülesed või loodustõkkeid ületavad projektid), on suurema käivitava mõjujõuga – tänu maksimaalsele toetuse määrale kuni 20%¹². Ent see jõupingutus ei näi veel piisav mõnede suurprojektide puhul, mis esindavad võrgu võtmeosi ja mille maksumus liikmesriikidele on märkimisväärne (vt tabel ülal).
28. See muudatus puudutas ainult projektidele kehtivat eelarvest lähtuvat määra, mis jääb käesolevate finantsperspektiivide raamesse, ning rahastamisvahendid on seega piiratud. Samuti näib vajalik riiklike avaliku ja erasektori finantseeringute täienduseks suurendada ühenduse toetust samaaegselt summa ja sekkumismäära osas, tugevdamaks ühenduse vahendite mõjujõudu, võimaldades nii ellu viia vastavalt III lisas märgitud ajakavale prioriteetsed projektid, mille Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid vastu hiljutise otsusega TEN- Transpordi suuniste kohta.

III. ÜLEEuroopaliste Energiavõrkude uusi vajadusi arvestav uus kontekst

1. Energia siseturg ja välissõltuvus.

29. Energiasektoris kaasnevad Euroopa gaasi- ja elektriturge avavate direktiividega põhimõttelised muudatused energiaturgudel ja energiasektoris. 2007. aastaks on kõikide liikmesriikide elektri- ja gaasiturud täielikult avatud. On esmatähtis, et tekiks kiiresti tõhus konkurents ja tarbijatel oleks võimalik valida teenuse osutajate vahel; et teenuste kvaliteet, eelkõige varustuskindlus, jääksid optimaalseks ning ei esineks voolukatkestusi; et saavutataks Euroopa tasemel kokkulepitud eesmärgid, eelkõige taastuvate energiate osas.
30. Mitmetel järjestikustel Euroopa Ülemkogu kohtumistel (Stockholm (2001), Barcelona (2002), Brüssel¹³ (2003)) tunnistati, et ebapiisav infrastruktuur võib seada energiaturu ja määruse raames tehtud edusammud tõsisesse ohtu.
31. Eelolevad aastad on Euroopa jaoks otsustava tähtsusega kasvava välissõltuvuse ja globaalsete energiaturgude kroonilise ebastabiilsuse kontekstis. Ühenduse välissõltuvus gaasi valdkonnas peaks kasvama praeguselt 50%-lt enam kui 80%-le

¹¹ Määrus 807/2004, 21/04/2004, ELT L 143, 30/04/2004.

¹² See suurendatud määr puudutab ka prioriteetseid projekte energia valdkonnas.

¹³ Millega kinnitati Euroopa majanduskasvu algatus.

2030. aastal. Sellest tulenevaid väljakutseid analüüsiti energiavarustuse turvalisuse rohelises raamatus¹⁴.

32. Infrastruktuuride alaseid sise- ja välisarenguid tuleb käsitleda samaaegselt. Euroopa Ülemkogu Brüsseli kohtumisel (2003) rõhutati, et energiainfrastruktuuride arendamine tähendab EL-i uute naaber- ja partnerriikide kaasamist täiel määral Euroopa turule. Naaberriikidel on ühenduse energiapoliitikas esmatähtis roll, sest nad tarnivad olulise osa ühenduse loodusliku gaasi vajadustest ja tagavad primaarenergia transiidi ühendusse. Need riigid muutuvad järk-järgult tähtsateks osalejateks ühendusesisestel gaasi- ja elektriturgudel¹⁵.
33. Taastuvate energiatega arendamine Euroopas võib nõuda uusi investeeringuid olemasolevatesse energiasüsteemidesse, eelkõige elektrivõrkudesse. Võrkude infrastruktuuri tugevdamine oleks näiteks Euroopas avamerel tuuleenergia tootmise arendamise poliitika põhiline koostisosa¹⁶. Seda tunnustatakse juba üleeuroopaliste energiavõrkude suunistes, milles mitmed prioriteetsed projektid hõlmavad ühendusi avamererajatistega.
34. Kõik see mõjutab suurel määral energiainfrastruktuure. Olemasolevat infrastruktuuri peab saama kasutada uute energiavoogude suunamiseks, milleks see ei olnud esialgselt ettenähtud. Paralleelselt püsib lähiaastatel uute infrastruktuuride vajadus. Energiasektori osas võtsid Euroopa Parlament ja nõukogu vastu ühenduse suunised, mis määratlevad eesmärgid, prioriteedid ja ühist huvi pakkuvad projektid üleeuroopaliste energiavõrkude valdkonnas (TEN-E)¹⁷.
35. TEN-Energia eelarverealt saadav ühenduse rahaline toetus ulatub käesoleval hetkel ligikaudu 22 miljoni euron aastas. Seni anti rahalist toetust peamiselt teostatavusuuringute jaoks. Hinnangutest¹⁸ tuleb esile, et need uuringud tulid kasuks koostöö, valikuvõimaluste väljatöötamise ja lubade saamise stimuleerimiseks. Rahalises tähenduses on TEN-E eelarvetoetus tavaliselt olnud alla 1% projektide investeeringute kogumaksumusest. Energiavõrkude arendamise toetuseks on kasutatud muid ühenduse vahendeid (struktuurifondid, väliskoostööprogrammid, Euroopa Investeeringuspank) vastavalt neile omastele tegevuspõhimõtetele¹⁹.

2. Euroopa meetmete lisandväärtus

36. Sedamööda, kuidas energia siseturg areneb, jaguneb infrastruktuuriinvesteeringutest tulenev kasu laiemalt kui varem. Selle konkreetse näitena toob mitmetel turgudel tõelise konkurentsi arengut võimaldav elektriühendus kasu kõikidele nendele turgudele tervikuna. Uus vedeldatud loodusliku gaasi (NLG) terminal mõjutab varustuse turvalisust ja konkurentsi ning selle mõju ulatub väljapoole liikmesriigi territooriumi, kus see on ehitatud. Samal ajal kui see asjaolu suurendab energiainfrastruktuuride väärtust EL-i tasemel, mõjutab see investeeringute

¹⁴ Roheline raamat „Euroopa energiavarustusstrateegia suunas” KOM(2000)769

¹⁵ Energiapoliitika areng laienenud EL-ile, naaberriikidele ja partnerriikidele, KOM(2003)262

¹⁶ Nagu on märgitud „Taastuvate energiatega osa EL-is” KOM(2004)366

¹⁷ Otsus 1254/96/EÜ, Otsus nr 1229/2003/EÜ

¹⁸ TEN-E programmi vahehindang, 2004

¹⁹ 1996-2000: struktuurifondid, 2 miljardi euro ulatuses toetusi; Euroopa Investeeringuspank, 3 miljardi euro ulatuses laene.

ergutamise mehhanisme liikmesriikide tasemel. Euroopa meetmed on seega veelgi vajalikumad.

37. Elektrienergiasüsteemide ühendamise puhul näiteks võtaksid riiklikud elektritranspordi ettevõtted tavaliselt oma ülesandeks investeeringud ning kulusid võetaks arvesse reguleeritud hindade kehtestamise kaudu. Nende investeeringute vastu tuntava huvi ja nendest tarbimishindade kaudu mõistuspäraselt oodatava tasuvuse hinnang jääb peamiselt riiklikule tasemele. Seetõttu tuleb sellistesse ühendamistesse tehtavate investeeringute kasu Euroopale kindlasti tunnustada ja eriliselt toetada.
38. Väljastpoolt tulevate gaasipakkumiste korral teevad investeeringuid tavaliselt energiasektori eraettevõtted²⁰. Gaasivarustuse infrastruktuuri investorid peavad toime tulema muutuvate poliitiliste ja majanduslike oludega nii välis- kui siseturu plaanis (näiteks: nõudmise kindlustatus). Euroopa avalik huvi järgneva kahekümne aasta jooksul tagatud gaasivarustuse osas Euroopa turul võib õigustada mitte üksnes poliitilise toetuse ja asjakohase raamistiku arendamist investeeringute jaoks, vaid ka lähteinvesteeringutega seonduvate riskide jaotust.
39. Elektri ja gaasi siseturu rajamine muutis tähtsamaks Euroopa energiainfrastruktuuride kohandamise selleks, et toetada konkurentsivõimelise turu arengut Euroopas ja tagada energiavarustus naaberriikidele. Turgude liberaliseerimine ja integreerimine muutis ka investeeringute stimuleerimist. Muuhulgas pööratakse nüüd suuremat tähelepanu ka investeeringutele, mis on peamiselt Euroopa huvides. Mis tähendab ka seda, et infrastruktuuriinvesteeringute siseriiklikud toetused ei tohi moonutada konkurentsi.
40. Ühendus kiitis TEN-Energia suunistes juba heaks ühist huvi pakkuvate energiainfrastruktuuride projektide loetelu. Selles loetelus on määratletud prioriteetsed projektid. Need on kestva arenguga kokkusobivad projektid, mis omavad erilist tähtsust siseturu konkurentsi toimimise või energiaga varustamise kindlustamise seisukohast Euroopas.
41. Nende prioriteetsete projektide puhul, mille olulisust Euroopale üldiselt tunnustatakse, on stimuleerimine ja toetamine õigustatud. Tavaliselt võib ettevalmistavatele uuringutele (mis võivad hõlmata eelnevat arendustööd) antav abi olla piisavaks stiimuliks. Erandjuhtudel võib vajalik olla panus peamiselt Euroopale huvi pakkuvasse ehitusse, mida ei saa mõistuspäraselt enda peale võtta üksnes ühe või kahe liikmesriigi tarbijad.
42. Varem ulatus üleeuroopalise energiavõrgu abi (22 miljonit eurot aastas), mille toetus keskendus põhiliselt uuringutele, ligikaudu 1%-ni projekti investeeringute maksumusest. Kui uues kontekstis võetakse mõeldavaks aluseks abi 1,7 % ulatuses ja seda kohaldatakse investeeringute kogumaksumusele TEN-Energia suunistes (20 miljardit eurot) määratletud Euroopa prioriteetsete projektide puhul, tähendaks see 50 miljoni euro suurust keskmist aastaeelarvet ajavahemikul 2007–2013.

²⁰

Vähemalt väljapool EÜ asuvate võrgu osade puhul

3. Elektrivõrguühenduste loomine.

43. TEN-E toetus keskenduks TEN-E suunistes²¹ määratletud projektidele või projektiosadele, mille puhul Euroopa toetus tooks kõige suuremat lisandväärtust ja võimaldaks edasiminekut nende teostuses. Toetuse andmine TEN-E projektidele oleks lubatav vaid juhul, kui esineb majanduslikke raskusi üksnes erasektori rahastatud projektide raames. Tõenäoliselt on nendeks projektideks sellised, millest tulenev kasu on kõige laiaulatuslikum.
44. Euroopa Ülemkogu Barcelona kohtumisel 2002. aastal rõhutati elektrivõrkude puuduvate võrgustike lõpuleviimise ja konkreetse eesmärgi püstitamise tähtsust elektriühenduste osas, mille võimsus on vähemalt 10% riigisiselt paigaldatud elektritootmise võimsusest. Seda taset ei ole veel saavutatud paljudes liikmesriikides. Piiriülene elektrikaubandus Euroopas ei ületa 8% tarbimisest. Euroopa Ülemkogu tunnistas ka, et 10% eesmärk võib olla ebapiisav juhtudel, kui esineb tugev turukontsentratsioon.
45. Ebapiisavate elektriühenduste tõttu on piiratud ka töökorras võrkude varustuskindlus ning need seavad ohtu volukatkestuste ennetamise alal tehtavad jõupingutused ja nendega toimetuleku. Itaalias näiteks annaks elektriühenduste tugevdamine naaberriikidega, eelkõige Austria ja Sloveeniaga, teenuste suurema usaldusväärsuse ja mitmekesisema pakkumise. Energiavõrkude kooskõlastatud toimimine Euroopa Ühenduses ja naaberriikides võib oluliselt kaasa aidata energiavarustuse kindlamaks muutmisele. Elektriühenduste võimsus, mis ei vasta nõuetele, häirib pikas perspektiivis energiaallikate tõhusat kasutamist Euroopas.

4. Gaasiga varustamise parandamine

46. Ühenduse välissõltuvus gaasi osas peaks kasvama käesolevalt 50%-lt üle 80%-ni 2030. aastal. Mitmes riigis investeringuid eeldavate suurprojektide jaoks tavaliselt vajalikku aega silmas pidades tähendaks mõistlik lähenemine juba praegu olulisi investeringuid rekonstrueerimistöödesse ja uute võrkude ehitamisse, et tagada Euroopale kolmandatest riikidest, eelkõige Venemaa, Alžeeria, Kaspia mere piirkonnast ja Mashrek'ist pärineva gaasiga varustatus.

IV. ÜLEEuroopaliste Transpordi- ja Energiavõrkude Uue Raamistiku Vajalikkusest

47. Eelnevast lähtuvalt tundub lisaks eelarvelistele aspektidele vajalik TEN-määruse sätete, kohaldamisala ja rakendusvahendite laiaulatuslikum läbivaatus, et võtta korralduslikult arvesse üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude poliitika prioriteete, mille liit on välja kuulutanud ajavahemikuks 2007–2013, ning mida peegeldavad uued otsused omaks võetud suuniste kohta ning nõukogu ja Euroopa Parlamendi seisukohavõtted.
48. Selleks et uus määrus vastaks täiel määral ühenduse eesmärkidele võrgu arendamise osas, kehtestatakse sellega abi andmise üldpõhimõtted, mis põhinevad järgmistel tähtsatel põhimõtetel:

²¹ Otsus nr 1229/2003/EÜ ja muudatusettepanekud

Lihtsustamine

Vastavalt komisjoni teatisele finantsperspektiivide kohta võetakse lihtsustamise huvides nende üldpõhimõtete rakenduskord vastu komiteemenetluse ja mitte kaasotsustamismenetluse korras.

Määrusega asutatud komitee tegevuskorda muudetakse, et täita nõukogu 1999. aasta otsuse nõudeid komiteemenetluse osas²². Peamised valikud prioriteetsete projektide kohta tehti kaasotsustamise korras ja neid kinnitasid seejärel Euroopa Parlament ja nõukogu. Määruse nr 2236/95 kohaldamise käigus omandatud kogemust ja komisjonile käesoleva määrusega antud pädevuste olemust silmas pidades näib kõige asjakohasem nõuandekomitee valimine.

Nõuetele vastavus

Abi sõltuvus ühise transpordi- ja energiapoliitika nõuete järgimisest saab uue määruse üheks põhipunktiks. See väljendub transpordi puhul kõige keskkonnasõbralikumatele transpordiviisidele, nagu näiteks raudteetranspordile, eriti kaubaveole, turvalisusele ja ohutusele pööratavas erilises tähelepanus. Sarnaselt tuleb kõikide raudtee kiirliinide rahastamisaotlustega koos esitada olemasolevas infrastruktuuris raudteekaubaveo arendamise kasuks pikkadel vahemaadel vabastatud mahtude analüüs. Transpordi- ja energiavõrkude rahastamine TEN-eelarvest sõltub ka võrkude jätkuvuse ja koostalitluse tagamisest.

Valikulisus ja kontsentreerimine

Nõuetele vastavause rakendamine väljendub projektide rangemas valimises, mis lihtsustab vahendite kontsentreerimist piiratumale projektide arvule, eelkõige nendele projektidele, mis esindavad suurimat lisandväärtust Euroopa Ühendusele. See võimaldab samal ajal paremini vastata projekti eestvedajate ootustele ning rahuldada kindla ja tõhusa juhtimise nõudeid.

TEN-T jaoks välja pakutud eelarve, mis ulatub ajavahemikul 2007–2013 veidi üle 20 miljardi euro, on ambitsioonikas. Eelarvega (keskmiselt), mis ulatub 2,9 miljardi euronii aastast võrreldes vaevalt üle 600 miljoni euroga käesoleval ajavahemikul, võimaldab see finantseering mõnede TEN-Transpordi prioriteetsete projektide puhul tagada olulise osa koguinvesteeringust.

Ühenduse sekkumise käivitava mõju tugevdamiseks keskendub kogu võimaldatav eelarve ainult kahele projektirühmale, mis on üleeuroopalise transpordivõrgu tugisambaks:

- prioriteetsed projektid, kusjuures nende hulgas pööratakse erilist tähelepanu projektidele, mis panustavad siseturu lõimimisele laienenud ühenduses ja mis aitavad oluliselt kaasa transpordiviiside vahelise tasakaalutuse vähendamisele kõige keskkonnasõbralikumate transpordivahendite, eelkõige kaugtransporditeenuste kasuks;
- teised ühist huvi pakkuvad projektid, eelkõige võrgus pakutavate teenuste

²²

28. juuni 1999. aasta otsus nr EÜ/1999/468, EÜT L 184, 17. juuli 1999

kvaliteedi parandamisse panustavad projektid, samuti projektid, mis suurendavad kasutajate turvalisust²³ ja ohutust ning tagavad riiklike võrkude vahelise koostalitluse, nimelt raudtee-, õhu- ja mereliikluse juhtimissüsteemide väljaarendamise programmid.

Energiasektoris keskenduvad finantseeringud peaaesjalikult prioriteetsetele projektidele, mis määratleti suuniste otsuses nr 1229/2003/EÜ. Toetus, mis katab esmajärjekorras teostatavusuuringud, puudutab projektide arendamise järku (ehituseelne), sealhulgas tehnilisi ja keskkonnauuringuid, ning hõlmab ka geoloogilisi uuringuid ja puurimistöid raskesti ligipääsetavatel aladel, mis võivad selle tegevuse kulukaks muuta. Ehitusjärgus antav toetus on õigustatud erandjuhtudel, kui Euroopa lisandväärtus on väga kõrge või esinevad raskesti ületatavad loodustõkked. Sellega võib tegemist olla piiriüleste projektide ja energiavõrkudevaheliste piiriüleste ühenduste puhul.

Proportsionaalsus

Transpordivaldkonnas sätestab käesolev määrus prioriteetsete projektide teatavatele lõikudele kaasfinantseerimise ülemmääraks 30%, ning täielikult erandkorras on piiriüleste lõikude puhul selleks ülemmääraks 50%. Kaasfinantseerimise määr on seega motiveerivam ja vastab paremini projekti lisandväärtusele ühenduse jaoks, teisisõnu kasule, mida saavad teised riigid infrastruktuuri loomisest. Neis tingimustes on hõlpsam tagada ühelt poolt hiljutise suuniseid käsitleva otsusega kehtestatud ajakavast kinni pidamist ning teiselt poolt tagada võrgu jätkuvust, teades, et seni kahjustas finantseeringute puudulikkus eriti erinevate riiklike võrkude ühendusi võimaldavaid piiriüleseid lõike.

Suurendatud kaasfinantseerimine võimaldab tänu ühenduse finantseerimise 7 aasta pikkusele tagatisele paljude projektide puhul, mis tuleb käivitada 2007. ja 2010. aasta vahel, teostada lisaks finantstehingud, mis täna on problemaatilised. Ometi tuleb märkida, et kõnealused määrad on ülemmäärad ning keskmine sekkumise määr on järelikult märkimisväärselt väiksem, seda enam, et osa sellest toetusest on mõeldud ka tehnoloogia- ja tööstusprojektide toetuseks, nagu näiteks koostalitlus, õhuliikluse juhtimine „ühtse taeva” kokkuleppe raames, turvalisus või ohutus (mida need prioriteetsed projektid otseselt ei hõlma).

Vastukaaluks ühenduse rahalise abi suurendamisele peavad liikmesriigid finantskava ja kindlate kohustuste alusel andma kindlad tagatised projekti teostamise kuupäevade kohta. Selle raames võivad asjaomaste liikmesriikide ja ühenduse vahel sõlmitud konventsioonid suurendada nende riikide kohustusi olulise tähtsusega projektide elluviimise kindlustamisel. Komisjon jälgib, et kaasfinantseerimise määra tõusuga ei kaasneks hilinemisi nende projektide elluviimisel, mille määratlemine on lõpetamisel ja mille finantseerimiskava ei ole veel vastu võetud. TEN suuniste otsuse nr 884/2007 III lisas esitatud mõnede projektide teostamise lihtsustamiseks ja vastavalt selle otsuse artikli 17 bis sätetele võib komisjon kasutada Euroopa koordinaatorit.

²³

29. aprilli 2004. aasta direktiiv nr 2004/54 tunnelite ohtuse kohta.

Alljärgnevas tabelis on esitatud toetusmäärade üksikasjalikud andmed projektiliikide kaupa (transport).

	Ülemmäärad	
	Uuringud	Ehitustööd
1. Prioriteetsed projektid ²⁴	50%	kuni 30%
millest piiriülesed lõigud	50%	kuni 50%
2a. Muud projektid, millest Koostalitlus – turvalisus – ohutus	50%	kuni 50%
2b. Muud ühist huvi pakkuvad projektid	50%	kuni 15%

Energiasektoris võib uuringutele antav toetus ulatuda 50%-ni abikõlblikest kulutustest, samas kui ehitusele rakendatav määr piirdub tavaliselt 10%-ga abikõlblikest kulutustest. Erandjuhtudel ja konkreetselt prioriteetsete projektide puhul, kus tuleb toime tulla oluliste rahaliste väljakutsetega ning mis toovad Euroopa tasemel määratletud erilist suurt kasu – tavaliselt piiriülesed või naaberriikidega energiasüsteemide ühendamise projektid – võib neid projekte toetada kuni 20% ulatuses. Pidades silmas tihedat konkurentsi energeetikavaldkonnas, ei tehta ettepanekut toetuse protsentuaalse ülemmäära suurendamiseks üle hetkel kehtiva TEN-määruse raames lubatud taseme. Ehitustööde rahastamine TEN-Energia poolt peaks piirduma ühenduse sees asuvate projektiosadega. Uuringutele antav toetus võiks katta kogu projekti, sealhulgas selle väljaspool ühendust asuvad osad.

Peamine vahend rahalise toetuse võimalikuks muutmiseks TEN-Energia projektide partnerriikide jaoks on partnerriikides asuvate projektide või projektiosade ehitamisele antava toetuse kooskõlastamine liidu teiste rahastamisvahenditega (välispoliitikale pühendatud vahendid, Euroopa Investeerimispank jne). Rahalised vahendid, nagu riskikapital, intressimäära toetused laenudele, laenutagatised, mittekaubanduslike riskide kate jne võivad olla nende vahendite kaudu kättesaadavad meie partnerriikide tähtsate infrastruktuuriprojektide puhul.

Rahastamisviisid

Korraldajate kasutuses on mitmed viisid projektide teostamise lihtsustamiseks. Peale seni väga vähe kasutatud intressitoetuste, mille eesmärgiks on leevendada laenude intressikoormust – ja riskikapitalis osalemise – mis kuuluvad juba kehtiva määrustiku sätete hulka, kuulub uute eriliste finantsvahendite hulka TEN-projektide erilisi riske ehitusjärgses faasis katva tagatisvahendi loomine, mida tahetakse uue määrusega sisse tuua. Selle uue tagatisvahendi eesmärgiks on toimida käivitusjõuna üleeuroopalise transpordivõrgu projektide finantseerimises erasektori poolt. See peaks aitama kontrolli all hoida rahastamise maksumust ja kiirendada

²⁴

21. aprilli 2004. aasta otsuse nr 884/2004 III lisa alusel.

„rahastamispakettide” kokkupanemist erasektori poolt, nimelt erapankade kaudu. Tagatis piirdub projekti operatiivse käivitamise järguga ja/või laenu protsentuaalse ülemmääraga erasektorile. Projektide teostamise asukohaks olevate liikmesriikide oluline panus on kohustuslik. Üksikasjaliku ettepaneku ja tingimuste ning rakenduskorra kohta tehakse eraldi teatis. Nende vahendite terviku suhtelist kompleksust silmas pidades võib vajalikuks osutuda ekspertiisi kasutusele võtmine seda tüüpi rahastamisvahendite haldamiseks.

Juhtimine

Projektide teostamise eest vastutavad eelkõige liikmesriigid iga riigi oma institutsionaalse süsteemi järgi. Seda vastutust rakendatakse vastavalt uuele määrusele, mis täpsustab rakendatud vahendid, komisjoni ja liikmesriikide vastava vastutuse projektide valimise, juhtimise ning toetuste järelkontrolli eest. Uue määrusega tehakse ettepanek – säilitades komisjoni otsustav roll projektide valimise lõppotsuse osas – anda liikmesriikidele suurem roll tehniliseks kontrolliks ja kulude tõendamiseks.

Käesoleva määruse rakendamisel jätab komisjon endale õiguse delegeerida käesoleva programmi juhtimine vastavalt nõukogu 19. detsembri 2002. aasta määrusele nr 58/2003 üleeuroopaliste transpordivõrkude täitevasutusele. See võimalus ei sea kahtluse alla komisjoni vastutust programmeerimise eest. Tegemist oleks lihtsalt teatavate juhtimisülesannete delegeerimisega agentuurile.

V. KOMMENTAARID ARTIKLITE KOHTA

Artikkel 1 määratleb programmi teema. See artikkel on ühenduse rahalise abi andmise osas üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas peaaegu identne praeguse esimese artikliga.

Artiklis 2 antakse määruks kasutatud terminite määratlused.

Artiklis 3 määratletakse kandidaatide abikõlblikkuse kriteeriumid ning see vastab praeguse määruse artiklile 2.

Artiklis 4 kehtestatakse rahalise abi taotluste esitamise kord ja see kattub osaliselt hetkel kehtiva määruse artikliga 8.

Artiklis 5 esitatakse valikukriteeriumid abi andmiseks transpordi- ja energiavaldkonnas. Artiklis sätestatakse, et erilist tähelepanu tuleb pöörata prioriteetsetele projektidele, mida rahastatakse järelikult suuremal määral.

Artiklis 6 määratakse määruse kohaldamisala, mis on identne praeguse määruse kohaldamisalaga, välja arvatud ehitusjärgsele faasile omased riskid, mis on nüüdsest kaetud tagatisvahendiga.

Artiklis 7 kehtestatakse ühenduse rahalise toetuse sekkumisviisid ja ülemmäärad. Selles artiklis täpsustatakse ka, et komisjon võtab komiteemenetluse korras vastu rahaliste vahendite eraldamise korra, ajakava ja maksete summad.

Artiklis 8 kehtestatakse sätted ühenduse rahalise abi ühendamise kohta erinevate tegevuste jaoks sama projekti raames.

Artikkel 9 käsitleb kooskõlastamist ja kokkusobivust ühenduse teiste poliitikatega, mida peavad järgima määruse raames rahastatavad projektid.

Artiklis 10 kehtestatakse komisjoni vastutus määruse rakendamise eest.

Artiklis 11 sätestatakse, et komisjon kehtestab mitmeaastase programmi, mis katab prioriteetseid projekte ja määratleb rahalise abi summa ajavahemikuks 2007–2013. Mitmeaastane programm määratleb mitmeaastasesse programmi mitte kuuluvatele ühist huvi pakkuvatele projektidele rahalise abi andmise kriteeriumid.

Artiklis 12 täpsustatakse ühenduse rahalise abi andmise kord, mis väljendub iga-aastastes eelarvetäitmise otsuste kohaldamistes, mis sõltuvad projektide edasijõudmise seisust ja eelarvevahendite olemasolust. Artiklis määratletakse komisjoni abiandmise otsustest teatamise kord.

Artikkel 13 kattub endise artikliga 11 maksesätete kohta.

Artiklis 14 käsitletakse liikmesriikide vastutust. Liikmesriigid peavad teostama järelevalvet ja kontrolli ühenduse abi saavate tegevuste üle.

Artikkel 15 puudutab ühenduse rahalise abi kontrollimise, tühistamise, vähendamise, peatamise ja lõpetamise korda ning kattub peaaegu hetkel kehtiva määruse artikliga 13. Komisjon võib kooskõlas proportsionaalsuspõhimõttega asjaomastel juhtudel nõuda rahalise abi tagastamist.

Artiklis 16 sätestatakse finantskaitsemeetmed abisaavate tegevuste lõpuleviimise tagamiseks ning ebakorrapärasuste takistamiseks ja nende eest karistamiseks.

Artiklis 17 sätestatakse, et komisjoni assisteerib määruse teatavate artiklite rakendamisel niinimetatud nõuandvat tüüpi komitee.

Artiklis 18 sätestatakse abisaavate tegevuste hindamine komisjoni või liikmesriikide poolt.

Artiklis 19 sätestatakse, et komisjon annab iga kolme aasta tagant teistele institutsioonidele aru elluviidud tegevuste kohta. See artikkel nõuab ka, et liikmesriigid ja abisaajad avalikustaksid ühenduse rahalise abi.

Artiklis 20 määratletakse ajavahemikuks 2007–2013 ette nähtud rahalised vahendid.

Artiklis 21 sätestatakse programmi läbivaatamisklausel 2013. aastale järgnevas ajaks enne 2010. aasta lõppu omandatud ning parlamendile ja nõukogule teatatud kogemuste alusel.

Artikkel 22 puudutab selle määrusega määrusesse nr 2236/95 tehtud muudatusi.

Artiklis 23 sätestatakse määruse jõustumine ning selle kohaldamine alates 1. jaanuarist 2007. Määruse jõustumise ajal käimasolevatele tegevustele kohaldub jätkuvalt määrus nr 2236/95.

SELETUSKIRJA LISA

I. Ühenduse lisandväärtus, subsidiaarsus ja proportsionaalsus.

- Mis on kavandatavate meetmete eesmärgid lähtuvalt ühenduse kohustustest?

Asutamislepingu XV jaotise all on ühenduse kohustuseks aidata kaasa üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude rajamisele ja arendamisele. Ühenduse tegevusega taotletakse muuhulgas riiklike võrkude vaheliste ühenduste ja koostalitluse edendamist nende võrkude jätkuvuse ning kasutajate kõrgetasemelise turvalisuse ja ohutuse tagamiseks.

- Kas kavandatavad meetmed kuuluvad eranditult komisjoni pädevusse või seda jagatakse liikmesriikidega?

Pädevust jagatakse liikmesriikidega.

- Milline on probleemi ulatus ühenduse tasemel?

Transpordiinfrastruktuurid sõltuvad peamiselt riiklikest eelarvetest pärinevast rahastamisest. Nendes aga eelistatakse tugevate eelarvepiirangute perioodil investeeringuid siseriiklikesse transpordilõikudesse võrreldes riikidevaheliste ühendustega, mille rahaline tasuvus on väiksem ja piiriülese koordineerimise raskused suured. Kui ühendus ei võta rahastamisest osa, esinevad suuremas osas riikidevahelistest ühendustes (mis ometi õigustavadki üleeuroopalise võrgu poliitikat), mille ülesandeks on riiklike võrkude omavaheline ühendamine, märkimisväärsed hilinemised.

Energiavõrkude puhul on ühenduse jaoks suur tähtsus vastloodud elektriseturul. Nagu Euroopa Ülemkogu kohtumistel on mitmel korral järeldatud, võivad ebapiisavad infrastruktuurid tõsiselt pärssida elektrituru ja määrustiku valdkonnas saavutatud edu. Lähiaastail tuleb Euroopa energiainfrastruktuurid kohandada selliselt, et need taluks energiavooge, mille jaoks nende mõõtmed ei olnud esialgselt mõeldud. Tarbijad üle kogu ühenduse saavad kasu riikidevaheliste energiasüsteemide ühendamiseks mõeldud investeeringutest, mis võimaldavad võrkude toimimist Euroopa tasemel. Samamoodi saavad nad kasu investeeringutest uude Euroopa-välise pakkumise infrastruktuuri, mis on vajalik tulenevalt kasvavast energiasõltuvusest. Lisaks toetavad need üleeuroopalised võrgud energiaallikate, eelkõige taastuvate energiatega tõhusat kasutamist üle kogu Euroopa.

- Kas need eesmärgid on liikmesriikide poolt vajalikul tasemel saavutatavad ?

Transpordisektoris on suurtel liiklusvoogude parandamise projektidel üleeuroopalised tagajärjed, mis ületavad kaugelt riiklikke piire. Ei ole reaalne oodata konkreetsetelt riikidelt, et nad rahastaks neid infrastruktuure üksi, samas kui sellistest projektidest tulenev suur kasu saab osaks teistele maadele.

Energiavõrkudes muutis turgude avamine ja lõimimine investeeringutoetusi. Põhilisi üleeuroopalist tähtsust omavaid investeeringuid, nagu võrguühendused, ei saa kinni maksta ainult ühe või kahe liikmesriigi maksumaksjad üksi.

- Mis on tõhusam, kas ühenduse kaudu või siseriiklikult teostatud lahendus? Milline on ühenduse tegevuse lisandväärtus ja kui kalliks läheks maksma tegevusetus?

Transpordi valdkonnas määratleti ühist huvi pakkuvad projektid juba Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsuses TEN-T suuniste kohta. Konkreetsete riikide jaoks ei ole investeeringute realiseerimine koostalitlus- ja konkurentsivõimelise kindla transpordivõrgu teostamise võimaldamiseks tõenäoliselt nii tähtis kui ühenduse jaoks. Hilinemised projektide, Essenis määratletud 14 prioriteetse projekti ja eriti piiriüleste projektide elluviimisel kalduvad seda järeldust kinnitama. Kaubavahetuse, eriti liikmesriikidevahelise kaubanduse arengule kaasa aidates ja juurdepääsu parandades peaksid need projektid suurendama SKT kasvu potentsiaali 0,2 kuni 0,3% võrra, mis vastab miljonile alalisele töökohale. Need projektid vähendavad CO₂ heitmeid 4% võrra, võrreldes prognoositavaga. Selles kontekstis võib ühenduse toetus nendele ühist huvi pakkuvatele projektidele osutada esmatähtsaks ja igal juhul on see õigustatud. Nende ettevõtmiste teostamata jätmise maksumus väljenduks vajadustele märkimisväärselt mittevastavas infrastruktuuris, mis võiks negatiivselt mõjutada mitte üksnes transpordivõrke üldiselt, vaid ka liiklustulva taset, ohutust, saastuse taset ja juurdepääsu äärealadele kaudsete tagajärgedega liidu majanduskasvule ja konkurentsivõimele tervikuna.

Energiavõrkude puhul määratleti Euroopa tasemel huvi pakkuvad projektid ka nõukogu ja parlamendi otsuses TEN-Energia suuniste kohta. Ometi ei pruugi siseriiklikud huvid Euroopas integreeritud ja konkurentsivõimelise energiatuure arendamist võimaldavate investeeringute puhul olla nii suured kui ühenduse huvid. Piiriüleste investeeringute puhul täheldatud aeglane edasimineku on selle järelduse kinnituseks. Sellepärast võib ühenduse toetus Euroopa tasemel huvi pakkuvate projektide puhul osutada esmatähtsaks ning oleks igatahes õigustatud. Küsimus ei ole niivõrd liikmesriigi tegevusele lisandväärtuse pakkumises, kuivõrd erilise rõhu asetamises Euroopa jaoks huvi pakkuvatele investeeringutele. Tegevusetuse tagajärjeks oleks ebasobiv infrastruktuur, mis pärsiks energia siseturu arengut.

– Kas ühenduse tegevuse intensiivsus vastab seatud eesmärkidele?

Transpordi puhul pakutakse keskmiseks toetuseks (üldine) ligikaudu 15% investeeringute kogumaksumusest prioriteetsete projektide jaoks. Piiriülesed lõigud saaksid seda toetust eelisjärjekorras. Koostalitlusvõime ja ühendustega võrgu arendamise käivitamisel oleks kasud suured, samamoodi nagu tegevusetus läheks ühenduse majandusele üldiselt kalliks maksma.

Energiavõrkude puhul vastab väljapakutud rahaline abi 1,7%-le investeeringute kogumaksumusest Euroopas prioriteetsete projektide osas, mis määratleti TEN-Energia suunistes. TEN-Energia toetus keskendatakse liidu kehtestatud poliitiliste eesmärkide saavutamiseks esmatähtsatele projektidele. Ühendatud võrgu arendamise käivitusjõu mõistes oleks kasud suured, samamoodi nagu tegevusetus läheks ühenduse majandusele üldiselt kalliks maksma.

– Milline on parim lahendus nende eesmärkide saavutamiseks? (soovitused, rahaline toetus, vastastikkune tunnustamine, seadusandlus jne).

Reeglina põhineb rahaline toetus parlamendi ja nõukogu määruel.

– Kas kohaldamisala, kestus või ülemmäär on seadusandluse raames suuremad kui vaja?

Lähtuvalt avalike investeeringute piiratusest ja erainvestorite kaasamise raskustest on ühenduse rahaline abi Euroopa tasemel kasu toovatele infrastruktuuridele õigustatud ning

täiendab olemasolevat poliitilist raamistikku, nagu see on määratletud transpordi valges raamatus ja TEN-T suunistes.

Energiavõrkude osas oleks rahaline toetus Euroopa tasemel kasu toovatele investeeringutele õigustatud teatud juhtudel, isegi liberaliseeritud turu raames, investeeringuid energia edastamise infrastruktuuridesse teevad käesolevalt võrguoperaatorid määrustikuga sätestatud hindadesse integreeritud kulude alusel.

II. Mõju hinnang.

TEN-Transpordi suuniste (KOM (2003) 564) läbivaatamise raames lasi komisjon teostada süvendatud mõjuanalüüsi üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitleva otsuse nr 1692/96/EÜ muudatusettepaneku kohta. Dokumendi SEC (2003) 1060 põhilised tähelepanekud on järgmised:

a. TEN-T investeerimisprogramm stimuleerib konkurentsivõimet ja majandust Euroopas. See aitab kaasa rahvusvahelise kaubanduse arengule, eriti uutes liikmesmaades.

b. Lühiajaliselt stimuleerivad ehitustööd tööhõivet, eelkõige asjaomastes piirkondades.

c. Pikemas perspektiivis hinnatakse elamistingimuste paranemist seoses koostöövõimaluste mitmekordistumise ja kaubandusväljavaadete arendamisega tänu ühenduste ja juurdepääsu täiendamisele kuni 0,23 %-le SKT-st ning see kujutab ligikaudu miljonit püsivat töökohta.

Van Miert'i aruande raames hinnatud investeerimisvajadused ulatuvad kuni 600 miljardi euronit kõigi ühist huvi pakkuvate projektide puhul, millest 225 miljardit arvestatakse prioriteetsetele projektidele (sh 140 miljardit üksnes ajavahemikul 2007–2013).

Energiavõrkude kohta esitas komisjon abikõlblike projektide, see tähendab ühist huvi pakkuvate projektide ja eriti prioriteetsete projektide mõju hinnangu samaaegselt 10. detsembri 2003. aasta ettepanekuga TEN-Energia uute suuniste kohta²⁵.

Hinnangus järelitati, et 2003. aasta juunil kindlaksmääratud kehtivates suunistes määratletud projektide ja uutes suunistes väljapakutud projektide teostamisel oleks positiivne mõju majandusele tervikuna, ühtekuuluvusele uute liikmesriikide energiasüsteemide integreerimise teel, keskkonnale, lihtsustades taastuva energia allikate tootmise lõimimist, energia siseturule, suurendades kaubavahetuse mahte, energiavarustuse kindlusele, suurendades impordimahte ja mitmekesistades impordiallikaid ja -teekondi, ning lõpuks koostööle naaberriikidega.

On selge, et TEN-Energia võrkude toetamine ei anna samasuguseid eeliseid kõigile energiainfrastruktuuridele. Eelkõige tuleb võrkude laiendamine kasuks ulatuslikule elektritootmisele. Energiaallikate otsene ühendamise kohaliku energiavarustuse süsteemidega seevastu (ühised teatavatele taastuvatele energiatele ja kombineeritud elektri-soojustehnoloogiatele) ei kuulu käesolevate suuniste järgi TEN- Energia toetuse mandaadi alla.

²⁵ SEK(2003)1369, 10.12.2003

Väljapakutavat ühenduse toetust kasutatakse TEN-Energia suunistes määratletud energiainfrastruktuuride projektide elluviimise toetamiseks ja kiirendamiseks, ning see võimaldab saavutada oodatud kasu.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas ning muudetakse nõukogu määrust (EÜ) nr 2236/95

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 156,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut²⁶,

võttes arvesse Euroopa majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust²⁷,

võttes arvesse regioonide komitee arvamust²⁸,

toimides vastavalt asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetlusele²⁹,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Ülemkogu rõhutas Barcelonas 15. ja 16. märtsil 2002. aastal oma kokkuvõttes, et energia ning transpordisektorite tugevad ning integreeritud võrgustikud on Euroopa siseturu tugisambaks ning olemasolevate võrgustike tõhusam kasutamine ning puuduvate osade rajamine võimaldavad tõsta tõhusust ja konkurentsivõimet, garanteerida piisava kvaliteeditaseme ning vähendada ülekoormust, mis tagaks pikema kasutusperioodi. Need vajadused koondati Lissaboni tippkohtumisel riigi- ning valitsusjuhtide vastu võetud strateegia raamistikku ning seejärel on neile järjepidevalt osutatud.
- (2) Euroopa Ülemkogu kiitis 2003. aasta 12. ning 13. detsembril heaks Euroopa arengutoetuste programmi, kutsudes komisjoni üles vajaduse korral oma kulusid ümber paigutama füüsilise kapitali, eriti just infrastruktuuri ning üleeuroopaliste võrgustike investeringutesse, mille prioriteetsed projektid esindavad siseturu sidususe tugevdamise olulisi elemente.
- (3) Tõhusate üleeuroopaliste sidemete loomisel täheldatud viivitused, eelkõige just piiriülestes lõikudes, võivad Euroopa Liidu, liikmesriikide ning äärealade konkurentsivõimet tõsiselt kahjustada, kuna viimased ei saa ühisturu soodsat mõju täielikult kasutada.

²⁶ ELT C [...], [...], lk [...].

²⁷ ELT C [...], [...], lk [...].

²⁸ ELT C [...], [...], lk [...].

²⁹

- (4) Euroopa Parlamendi ning nõukogu otsuses nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu (edaspidi TEN-T) arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta³⁰, mida muudeti otsusega 884/2004/EÜ, hinnati üleeuroopalise transpordivõrgu rajamiseks vajaminevad kulud praegusest kuni 2020. aastani 600 miljardile eurole. Juba selle otsuse III lisa mõistes on prioriteetsetele projektidele vajaminevad investeeringud 2007.–2013. aastaks ligikaudu 140 miljardit eurot.
- (5) Nende eesmärkide saavutamiseks on nii nõukogu kui parlament rõhutanud rahaliste vahendite suurendamise ning kohaldamise vajadust ühenduse kaasfinantseeringute määra tõstmise teel, kehtestades kõrgema ühenduse kaasfinantseeringute määra rakendamise eelkõige just nende projektide puhul, mis paistavad silma piiriülese iseloomu, transiidifunktsiooni või loodustõkete ületamise poolest.
- (6) Euroopa Parlamendi ning nõukogu 26. juuni 2003. aasta otsus 1229/2003/EÜ (üleeuroopaliste energiavõrkude suuniste kehtestamise ja otsuse nr 1254/93/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta)³¹, määratleb eesmärgid, tegevuse prioriteedid ning ühist huvi pakkuvad projektid võrgustiku lõpuleviimiseks ja arendamiseks, sealhulgas prioriteetsed projektid. Vajalike investeeringute ulatus, mis võimaldaks kõikidel liikmesriikidel täiel määral siseturul osalemist ning nende naaberriikide vaheliste ühenduste loomist, on ainult prioriteetsete projektide jaoks praegusest kuni 2013. aastani ligikaudu 28 miljardit eurot. Ligikaudu 8 miljardit eurot sellest summast on mõeldud kolmandatesse riikidesse investeerimiseks.
- (7) 2003. aasta 12.–13. detsembril kutsus Euroopa Ülemkogu komisjoni muuhulgas üles jätkama vajaduse uurimist luua konkreetsed ühenduse tagatisvahendid, mis kataksid üleeuroopaliste transpordivõrkude loomise järgselt teatavaid riske. Energia valdkonnas kutsus nõukogu komisjoni üles suunama vajaduse korral kulusid füüsilisse kapitali investeerimiseks, et soodustada arengut.
- (8) Nõukogu 18. septembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 2236/95, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste võrkude valdkonnas,³² muudetud määrusega nr 1655/99/EÜ ning määrusega nr 807/2004/EÜ, on juba tõeline edusamm, kuna see võimaldab prioriteetseteks kuulutatud projektidele kõrgemat – kuni 20%-ni ulatuvat³³ – finantseerimise määra. Siiski sõltub kõik rakenduseeskirjadest, mis vajavad lihtsustamist ning eelarvelistest vahenditest, mille ressursid on piiratud. Seetõttu on lisaks riiklikele avalikele ning erafinantseeringutele vaja suurendada ka ühenduse abi, suurendades samaaegselt toetussummasid ning -määra, et tõsta ühenduse kapitali mõjujõudu ning sel viisil teostada kinnitatud prioriteetsed projektid.
- (9) Seoses üleeuroopalise transpordivõrgu osade – transport, energia ning telekommunikatsioon – arenguga, nende loomumaste erinevustega ning iga programmi tõhusa haldamisega tuleks erinevate valdkondade jaoks kehtestada

³⁰ EÜT L 228, 9.9.96 lk 1. Otsust on viimati muudetud otsusega nr 884/2004/EÜ (ELT L 167, 30.04.2004 lk 1).

³¹ ELT L 176, 12.7.2003, lk 11

³² EÜT L 228, 23.9.1995, lk 1. Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 807/2004 (ELT L 143, 30.4.2004, lk 46).

³³ Energiavaldkonnas rakendub kõnealune määr kõikidele prioriteetsetele projektidele, transpordivaldkonnas vaid piiriülestele või loodustõkkeid ületavatele osadele.

erinevad määrused. Siiani kattis kõiki valdkondi nõukogu 18. septembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 2236/95.

- (10) Käesoleva määrusega luuakse programm, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste transpordi- ja energiavõrkude valdkonnas. See programm peab järgima *acquis communautaire*'i, eelkõige keskkonna osas, see peab panustama siseturu tugevdamisse ja ergutama ühenduse konkurentsivõimet ning arengut.
- (11) Kuna üleeuroopaliste transpordi- ning energiavõrkude rakendamise eesmärgi ei suudaks asjassepuutuvad liikmesriigid piisaval määral realiseerida, eelkõige riiklike tegevuste koordineerimise vajaduse tõttu, mida saaks paremini läbi viia ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid vastavalt asutamislepingu artiklis 5 sätestatud lähimuse põhimõttele. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuspõhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (12) Programmis tuleb ühenduse rahaline abi suunata projektidesse või projektide osadesse, mis on Euroopa seisukohast suurima lisandväärtusega, ning püüda julgustada projektide läbiviijaid kiirendama otsustes 1692/96/EÜ ning 1229/2003/EÜ määratletud prioriteetsete projektide teostamist. See programm peab ühtlasi võimaldama ka teiste nimetatud otsustes määratletud ühist huvi pakkuvate Euroopa infrastruktuuri projektide rahastamist.
- (13) Ühenduse toetust antakse üleeuroopaliste transpordi- ning energiavõrkude investeerimisprojektide arendamise, pideva finantskohustuse loomise, institutsionaalsete investorite mobiliseerimise ning avaliku- ja erasektori vaheliste finantspartnerlussidemete loomise eesmärgil. Energiasektoris peab toetus aitama peamiselt ületada võimalike projektide ettevalmistamise ning ehitustööde eelplaneeringu vältel tekkivaid rahalisi raskusi ning olema suunatud prioriteetsete projektide piiriülestele lõikudele ning ühendustele naaberriikidega.
- (14) Ühenduse rahaline abi peab esinema erinevate sekkumisvormidena, näiteks otsetoetustena, intressitoetustena, laenugarantii vahendite ja riskikapitalifondide osalustena, samuti peab see suutma katta ehitusfaasile järgnevaid spetsiifilisi riske.
- (15) Ühenduse rahalise toetuse rakendamisel suuremahulistes ning mitu aastat kestvates projektides tuleks ühendusega sõlmida mitmeaastane lepe. Vaid püsiv, huvipakkuv ja komisjoni pikaajaliselt siduv finantskohustus võimaldab vähendada projektide elluviimisega seotud ebakindlust ning koondada nii avaliku kui erasektori investorid.
- (16) Eriti suurt tähelepanu tuleb pöörata üleeuroopalisi võrke puudutavate ühenduse tegevuste tõhusale koordineerimisele, eelkõige struktuuri- ning ühtekuuluvusfondide finantseeringute, aga ka Euroopa Investeerimispanka sekkumiste puhul.
- (17) Käesolev määrus kehtestab kogu programmi ajaks rahastamisvahendid, mis on eelarvepädevate institutsioonide jaoks vastavalt Euroopa Parlamendi, nõukogu ja

komisjoni 6. mai 1999. aasta institutsioonidevahelise kokkuleppe punktile 33 eelarvedistsipliini ning protseduuri täiustamise juhendiks³⁴.

- (18) Võttes arvesse määruse nr 2236/95 rakendamisel saadud kogemusi ning käesoleva määrusega komisjonile antud volituste iseloomu, tuleb käesoleva määruse rakendamiseks kohaldada vajalikud meetmed vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele nr 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused³⁵.
- (19) Võttes arvesse käesoleva määrusega kinnitatud spetsiifilisi sätteid transpordi- ja energiavaldkonnas ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr³⁶ kinnitatud asukoha määramise ning satelliidipõhist navigatsioonisüsteemi puudutavaid sätteid, tuleb muuta määrust (EÜ) nr 2236/95, piirates selle kohaldamisala vaid telekommunikatsioonivaldkonnale.

³⁴ ELT L

³⁵ EÜT L 184, 17.07.1999, lk 23.

³⁶ Vt Euroopa Liidu Teataja asukoha määramise ning satelliidipõhist navigatsioonisüsteemi (GALILEO) määrust puudutavat lehekülge.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

I peatükk *Üldsätted*

Artikkel 1 *Teema*

Käesolev määrus määratleb üleeuroopaliste transpordi- ning energiavõrkude valdkonnas ühist huvi pakkuvate projektide ühenduse toetuse tingimused, viisid ning ellurakendamise protseduurid vastavalt asutamislepingu artikli 155 lõikele 1.

Artikkel 2 *Mõisted*

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „ühist huvi pakkuv projekt”: projekt või projekti osa, mis on määratletud ühendusele ühist huvi pakkuvana transpordivaldkonnas vastavalt otsusele nr 1692/96/EÜ ning energiavaldkonnas vastavalt otsusele nr 1229/2003/EÜ ;
- 2) „prioriteetne projekt”: ühist huvi pakkuv projekt, mida peetakse ühenduse prioriteetseks projektiks transpordivaldkonnas vastavalt otsuse nr 1692/96/EÜ III lisale ning energiavaldkonnas vastavalt otsusele nr 1229/2003/EÜ;
- 3) „projekti osa”: igasugune finantsiliselt, tehniliselt või ajaliselt sõltumatu tegevus, mis aitab kaasa projekti elluviimisele;
- 4) „abisaja”: avalik või eraüksus, mis vastutab projekti tellimise eest ning soovib projekti rakendamise eesmärgil investeerida omavahendeid või kolmandatelt isikutelt saadud kapitali;
- 5) „uuringud”: projekti määratlemiseks vajalikud uuringud, sealhulgas ettevalmistavad, teostatavus- ja hindamisuuringud ning kõik muud tehnilised meetmed, sealhulgas eeltööd, mis on vajalikud projekti täielikuks määratlemiseks, ning selle finantseerimise kohta langetatavad otsused, nagu näiteks tööpiirkondade kinnitamine ning rahastamisallikate ettevalmistamine;
- 6) „tööd”: koostisosade, süsteemide ning teenuste ostmine ja pakkumine ning ehitustööde läbiviimine ja projektiga seotud paigaldustööd, sealhulgas seadmetike vastuvõtmine ning projekti käivitamine;
- 7) „ehitusfaasile järgnevad riskid”: esimeste aastate jooksul pärast ehituse lõppu ilmnevad riskid, mis tulenevad spetsiifilistest faktoritest ja toovad eelnevate prognoosidega võrreldes kaasa põhitegevustulude vähenemise.
- 8) „projekti maksumus”: projekti elluviimisega otseselt seotud ning selleks vajalike uuringute ja tööde kogumaksumus, mille abisaja reaalset tasub;

- 9) „abikõlblikud kulud”: osa projekti maksumusest, mille komisjon võtab arvesse ühenduse abi arvestamisel.

II peatükk

Abikõlblikud projektid, sekkumisvormid ning finantseeringute ühendamine

Artikkel 3

Projektide abikõlblikkus

1. Ühenduse abi võivad saada ainult käesoleva määrusega vastavuses olevad ühist huvi pakkuvad projektid, mis on määratletud otsustes 1692/96/EÜ ning 1229/2003/EÜ.
2. Abi saamine sõltub ühenduse eeskirjade järgimisest eelkõige konkurentsi, keskkonnakaitse ja riigihankelepingute sõlmimise valdkonnas ning ühenduse sätete tegelikust rakendamisest võrkude koostalitluse tagamisel, eriti raudteede osas.
3. Vaid transpordivaldkonnas sõltub abi saamine ka kõigi asjaomaste liikmesriikide finantsosalusest ühenduse rahalist abi taotlevas kandidaatprojektis, hõlmates vajaduse korral ka erakapitali.

Artikkel 4

Rahalise abi taotluse esitamine

Ühenduse abi taotlused esitab komisjonile asjaomane liikmesriik või asjaomased liikmesriigid. Energiavaldkonnas võivad kokkuleppel viimase või viimastega taotlusi esitada ka asjaomased riiklikud eraasutused või -ettevõtted.

Artikkel 5

Projektide valimine

1. Ühist huvi pakkuvatele projektidele antakse ühenduse rahalist abi vastavalt nende osalusele otsustes nr 1692/96/EÜ ning nr 1229/2003/EÜ määratletud eesmärkide ning prioriteetide saavutamises.
2. Transpordivaldkonnas pööratakse erilist tähelepanu järgmistele projektidele ning programmidele:
 - a) projektid, mille esitavad koostöös vähemalt kaks liikmesriiki, eriti juhul, kui tegemist on piiriülese projektiga;
 - b) projektid, mis panustavad võrgu püsimisse ning selle jõudluse tulemuslikkusesse;
 - c) prioriteetsed projektid, mis panustavad siseturu integreerimisse laienenud ühenduses ning kõige loodussäästlikumate transpordiviiside taastasakaalustamisse, nagu näiteks kaugtransporditeenused; sel eesmärgil peavad kõikide kiirrongiliinide finantseerimise taotlustega kaasnema üksikasjalikud analüüsid tavavõrgustikus kaubaveo kasuks vabastatud mahtude kohta seoses reisiliikluse suunamisega kiirliinile;

d) projektid, mis panustavad üleeuroopalise võrgu pakutava teenuse kvaliteedi edendamisse ning mis muuhulgas parandavad infrastruktuuri suunatud toetuse abil kasutajate turvalisust ning ohutust ja tagavad riiklike võrgustike koostalitlusvõime;

e) raudteeliikluse haldussüsteemide paigaldamise programmid täies ulatuses, samuti lennu- ning laevaliikluse haldussüsteemide paigaldamise programmid, mis tagaksid koostalitlusvõime.

3. Energiavaldkonnas pööratakse erilist tähelepanu projektidele, mis panustavad:

a) võrgustiku püsimisse ning selle jõudluse tulemuslikkusesse,

b) energia siseturu integreerimise, eelkõige selle piiriülestes osadesse,

c) energia tarnimise ohutusse ning eriti ühendustesse kolmandate riikidega,

d) taastuvate energiaallikate sidumisse ja/või

e) omavahel seotud võrkude turvalisusesse, ohutusse ning koostalitlusvõimesse.

Artikkel 6

Abi vormid

Ühenduse rahaline abi katab nii uuringud, tööd kui ka ehitusfaasijärgsed riskid.

Artikkel 7

Rahastamisviisid

1. Ühenduse rahalist abi võib artikli 3 lõikes 1 osutatud projektide uuringute ning tööde tarbeks anda ühes või enamas järgmises vormis:

a) toetused;

b) Euroopa Investeerimispanangast või muudest riiklikest või erafinantsasutustest saadavad laenude intressitoetused;

c) laenutagatised, et katta ehitusfaasijärgseid riske;

d) osalus riskikapitalifondides;

e) punktides a) kuni d) kirjeldatud ühenduse abi ühendatakse vajaduse korral omavahel, et tarvitusele võetavate eelarvevahendite stimuleeriv mõju oleks maksimaalne;

2. Ühenduse rahaline abi ei ületa järgmisi määrasid:

a) uuringute puhul 50% uuringute abikõlblikust kogusummast, mistahes konkreetse ühist huvi pakkuva projekti korral;

b) tööde puhul:

i) transpordivaldkonna prioriteetsete projektide puhul maksimaalselt 30% tööde abikõlblikust kogusummast; erandkorras saavad nende projektide piiriülesed osad abi maksimaalselt 50% ulatuses tööde abikõlblikust kogusummast tingimusel, et töid alustatakse enne 2010. aastat ning et asjaomased liikmesriigid on komisjonile esitanud kava koos kõikide vajalike garantiidega liikmesriikide rahalise abi ning projekti rakendusgraafiku osas, see määr sõltub projekti kasulikkusest teistele liikmesriikidele;

ii) energiavaldkonna prioriteetsete projektide puhul maksimaalselt 20% tööde abikõlblikust kogusummast;

iii) teiste transpordivaldkonna projektide puhul maksimaalselt 15% tööde abikõlblikust kogusummast; erandkorras võib see määr koostalus-, turva- ning ohutussüsteemidega seotud projektide puhul ulatuda maksimaalselt 50%-ni tööde abikõlblikust kogusummast, protsendimäär sõltub projekti kasulikkusest teistele liikmesriikidele;

iv) teiste energiavaldkonna projektide puhul maksimaalselt 10% tööde abikõlblikust kogusummast.

3. Komisjon võtab vastavalt artikli 17 lõikes 2 ettenähtud menetlusele vastu käesoleva artikli lõike 1 punktides b), c) ning d) osutatud rahastamisvahendite eeskirjad, ajakava ning maksete suurused.

Artikkel 8

Ühenduse rahalise abi ühendamine

1. Uuringute ning töödega seotud rahalist abi võib ühendada.

2. EIP sekkumised on kooskõlas käesoleva määruse alusel antava rahalise abiga.

3. Ühenduse rahaline abi on välistatud nende projektide osade puhul, mis saavad toetusi teistest ühenduse eelarvest pärinevatest finantsallikatest.

Artikkel 9

Vastavus ja kooskõlastatus ühenduse poliitikaga

1. Vastavalt käesolevale määrusele rahastatavad ühist huvi pakkuvad projektid peavad olema vastavuses asutamislepingu sätetega, nendest lähtuvalt vastu võetud aktidega ning ühenduse poliitikavaldkondadega, sealhulgas nendega, mis käsitlevad keskkonnakaitset, koostalitlusvõimet, konkurentsi ning riigihankelepingute sõlmimist.

2. Komisjon järgib käesoleva määruse raames ette võetud projektide kooskõlastatust ning sidusust ühenduse eelarve, EIP ning ühenduse muude rahastamisvahendite abil alustatud tegevustega.

III peatükk
Rakendamine, programmide koostamine, kontroll

Artikkel 10
Rakendamine

Komisjon vastutab käesoleva määruse rakendamise eest. Komisjon täpsustab ühist huvi pakkuvate projektide rakendamise eeskirjad ja tingimused ühenduse rahalise abi määramise otsustes.

Artikkel 11
Mitmeaastaste programmide koostamine ning aastaprogramm

1. Komisjon koostab vastavalt artikli 17 lõikes 2 ette nähtud menetlusele mitmeaastase programmi ning aastaprogrammi.
2. Mitmeaastane programm hõlmab prioriteetseid projekte ning kehtestab rahalise abi kriteeriumid ja finantseelarve perioodiks 2007–2013. See summa peab jääma 65% ja 85% vahele artiklis 20 ette nähtud eelarveressurssidest.
3. Aastaprogramm määratleb ühenduse rahalise abi andmise kriteeriumid nendele ühist huvi pakkuvatele projektidele, mida mitmeaastane programm ei hõlma. Igal aastal suunatakse TEN-T mitmeaastase programmi raames kasutamata jäänud ressursid aastaprogrammis sisalduvate ühist huvi pakkuvate projektide finantseerimiseks.

Artikkel 12
Rahalise abi andmine

1. Kõikide ühist huvi pakkuvate projektide kohta, mis on välja valitud mitmeaastase programmi raames, võtab komisjon artikli 17 lõike 2 kohaselt vastu ühekordse abi andmise otsuse. Komisjon realiseerib iga aasta eelarveosaluse vastavalt abi andmisele otsusele, võttes seejuures arvesse hinnangut projektide arengustaadiumidele, prognoositavaid vajadusi ning vabasid vahendeid eelarves.
2. Kõikide ühist huvi pakkuvate projektide kohta, välja arvatud lõikes 1 osutatud projektid, võtab komisjon vastu komisjoni rahalise abi andmise ning eelarvelise kulukohustuse otsuse.
3. Komisjon teavitab asjaomaseid liikmesriike nii abiandmise otsusest kui ka vastava rahalise abi eeskirjadest ning teavitab abisaajaid.

Artikkel 13
Finantssätted

1. Ühenduse abi võib katta üksnes projektiga seotud kulutusi, mida on teinud toetuse saajad või projekti elluviimise eest vastutavad kolmandad isikud.

2. Kulutusi, mis on tehtud enne kuupäeva, mil komisjon sai finantsabi taotluse, ei kaeta.
3. Artikli 12 alusel tehtud komisjoni finantsabi andmise otsused on siduvad ning annavad õiguse eelarvega lubatud kulutuste tegemiseks.
4. Üldjuhul tehakse maksed ettemaksetena, vahemaksetena ja lõppmaksena. Ettemakse, mis tavaliselt ei ületa 50% esimesest iga-aastasest osarahast, makstakse siis, kui abitaotlus on rahuldatud. Vahemaksed tehakse maksetaotluste alusel, võttes arvesse projekti rakendamisel või uuringute tegemisel saavutatud edu ja vajaduse korral arvestades rahastamiskavasid, mis on rangelt ja läbipaistvuse põhimõtet järgides läbi vaadatud.
5. Maksete puhul tuleb arvesse võtta asjaolu, et infrastruktuuri projekte viiakse ellu mitme aasta jooksul ning seetõttu tuleb ette näha ka mitmeaastane finantseerimine.
6. Komisjon teeb lõppmakse pärast seda, kui on heaks kiitnud abisaaja esitatud ning liikmesriigi kinnitatud projekti või uuringu lõpparuande, kus on loetletud kõik tegelikud kulutused.

Artikkel 14 *Liikmesriikide vastutus*

1. Liikmesriigid võtavad nende vastutusvaldkonnas kõikvõimalikud meetmed vastavalt käesolevale määrusele ühenduse rahalist abi saavate ühist huvi pakkuvate projektide elluviimiseks.
2. Liikmesriigid teostavad projektide tehnilist jälgimist ja finantskontrolli tihedas koostöös komisjoniga ning tõendavad projekti või projekti osa raames tehtud kulutuste tõesuse ning vastavuse. Liikmesriik võib nõuda komisjoni osalemist kohapealsetes kontrollides.
3. Liikmesriigid teavitavad komisjoni lõike 2 kohaselt võetud meetmetest ning esitavad projekti nõuetekohase läbiviimise tagamiseks mõeldud kontroll-, haldus- ning jälgimissüsteemide kirjelduse.

Artikkel 15 *Abi tühistamine, vähendamine, peatamine ning lõpetamine*

1. Välja arvatud komisjoni ees täielikult põhjendatud juhtudel tühistab komisjon ühenduse rahalise abi ühist huvi pakkuvatele projektidele, mida ei alustatud kahe aasta vältel alates nende toetust kinnitavas otsuses määratud alguskuupäevast.
2. Juhul kui osa projekti rakendamiseks määratud toetusest või kogu toetus ei näi olevat põhjendatud, rakendab komisjon sobivat aruandluse kontrolli ning nõuab liikmesriigilt ja/või abisaajalt tähelepanekute esitamist kindlaksmääratud tähtajaks.
3. Lõikes 2 ette nähtud kontrolli järel võib komisjon vähendada, peatada või lõpetada vastava tegevuse toetamise juhul, kui kontrolli käigus ilmnes ebatäpsusi või juhul kui ei ole täidetud ühte toetusotsuse aluseks olnud tingimustest, eelkõige juhul kui sellega kaasnes

komisjonilt selleks kinnitust saamata olulisi projekti rakendamise iseloomu või eeskirju mõjutavaid muudatusi.

4. Abi lubamatu ühendamisega kaasneb seadusvastaselt makstud summade tagastamine.
5. Juhul kui kümne aasta jooksul pärast ühenduse rahalise abi andmist projektile ei ole seda projekti lõpetatud, tuleb makstud toetused vastavalt proportsionaalsuse printsiibile ning kõiki asjassepuutuvaid faktoreid arvesse võttes tagasi maksta.
6. Kõik põhjendamatult makstud summad tuleb komisjonile tagastada.

Artikkel 16 *Ühenduse finantshuvide kaitsmine*

1. Euroopa Pettustevastase Võitluse Amet (OLAF) võib teostada kohapealseid kontrollide vastavalt nõukogu määrusele (Euratom, EÜ) nr 2185/96³⁷.
2. Käesoleva määruse raames finantseeritavate ühenduse tegevuste puhul peetakse nõukogu määruse (EÜ, Euratom) nr 2988/95³⁸ artikli 1 lõikes 2 osutatud eeskirjade eiramiseks ühenduse õiguse mistahes sätte rikkumist ettevõtja tegevuse või tegevusetuse kaudu, mis kahjustab või kahjustaks ühenduste üldeelarvet või nende juhitavaid eelarveid kas otse ühenduste nimel kogutud omavahenditest laekunud tulu vähenemise või kaotamise või põhjendamatult kuluartikli tõttu.
3. Käesoleva määruse raames vastu võetud otsustega nähakse ette komisjoni või tema volitatud esindaja poolne järelvalve ja finantskontroll ning vajadusel kontrollikoja kohapealsed raamatupidamise kontrollid.
4. Vastav liikmesriik ning komisjon vahetavad tihedalt kogu läbiviidud kontrollide tulemusi käsitlevat teavet.

IV peatükk *Lõppsätted*

Artikkel 17 *Komitee*

1. Komisjoni abistab komitee.
2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse nõukogu otsuse 1999/468/EÜ artikleid 3 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatut.
3. Komitee võtab vastu oma töökorra.
4. EIP määrab komiteesse oma esindaja, kes ei osale hääletustes.

³⁷ EÜT L 292, 15/11/1996 lk 2

³⁸ EÜT L312, 23/12/1995 lk 1

Artikkel 18

Hindamine

Komisjon ning liikmesriigid, keda abistavad toetuse saajad, võivad ühist huvi pakkuvate projektide ja programmide elluviimise eeskirjade või nende rakendamise mõju hinnata, et näha, kas prognoositud sihid, sealhulgas keskkonnakaitse valdkonnas, on saavutatud. Komisjon võib toetust saavalt liikmesriigilt nõuda ühist huvi pakkuvate ning käesoleva määruse raames finantseeritavate projektide kohta spetsiifilise hinnangu esitamist või vajaduse korral anda liikmesriigile vajalikku teavet ning abi projektide hindamiseks.

Artikkel 19

Teavitamine

1. Komisjon esitab iga kolme aasta tagant Euroopa Parlamendile, nõukogule, majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele aruande käesoleva määruse raames läbi viidud tegevuste kohta. See aruanne sisaldab ühenduse sekkumise abil saadud tulemuste hindamist erinevates kohaldamisalades, võrreldes esialgsete perspektiividega ning peatükki käimasoleva mitmeaastase programmi sisu ja rakendamise kohta.

2. Asjaomased liikmesriigid ning vajaduse korral ka toetuse saajad vastutavad käesoleva määruse raames pakutava rahalise abi kohta käiva teabe adekvaatse avaldamise eest, et teavitada avalikkust ühenduse rollist ühist huvi pakkuvate projektide elluviimisel.

Artikkel 20

Eelarvevahendid

1 Käesoleva määruse rakendamiseks ettenähtud rahaliste vahendite kogusummaks on 2007.–2013. aastaks 20 690 miljonit eurot, millest 20 350 miljonit on määratud transpordile ning 340 miljonit energiale.

2 Eelarvepädev asutus määrab iga-aastased krediidid finantsperspektiivide ulatuses.

Artikkel 21

Läbivaatamisklausel

Enne 2010. aasta lõppu esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule üldaruande kogemustest, mis on saadud käesolevas määruses sätestatud mehhanismidest ühenduse rahalise abi andmiseks.

Euroopa Parlament ja nõukogu otsustavad vastavalt asutamislepingu artikli 156 esimeses lõigus ette nähtud menetlusele, kas ja millistel tingimustel käesoleva määrusega ettenähtud tegevused säilitatakse või muudetakse artikli 20 lõike 1 punktis 1 määratud perioodi vältel.

Artikkel 22

Määruse (EÜ) nr 2236/95 muutmine

Määrust (EÜ) nr 2236/95 muudetakse järgmiselt:

1) Pealkiri asendatakse järgmisega:

„Nõukogu 18. septembri 1995. aasta määrus (EÜ) nr 2236/95, millega kehtestatakse ühenduse rahalise abi andmise üldeeskirjad üleeuroopaliste telekommunikatsioonivõrkude valdkonnas“

2) Artikkel 1 asendatakse järgneva:

„Artikkel 1: Mõisted ja kohaldamisala

Käesolev määrus määratleb tingimused, eeskirjad ja korra, mille alusel antakse ühenduse abi asutamislepingu artikli 155 lõikes 1 nimetatud ühist huvi pakkuvatele projektidele üleeuroopaliste telekommunikatsiooni võrkude valdkonnas“

3) Artikli 4 lõige 3 jäetakse välja.

4) Artikli 5 lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesoleva määruse kohaselt antava ühenduse abi kogusumma ei tohi ületada X% investeringute üldmaksumusest, olenemata valitud sekkumise vormist.“

5) Artikkel 5 a jäetakse välja

6) Artikli 9 lõike 1 punkti a) neljas taane jäetakse välja

7) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Rahalise abi andmine

Komisjon otsustab käesoleva määruse kohase rahalise abi andmise asutamislepingu artiklis 274 kehtestatud korras, hinnates taotlusi vastavalt valikukriteeriumidele.“

8) Artikli 11 lõige 7 asendatakse järgmisega:

„7. Komisjon kehtestab artikli 17 lõikes 3 ettenähtud korras raamistiku intressitoetuste, laenutagatistoetuste ning riskikapitali osaluse maksmise korrale, ajakavale ja määrale selliste investeerimisfondide või samaväärsete finantsasutuste jaoks, kes esmajoones pakuvad riskikapitali üleeuroopalistele võrguprojektidele“.

9) Artikkel 14 jäetakse välja.

10) Artikli 15 lõike 3 esimene lause, kus osutatakse artiklitele 5 ning 6, asendatakse viitega artikli 5 lõigetele 1 ja 2 ning artiklile 6.

11) Artikli 16 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Komisjon esitab igal aastal Euroopa Parlamendile, nõukogule, majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele aruande käesoleva määruse alusel tehtavate toimingute kohta. See aruanne sisaldab ühenduse abi kaudu erinevates valdkondades saavutatud tulemuste hinnangut esialgseid eesmärke silmas pidades,„

12) Lisa jäetakse välja.

Artikkel 23
Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas.

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2007.

Transpordi- ja energiavaldkonnas käesoleva määruse jõustumise kuupäeval käimasolevate toimingute kohta kehtib endiselt määrus (EÜ) nr 2236/95 sellisena, nagu see kehtib 31. detsembril 2006. aastal.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
President

Nõukogu nimel
Eesistuja

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

Crédits d'engagement	908,8	1781,2	2344	2874,5	3544,5	4240,5	4931,5	0	0	20625
Crédits de paiement	359,9	982,3	1741,2	2385,6	2982,5	3621,2	4304,8	2764	1483,6	20625

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65
CP	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	915	1788	2352	2885	3555	4252	4943	0	0	20690
CP	366,1	989,1	1749,2	2396,1	2993	3632,7	4316,3	2764	1483,6	20690

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	0	0	76,811

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	926,0	1799,0	2363,0	2896,0	3566,0	4263,0	4954,0	0,0	0,0	20766,8
CP	377,1	1000,1	1760,2	2407,1	3004,0	3643,7	4327,3	2764,0	1483,6	20766,8

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

[X] Proposition compatible avec la Communication de la Commission concernant 2007-2013 du 10 février 2004 (COM (2004) 101).

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, amendé par le Règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil, du 19 juillet 1999 et modifié par le Règlement (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004.

La Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport amendée par la Décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III et amendée par la Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

DÉCISION No 1229/2003/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPECIFIQUES POUR LE RESEAU TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	889,0	1.761,5	2.294,5	2.825,0	3.485,0	4.182,0	4.853,0	0,00	0,00	20.290,0
Crédits de paiement	354,0	968,5	1.712,5	2.345,0	2.930,0	3.565,0	4.240,0	2.715,0	1.460,0	20.290,0

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0
CP	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	895	1.768	2.302	2.835	3.495	4.192	4.863	-	-	20.350
CP	360	975	1.720	2.355	2.940	3.575	4.250	2.715	1.460	20.350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4			72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	905,4	1.778,4	2.312,4	2.845,4	3.505,4	4.202,4	4.873,4	0,0	0,0	20.422,8
CP	370,4	985,4	1.730,4	2.365,4	2.950,4	3.585,4	4.260,4	2.715,0	1.460,0	20.422,8

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés

³⁹ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° n°884/2004/CE du 29 avril 2004).

5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports⁴⁰ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deça des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020⁴¹ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deça des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴² et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

⁴⁰ COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

⁴¹ Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

⁴² Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de transport identifiés par le Conseil et le Parlement représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€.

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

- d'améliorer l'écoulement du trafic au bénéfice des usagers et des entreprises ;
- d'accélérer la réalisation par les Etats Membres des projets d'intérêt commun et en particulier des projets transfrontaliers du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales ;
- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;
- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;

Pour l'Union dans son ensemble l'achèvement de ces projets permettra de réduire les émissions de CO₂ de 4%, ainsi que la pollution atmosphérique en particulier dans les zones sensibles de montagne. La congestion routière devrait être réduite, quant à elle de 14% et ils feront gagner des gains de temps dans les transports entre régions valant 8 milliards € par an. Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux. Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Dans le cadre de la révision des orientations RTE-T (COM (2003) 564) la Commission a fait réaliser une analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport. Les principales remarques du document SEC (2003) 1060 sont les suivantes :

- a. Le programme d'investissement RTE-T stimulera la compétitivité et l'économie en Europe. Il contribuera au développement du commerce international, notamment dans les nouveaux pays membres.
- b. A court terme, les travaux de construction stimuleront l'emploi, en particulier dans les régions concernées.
- c. A plus long terme, l'amélioration des conditions de vie résultant de la multiplication des occasions de rencontres et le développement des perspectives commerciales grâce à l'amélioration des connexions et de l'accessibilité sont estimées à 0,23 % du PIB et représentent environ un million d'emplois durables.

Les besoins en investissement ont été estimés dans le cadre du rapport Van Miert s'élèvent à 600 milliards d'€ pour l'ensemble des projets d'intérêt commun, dont 225 milliards pour les projets prioritaires (140 milliards pour ces projets pour la seule période 2007-2013).

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt, sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. La mise en œuvre d'un fonds de garantie permettra également de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type PPP.

Des informations précises sont fournies par les Etats Membres ou promoteurs selon les indications citées dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. Le plan de financement est aussi élaboré par les Etats Membres ou promoteurs en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement" qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier. Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Les orientations RTE (n°884/2004) comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).

La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport.

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

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;
- d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";
- e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi ;
- f) Impact sur l'environnement ;
- g) garantie du respect du droit communautaire ;
- h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres ;
- i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,2	4133,55	0	0	17297,5
Autres projets d'intérêt commun	134,25	265,2	345,3	425,25	524,25	628,8	729,45	0	0	3052,5
Total	895	1768	2302	2835	3495	4192	4863	0	0	20350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							
b) Autre assistance technique et administrative:							
- intra-muros:							
- extra-muros:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:							
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	4,5	5,0	6,0	8,5	8,5	17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
Sous-total 2	5,0	5,5	6,5	9,0	9,0	18,0	
TOTAL	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	20,0	

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)⁴³

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

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40		
	Travaux	160		
COÛT TOTAL		200		

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

⁴³ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en	Mode de calcul *
-----------------------------	-------------	------------------

	euros	
Fonctionnaires Agents temporaires	10.044.000	108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	10.044.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

- augmentation des capacités et de l'efficacité des infrastructures RTE-T;
- sécurité des transports (passagers, cargos dangereux etc.) et réduction du nombre d'accidents ;
- évolution d'indicateurs socio-économiques par rapport aux prévisions ex-ante;
- réduction de la congestion ;
- réduction de pollution ;
- évaluation qualitative chez les utilisateurs des réseaux ;
- bénéfices retirés par d'autres Etats membres ;
- avantages économiques engendrés par l'intervention communautaire (y compris justification des choix d'instruments financiers, en l'occurrence bonifications d'intérêt, subventions directes, primes de garantie etc.).

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

- vérifier régulièrement que les projets et les études bénéficiant d'un soutien financier communautaire ont été exécutés correctement ;
- prévenir et sanctionner les irrégularités, récupérer les fonds perdus à la suite d'une irrégularité, y compris les intérêts y afférents.

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

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

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

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

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

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

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

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

la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;

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

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	908,8	1781,2	2344	2874,5	3544,5	4240,5	4931,5	0	0	20625
Crédits de paiement	359,9	982,3	1741,2	2385,6	2982,5	3621,2	4304,8	2764	1483,6	20625

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65
CP	6,2	6,8	8	10,5	10,5	11,5	11,5	0	0	65

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	915	1788	2352	2885	3555	4252	4943	0	0	20690
CP	366,1	989,1	1749,2	2396,1	2993	3632,7	4316,3	2764	1483,6	20690

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	10,973	0	0	76,811

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	926,0	1799,0	2363,0	2896,0	3566,0	4263,0	4954,0	0,0	0,0	20766,8
CP	377,1	1000,1	1760,2	2407,1	3004,0	3643,7	4327,3	2764,0	1483,6	20766,8

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

[X] Proposition compatible avec la Communication de la Commission concernant 2007-2013 du 10 février 2004 (COM (2004) 101).

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, amendé par le Règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil, du 19 juillet 1999 et modifié par le Règlement (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004.

La Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport amendée par la Décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III et amendée par la Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004.

DÉCISION No 1229/2003/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPECIFIQUES POUR LE RESEAU TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	889,0	1.761,5	2.294,5	2.825,0	3.485,0	4.182,0	4.853,0	0,00	0,00	20.290,0
Crédits de paiement	354,0	968,5	1.712,5	2.345,0	2.930,0	3.565,0	4.240,0	2.715,0	1.460,0	20.290,0

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0
CP	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	10,0	10,0			60,0

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	895	1.768	2.302	2.835	3.495	4.192	4.863	-	-	20.350
CP	360	975	1.720	2.355	2.940	3.575	4.250	2.715	1.460	20.350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4	10,4			72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	905,4	1.778,4	2.312,4	2.845,4	3.505,4	4.202,4	4.873,4	0,0	0,0	20.422,8
CP	370,4	985,4	1.730,4	2.365,4	2.950,4	3.585,4	4.260,4	2.715,0	1.460,0	20.422,8

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire⁴⁴

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés

⁴⁴ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004).

5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports⁴⁵ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deça des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020⁴⁶ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deça des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus – profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 – couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴⁷ et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

⁴⁵ COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

⁴⁶ Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

⁴⁷ Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de transport identifiés par le Conseil et le Parlement représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€.

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

- d'améliorer l'écoulement du trafic au bénéfice des usagers et des entreprises ;
- d'accélérer la réalisation par les Etats Membres des projets d'intérêt commun et en particulier des projets transfrontaliers du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales ;
- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;
- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;

Pour l'Union dans son ensemble l'achèvement de ces projets permettra de réduire les émissions de CO₂ de 4%, ainsi que la pollution atmosphérique en particulier dans les zones sensibles de montagne. La congestion routière devrait être réduite, quant à elle de 14% et ils feront gagner des gains de temps dans les transports entre régions valant 8 milliards € par an. Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux. Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Dans le cadre de la révision des orientations RTE-T (COM (2003) 564) la Commission a fait réaliser une analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport. Les principales remarques du document SEC (2003) 1060 sont les suivantes :

- a. Le programme d'investissement RTE-T stimulera la compétitivité et l'économie en Europe. Il contribuera au développement du commerce international, notamment dans les nouveaux pays membres.
- b. A court terme, les travaux de construction stimuleront l'emploi, en particulier dans les régions concernées.
- c. A plus long terme, l'amélioration des conditions de vie résultant de la multiplication des occasions de rencontres et le développement des perspectives commerciales grâce à l'amélioration des connexions et de l'accessibilité sont estimées à 0,23 % du PIB et représentent environ un million d'emplois durables.

Les besoins en investissement ont été estimés dans le cadre du rapport Van Miert s'élèvent à 600 milliards d'€ pour l'ensemble des projets d'intérêt commun, dont 225 milliards pour les projets prioritaires (140 milliards pour ces projets pour la seule période 2007-2013).

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt, sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. La mise en œuvre d'un fonds de garantie permettra également de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type PPP.

Des informations précises sont fournies par les Etats Membres ou promoteurs selon les indications citées dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. Le plan de financement est aussi élaboré par les Etats Membres ou promoteurs en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement" qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier. Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Les orientations RTE (n°884/2004) comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).

La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport.

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

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;
- d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";
- e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi ;
- f) Impact sur l'environnement ;
- g) garantie du respect du droit communautaire ;
- h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres ;
- i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,2	4133,55	0	0	17297,5
Autres projets d'intérêt commun	134,25	265,2	345,3	425,25	524,25	628,8	729,45	0	0	3052,5
Total	895	1768	2302	2835	3495	4192	4863	0	0	20350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							
b) Autre assistance technique et administrative:							
- intra-muros:							
- extra-muros:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:							
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	4,5	5,0	6,0	8,5	8,5	17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
Sous-total 2	5,0	5,5	6,5	9,0	9,0	18,0	
TOTAL	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	20,0	

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)⁴⁸

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

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40		
	Travaux	160		
COÛT TOTAL		200		

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

⁴⁸ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en	Mode de calcul *
-----------------------------	-------------	------------------

	euros	
Fonctionnaires Agents temporaires	10.044.000	108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	10.044.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

- augmentation des capacités et de l'efficacité des infrastructures RTE-T;
- sécurité des transports (passagers, cargos dangereux etc.) et réduction du nombre d'accidents ;
- évolution d'indicateurs socio-économiques par rapport aux prévisions ex-ante;
- réduction de la congestion ;
- réduction de pollution ;
- évaluation qualitative chez les utilisateurs des réseaux ;
- bénéfices retirés par d'autres Etats membres ;
- avantages économiques engendrés par l'intervention communautaire (y compris justification des choix d'instruments financiers, en l'occurrence bonifications d'intérêt, subventions directes, primes de garantie etc.).

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

- vérifier régulièrement que les projets et les études bénéficiant d'un soutien financier communautaire ont été exécutés correctement ;
- prévenir et sanctionner les irrégularités, récupérer les fonds perdus à la suite d'une irrégularité, y compris les intérêts y afférents.

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

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

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

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

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

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

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

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

la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;

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

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPECIFIQUES POUR LE RESEAU TRANSEUROPEENS D'ENERGIE

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): 340 Mio€ en CE

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

CE	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5			5
CP	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5			5

Sous-total a+b										
CE	20,0	20,0	50,0	50,0	60,0	60,0	80,0	-	-	340,0
CP	6,1	14,1	29,2	41,1	53,0	57,7	66,3	49,0	23,6	340,0

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

CE/CP	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573	0,573			4,011
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--	--	-------

TOTAL a+b+c										
CE	20,6	20,6	50,6	50,6	60,6	60,6	80,6	-	-	344,0
CP	6,7	14,7	29,7	41,6	53,6	58,3	66,9	49,0	23,6	344,0

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

c) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique, y compris par le renforcement des relations, dans le secteur de l'énergie, avec les pays tiers dans leur intérêt mutuel, notamment dans le cadre du traité sur la Charte de l'énergie ainsi que des accords de coopération conclus par la Communauté.

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

- l'intégration du marché intérieur de l'énergie, et notamment les sections transfrontalières,
- la sécurité d'approvisionnement énergétique, et notamment les interconnexions avec les pays tiers,
- la connexion des sources d'énergie renouvelables et/ou
- la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

Jusqu'à 20% du coût éligible pour les projets prioritaire

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

Participation à des instruments financiers

- des bonifications d'intérêt sur les prêts accordés par la Banque européenne d'investissement ou d'autres organismes financiers publics ou privés ;
- des subventions aux primes de garanties et
- d'une aide sous forme de participation aux fonds de garantie d'investissement ou des dispositifs financiers comparables.

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière 335 CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Ventilation								
Action 1	19,8	19,7	49,5	49,5	59,5	58,5	78,5	335
Action 2								
Etc.								
TOTAL	19,8	19,7	49,5	49,5	59,5	58,5	78,5	335

6.1.2 Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et

dépenses TI (crédits d'engagement)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)								

b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études								
b) Réunion d'experts								
c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)⁴⁹

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

⁴⁹ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	60	0.6	36
Action 2	Projets	60	5	300
COÛT TOTAL				335

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants €	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	10.285	10 missions / an
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires (1)	81.000	2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
A07032 – Comités non obligatoires (1)		
A07040 – Conférences		
A0705 – Etudes et consultations		
... Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	50.000	PMS : système de gestion de projets
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	141.285	

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

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

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	573.285 €
II.	Durée de l'action	7Années
III.	Coût total de l'action (I x II)	4.012.996 €

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

- efficacité et transparence de la conduite du programme (notamment appels à proposition, information des soumissionnaires, procédure d'évaluation et de sélection des offres, aspects contractuels) et de la coordination interne à la Commission ;
- cohérence des projets sélectionnés avec les objectifs du programme et avec les autres objectifs politiques de l'Union européenne;
- répartition géographique équilibrée des organisations et des entreprises retenues dans les appels d'offres, compte tenu des besoins identifiés par les orientations RTE-énergie ;

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport