AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2004.7.14.
COM(2004) 475 végleges

2004/0154 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól és a 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról

(a Bizottság előterjesztése)

INDOKOLÁS

I A TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI ÉS ENERGIAHÁLÓZATOK NÖVEKEDÉS- ÉS KOHÉZIÓÖSZTÖNZŐ SZEREPE

1. Hatékony közlekedési és energiahálózat nélkül nincs versenyképes gazdaság. A közlekedési, energiaipari és távközlési infrastruktúra transzeurópai hálózatainak létrehozatala és fejlesztése több mint tíz éve tartozik a közösségi politikák közé: e célkitűzések megvalósulása a belső piac sikeres működésének alapfeltétele, mely biztosítja a fenntartható mobilitást és az energiaellátás biztonságát a kibővített Unión belül. Ennek ellenére az európai hálózatokat továbbra is a forgalom erőteljes, de kiegyensúlyozatlan növekedése jellemzi, miközben a fenntartható fejlődés mind határozottabb igényként jelentkezik, az új tagállamok közlekedési és energiahálózatainak integrálása pedig megkerülhetetlen szükségszerűséggé vált.

2. A hálózatok teljes kiépítése az Unió szintjén jelentős beruházásokat igényel. A kibővített Unió transzeurópai közlekedési hálózatának (TEN-T) a Tanács és a Parlament által 2004. április 29-én jóváhagyott formájában történő befejezése 2020-ig több mint 600 milliárd euro beruházást tenne szükségessé, ugyanakkor a közlekedési és egyes energiaipari infrastruktúrák a megfelelő anyagi eszközök és beruházási keretek hiányában továbbra is forráshiánnyal küszködnek.

3. A transzeurópai energiahálózat (TEN-E) teljes kiépítéséhez szükséges összeg a becslések alapján – kizárólag a prioritást élvező projekteket tekintve – körülbelül 28 milliárd euro. Míg a közlekedési hálózat igen jelentős mértékben rá van utalva az állami finanszírozásra, a transzeurópai energiahálózat finanszírozását általában a szektor piaci szereplői vállalják.

4. Ellentétben a távközlési szektorral, ahol a hangsúly főként az alkalmazásokon van, a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok az alapinfrastruktúra terén is jelentős fejlesztéseket igényelnek, nevezetesen a határokon átnyúló összekapcsolódások egyes hiányzó láncszemei továbbra sem valósultak meg. E helyzetre való tekintettel a 2003. decemberi Európai Tanács a transzeurópai közlekedési és energiahálózatokat állította az általa meghirdetett Növekedési Akcióterv középpontjába.

5. E folyamatokra figyelemmel és a hatékonyabb gazdálkodás érdekében helyénvaló napirendre tűzni egy a közlekedési és energiahálózatokra vonatkozó rendelet megalkotását.

II. A TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK FINANSZÍROZÁSI PROBLÉMÁI

1. A hálózat ellentmondásos helyzete.

6. A Bizottság a közös közlekedéspolitika fejlesztéséről szóló Fehér Könyvben már 2001-ben megkongatta a vészharangot a transzeurópai hálózat kiépülésében mutatkozó késedelem miatt. Annak ellenére, hogy a tagállamok az 1994 decemberi esseni Európai Tanács alkalmával kötelezettséget vállaltak tizennégy nagy infrastrukturális projekt 2010-ig történő megvalósítására, 2003 végére e projektek közül mindössze három fejeződött be. A projektek országhatárokat átszelő

szakaszaihoz szükséges beruházások összegének kevesebb mint egynegyedét sikerült előteremteni. A beruházások jelenlegi üteme mellett a transzeurópai közlekedési hálózat 2004-ben módosított formájában történő befejezése több mint húsz évet venne igénybe.

7. E nagy közlekedési projektek finanszírozásához szükséges összegek a nemzeti adófizetők, a közösségi költségvetés vagy magánberuházók hozzájárulásából vagy e három forrás kombinált bevonásával teremthetők elő.

8. Ami a nemzeti költségvetéseket illeti, a tagállamok finanszírozási lehetőségeit gyakran korlátozzák különféle, egyebek között a stabilitási és növekedési paktum betartásához kapcsolódó kényszerek. A nemzeti finanszírozás egyébként általában a pillanatnyi nemzeti prioritások függvénye; e finanszírozási mód korlátait világosan mutatja, hogy rendszerint a hazai szakaszokat részesíti előnyben azokkal a projektekkel szemben, melyek előnyeit más államok is élvezik.

9. E források kiegészítéseképpen a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló bizottsági javaslat[1] ("Eurovignette" irányelv) értelmében a jövőben az úthasználóknak nagyobb mértékben hozzá kell járulniuk az infrastruktúrák finanszírozásához.

10. A nagy volumenű infrastrukturális projektek finanszírozásában való nagyobb arányú magánbefektetői szerepvállalással kapcsolatban gyakran hangoztatott remények – néhány ritka kivételtől eltekintve – mindeddig alaptalannak bizonyultak. Mivel a közösségi támogatási szintet a közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló, közelmúltban kiadott TEN rendelet[2] változatlanul 10%-ban maximálta, a közösségi támogatás nem tudott valódi katalizátorszerepet játszani a köz- és magántársaságok közötti partnerségek előmozdításában. Amint azt a 2003. decemberi Európai Tanács is jelezte a Növekedési Kezdeményezés keretében, az ilyen típusú partnerségek ösztönzése csak bizonyos adminisztrációs akadályok elhárítása – nevezetesen a vállalkozások számviteli standardjai és a köz- és magántársaságok közötti partnerségeket érintő koncessziók harmonizálása – után lehetne igazán hatékony.

11 A Van Miert jelentés ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy a magánszektor a beruházások összköltségének akár 20 %-ával is hozzájárulhatna az infrastruktúrák kiépítéséhez, ami jelentősen csökkenthetné a hálózatok megvalósításából a közköltségvetésekre háruló terheket; ehhez azonban hiányoznak bizonyos feltételek. Nevezetesen a Közösségnek fel kell emelnie hozzájárulását illetve alkalmassá kell tennie a TEN rendelet értelmében rendelkezésre bocsátott pénzügyi eszközöket arra, hogy fedezzék a kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatokat is.

12. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy e transzeurópai közlekedési infrastruktúrák kiépítése nem szolgál semmiféle "nagy közmunkákra" épülő politikát, ahogy azt egyes kritikák hangoztatták. E beruházások célja a kereskedelem és a belső piaci dinamizmus előmozdítása, a kohézió erősítése és a fenntartható fejlődés elősegítése. Amint azt a 2003-ban megvalósított hatástanulmány kimutatta, ez a program a

---

1 COM(2003)448 végleges, 2003.7.23

2 1655/99/EK rendelet

göteborgi Európai Tanács fenntartható fejlődésre vonatkozó célkitűzéseinek egyenes folytatását jelenti. A nagy projektek 80 %-a a nem közúti közlekedési módok fejlesztésére vonatkozik. Megvalósulásuk a CO2 gázkibocsátás 4 %-os csökkenését fogja eredményezni és jelentősen csökkenti a légköri szennyezést, különösen az érzékeny hegyvidéki régiókban. A közúti torlódásokat 14 %-al csökkentik, miközben lerövidítik a régiók közötti közlekedés időtartamát és ez által jelentős megtakarításokat tesznek lehetővé. Hozzájárulnak a szállítási módok közötti arányok stabilizálásához, sőt, a fő nemzetközi tengelyeken ezek az arányok meg is fordulhatnak a környezetkímélőbb közlekedési módok javára. A tagállamok közötti kereskedelem előmozdítása és a régiók hozzáférhetőségének javítása révén ezek a projektek a GDP 0,2-0,3 %-ával növelhetik a növekedési potenciált, ami egymillió állandó munkahely megteremtésének vagy fenntartásának felel meg.[3]

2. Megváltozott igények.

13. A tíz új tagállam Unióhoz történő csatlakozása nyomán a tagállamok közötti forgalom 2020-ig gyakorlatilag megduplázódik az esetenként elavult illetve már a jelenlegi igényekhez sem elegendő kapacitású infrastruktúrákon. A megnövekedett kereslet ellátására alkalmas, hatékony transzeurópai összeköttetések hiánya komolyan veszélyeztetheti az Unió és a periferikus tagállamok illetve régiók versenyképességét, mely utóbbiak emiatt nem – illetve továbbra sem – fogják tudni teljes mértékben élvezni az egységes belső piac előnyeit.

14. A fenti aggasztó megállapítás hatására a Bizottság behatóbban felmérte a helyzetet és azonosította azokat a hiányzó láncszemeket, melyek megvalósításának elsőbbséget kell biztosítani. A Karel Van Miert által vezetett csoport 2003 júniusában közzétett jelentése újólag megerősítette egy sokkal határozottabb Uniós politika kialakításának szükségszerűségét. A jelentés szerint az Uniónak növelnie kell a közösségi támogatás intenzitását és fellépéseit bizonyos prioritást élvező korridorokra kell összpontosítania.

15. A Bizottság a Van Miert csoport eredményei alapján 2003 októberében előterjesztette a transzeurópai közlekedési hálózat iránymutatásainak felülvizsgálatára vonatkozó javaslatát és konkrétan a prioritást élvező projektek kibővített listáját, melyek száma az Essenben azonosított 14 projektet is beleértve 30-ra emelkedett. A javaslatot a Parlament és a Tanács 2004. április 29-én fogadta el. A listán a Van Miert csoport jelentése illetve a Bizottság részletes hatástanulmánya által részletesen elemzett projektek szerepelnek. E projektek ütemezése, költségei és főbb jellemzői immár ismertek[4], még ha pontos nyomvonalaikról és a helyi környezetre gyakorolt várható hatásukról való ismereteink pontosításra szorulnak is.

---

[3] A SEC (2003) 1060 sz. dokumentum illetve a « Scénarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)» c. tanulmány számadatai alapján.

[4] Ld. az "Europa" honlapon is olvasható Van Miert jelentés II. fejezetét valamint "A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztéséről szóló 1692/96/EK határozat módosítási javaslatának részletes hatáselemzése" című dokumentumot (SEC (2003) 1060; 2003.10.1.).

3. A közösségi finanszírozás hozzáadott értéke.

16. Jóllehet a Közösség jelentős hatáskörökkel vesz részt a transzeurópai hálózatok megtervezésében, e hatáskörökhöz nem társul megfelelő, a hálózatok megvalósításának támogatására alkalmas pénzügyi keret.

17. A közösségi finanszírozás számos jelentős előnnyel rendelkezik a nemzeti finanszírozással szemben. A közösségi támogatás a finanszírozás hosszú távú stabilitását nyújtja, amit a konjunktúrától és a belpolitikai viszonyok változásaitól függő nemzeti költségvetések többsége nem képes biztosítani; ezen túlmenően kiegyenlítő hatása révén a tagállamokat a nagy európai hozzáadott értéket képviselő projektekbe történő beruházásra és az egymás közötti fokozott egyeztetésre ösztönzi. Hozzájárul a közlekedéspolitikai elvek végrehajtásához, különösen a "támogathatóbb" közlekedési módok – nevezetesen a határokat átszelő vasúti összeköttetések – előnyben részesítésével[5], de jelentős katalizátorszerepet tölthet be köz- és magántársaságok közötti partnerségek kialakulásában is.

18. Egy másik döntő aspektus szerint a közösségi részvétel mértékének növelésén túl szükséges volna a transzeurópai közlekedési hálózatok kiemelt projektjei rendelkezésére bocsátott (globális) költségvetés mihamarabbi jóváhagyására is: a főbb prioritást élvező projektek, amelyek kezdési dátuma a 2006-2008-as időszakra esik (például a Brenner projekt vagy a Lyon-Torino-Velence-Trieszt-Ljubljana-Budapest autópálya) illetve amelyek már folyamatban vannak (például a Perpignan-Figueras vasútvonal) garanciákat várnak a 2007-2013 közötti időszakra a közösség pénzügyi diszponibilitására vonatkozólag. A támogatási összegek és a közösségi támogatás alkalmazási körének ismerete létfontosságú feltétele annak, hogy a projekt megindításáról szóló döntések ne szenvedjenek késedelmet. Mivel a Közösség – e projektek tekintetében – a finanszírozási tervek előkészítésének megkerülhetetlen partnere lett, a bizonytalanság fenntartása negatív hatással lenne e tervek véglegesítésére. Ez pedig éles ellentmondásban állna a Közösség általános politikájával és különösen a nagy közlekedési projektek mihamarabbi megvalósításának szükségességét hangsúlyozó, az Európai Parlament és a Tanács által is több ízben megerősített közösségi állásfoglalással.

19. Mindezen előnyök ellenére a transzeurópai hálózatok részére 2006-ig nyújtott támogatási összegek eltörpülnek a hálózat kiépítésének költségei mellett. A közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló jelenleg hatályos rendelet a 2000-2006 közötti időszakra 4 600 millió euro globális támogatási kerettel rendelkezik (amiből 4 170 millió euro, vagyis a szóban forgó időszakot tekintve évente alig 600 millió euro jut a közlekedésre[6]), ami a transzeurópai közlekedési hálózat azonosított finanszírozási szükségleteihez és a tagállamok által benyújtott támogatási

---

5 A TEN költségvetés több mint 65 %-a a vasútfejlesztési projektek, 20 %-a pedig az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) illetve olyan innovatív projektek támogatását célozza, mint a vasúti hálózatok interoperabilitása vagy a légi forgalomirányítás új rendszerei. Ugyancsak különös hangsúlyt kap a vasúti áruszállítással kapcsolatos határokon átnyúló projektek fejlesztése, mely finanszírozási garanciákban részesül.

6 Ehhez az összeghez a 2004-2006 közötti időszakban további 255 millió euro járul a bővítés kapcsán felmerülő többletköltségek címén.

kérelmekhez képest rendkívül alacsony összeg; ez utóbbiak a költségvetési keret többszörösét teszik ki.

20. Jóllehet a Kohéziós Alap évente 1,9 milliárd euróval járul hozzá a beruházásokhoz, amihez hozzáadódik az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) nem elhanyagolható támogatása is, e két forrás csak bizonyos periferikus országok és régiók számára hozzáférhető, míg a torlódásoktól leginkább érintett központi régiók infrastruktúrája nem részesülhet belőlük. A széles körben elterjedt vélekedéssel ellentétben a transzeurópai közlekedési hálózat prioritást élvező projektjeinek többsége olyan országokra irányul, amelyek nem jogosultak e két alap támogatására.

21. Az Európai Beruházási Bank (EBB) ugyancsak hozzájárul a hálózatok finanszírozásához, de csak kölcsönök formájában. E kölcsönöket vissza kell fizetni, ráadásul főként a kevés kockázattal bíró projektekre összpontosulnak, a bonyolultabb és rövidtávon kevésbé gazdaságos vasúti illetve határokat átszelő projektek rovására.

22. A legsúlyosabb késedelmet éppen e vasúti projektek illetve határokon átnyúló összeköttetések szenvedik el, ez pedig akadályozza a vasúti piac megnyitása által gerjesztett dinamizmus maximális érvényesülését[7]: a Brenner projekthez vagy a Lyon-Torino vonalhoz hasonló nagy alpesi vasúti átkelők megvalósítása – melyek már a 80-as évek vége óta terítéken vannak és melyeknek döntő szerepük volna a nehéz tehergépjárművekkel telített közutak tehermentesítésében – továbbra is várat magára, és befejezésük a tervek szerint legjobb esetben is csak 2015 után várható. E késedelmek egyre inkább a torlódások és a szállítási módok kiegyensúlyozatlanságának legfőbb forrásává válnak a fő közlekedési tengelyeken.

23. Mindezek alapján helyénvaló emlékeztetni arra, hogy a határokat átszelő szakaszok – megfelelő közösségi támogatással történő – megvalósítása a nemzeti szakaszok befejezésével együtt lehetővé tenné ez utóbbiak gazdaságosságának növelését, ami jótékony hatással lenne a hálózat egyéb elemeire is. A múltban számos nagy prioritást élvező projekt – köztük a Párizs-Brüsszel-Köln-Amszterdam-London (PBKAL) vasútvonal – működését hátráltatta a hálózat folyamatosságának hiánya.

24. A hasonló kockázatok minimalizálása érdekében kívánatos volna – megfelelő közösségi támogatással – arra ösztönözni a munkálatokban közvetetten nem érintett, de a projekt előnyös hatásaiban részesülő országokat, hogy vegyenek részt az infrastruktúrák finanszírozásában. Ez egyes nagy prioritást élvező projektek esetében már megvalósult gyakorlat. Ennek legfrissebb példája a Lyon-Torino vasútvonal bázisalagútjáról 2004. május 5-én kötött francia-olasz egyezmény, melyben Olaszország 63 %-ra emelte részvételének arányát a francia állam 37 %-ával szemben, hogy így egyensúlyozza ki a projekt egészének beruházásait – és ez által megkönnyítse a projekt megvalósítását – tekintettel arra, hogy az alagúthoz vezető szakaszok döntő része Franciaország területére esik.

[7] A vasúti áruszállítás piaca 2007-ben, a személyszállításé pedig 2010-ben szabadul fel teljesen.

4. Jelentős pénzügyi szükségletek.

25. A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló tanácsi és parlamenti határozat[8] III. melléklete szerinti 30 prioritást élvező projekt finanszírozási szükségletei önmagukban 225 milliárd euro-t képviselnek, mely költségek nagyobbik fele – körülbelül 140 milliárd euro – a 2007-2013 közötti időszakban esedékes. Az alábbi táblázat három nagy, a legismertebbek közé tartozó projekt – 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó – költségeinek becslését valamint a projektekhez szükséges támogatás összegét tartalmazza.

	A 2007-2013-as időszakban felmerülő beruházások illetve éves támogatásigényük, 50%-os támogatási szint alapján (millió euro)								
Projekt	Beruházás - 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Összesen
PP6, Lyon-Torino, (nemzetközi szekció) 2007-2013[9]	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner bázisalagút (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
Összesen	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. Míg a tanulmányok fázisában a közösségi támogatás az 50 %-ban maximált támogatási szintnek köszönhetően valódi vonzerőt jelentett – és jelent továbbra is, lehetővé téve bizonyos nagy volumenű prioritást élvező projektek megindítását, a munkálatok fázisában e vonzerő jóval kevésbé érvényesül. Mivel a közösségi támogatás teljes összege nem haladhatja meg a beruházások összköltségének 10 %-át, a tanulmányok nyomán támogatott munkálatok még a 10 %-os támogatásban sem részesülhetnek maradéktalanul.

27. A közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló legújabb rendelet[11] elfogadása valódi

---

8 884/2004/EK határozat.

9 A már odaítélt támogatást leszámítva.

10 2007-2009 közötti költségek.

előrelépést jelent, lehetővé téve, hogy a támogatás azokra a projektekre összpontosuljon, amelyek a leginkább rászorulnak (határokat vagy természeti akadályokat átszelő prioritást élvező projektek) és ugyanakkor – a 20 %-ra felemelt maximális támogatási szintnek köszönhetően – jelentősebb kiegyenlítő hatást gyakorolva[12]. Egyelőre azonban ez az erőfeszítés is kevésnek tűnik egyes nagy volumenű projektek esetében, melyek a hálózat kulcsfontosságú láncszemei és melyek jelentős költségterheket rónak a tagállamokra (ld. a fenti táblázatot).

28. Ez a módosítás csak a jelenlegi pénzügyi tervet túl nem lépő pénzügyi kereten belül tette lehetővé a projektekre alkalmazható támogatási szint felemelését, következésképpen behatárolt forrásokkal rendelkezik. Éppen ezért szükségesnek bizonyul a nemzeti köz- és magántőke finanszírozást kiegészítő közösségi támogatást mind összegében mind a támogatási szint tekintetében felemelni, a közösségi pénzforrások kiegyenlítő hatásának növelése érdekében, lehetővé téve, hogy a TEN-T iránymutatásokról szóló legújabb parlamenti és tanácsi határozatban megjelölt prioritást élvező projektek a III. mellékletben jelzett ütemezésnek megfelelően valósulhassanak meg.

III. A TRANSZEURÓPAI ENERGIAHÁLÓZATOK HELYZETÉNEK ÚJ KONTEXTUSA ÉS AZ AZZAL JÁRÓ MEGVÁLTOZOTT IGÉNYEK

1. A belső energiapiac és a külső függőség.

29. Az energiaszektorban az európai gáz- és villamos energiapiac megnyitásáról szóló irányelvek az egész energiapiac és –szektor alapvető átalakulását eredményezték. 2007-ig bezárólag valamennyi tagállamban megvalósul a villamos energia- és gázpiac teljes megnyitása. A Közösség alapvető érdeke, hogy e piacokon valódi verseny alakuljon ki, hogy a fogyasztók szabadon választhassanak a szolgáltatók között, hogy a szolgáltatás minősége és az ellátás biztonsága optimális maradjon, fennakadások nélkül és hogy az európai szinten jóváhagyott célkitűzések – nevezetesen a megújuló energiaforrások terén – megvalósuljanak.

30. Több egymást követő Európai Tanács (Stockholm (2001), Barcelona (2002), Brüsszel (2003)[13]) is elismerte, hogy a nem megfelelő infrastruktúra súlyosan veszélyeztetheti az energiapiac terén elért eredményeket és a szabályozási keretek működését.

31. Az elkövetkezendő, egész Európa jövője szempontjából döntő fontosságú évek a növekvő külső függőség és a globális energiapiac krónikus instabilitása jegyében fognak telni. A földgázellátás terén a Közösség külső függősége a jelenlegi 50 %-ról 2030-ra várhatóan több mint 80 %-ra növekszik. Az ezzel járó kihívásokat az energiaellátás biztonságáról szóló Zöld Könyv[14] elemzi részletesen.

---

11 807/2004/EK rendelet, 2004/4/21, HL L 143., 2004/4/30.

12 Ez a felemelt támogatási szint vonatkozik az energiaszektor prioritást élvező projektjeire is.

13 Ez az Európai Tanács hagyta jóvá az Európai Növekedési Kezdeményezést.

14 "Az egységes európai energiaellátási stratégia felé" c. zöld könyv, COM(2000)769.

32. A Közösségnek párhuzamosan kell gondolkodnia a belső és külső infrastrukturális fejlesztésekről. A brüsszeli Európai Tanács (2003) hangsúlyozta, hogy az energiaipari infrastruktúrák fejlesztése az EU új szomszédaivá előlépett partner országok és az európai piac szoros összefonódását vonja maga után. A szomszédos országok kulcsszerepet játszanak a Közösség energiapolitikájában, mert ők szállítják a Közösség földgázszükségletének jelentős részét illetve biztosítják az elsődleges energiaforrások tranzitját a Közösség felé. Ezek az országok fokozatosan a Közösség belső gáz- és villamos energia piacának fontos szereplőivé fognak előlépni[15].

33. A megújuló energiaforrások fejlesztése Európában alighanem további beruházásokat tesz szükségessé a meglévő energetikai rendszerekbe, nevezetesen a villamos energiahálózatokba. A hálózatok infrastruktúrájának megerősítése lényegi eleme lenne például a tengeri szélerőművek fejlesztésére irányuló európai politikának[16]. Ezt a tényt már a transzeurópai energiahálózatok fejlesztéséről szóló iránymutatások is elismerik, több olyan prioritást élvező projektet is megjelölve, melyek tengeri összekapcsolásokat is tartalmaznak.

34. Mindez döntő következményekkel jár az energiaipari infrastruktúrákra nézve. A meglévő infrastruktúrát alkalmassá kell tenni a megnövekedett energiamennyiségek szállítására, melyekre eredetileg nem volt felkészülve. Ezzel párhuzamosan az elkövetkezendő években változatlanul fennáll az új infrastruktúrák létesítésének szükségessége. Az Európai Parlament és a Tanács több iránymutatást is elfogadott17 a transzeurópai energiahálózatok célkitűzéseiről, prioritásairól illetve közös érdekű projektjeiről.

35. A TEN-E költségvetési tétel címén nyújtott közösségi pénzügyi támogatás összege jelenleg az aktuális periódust tekintve évente körülbelül 22 millió euro. Az eddigiek során az odaítélt pénzügyi támogatások döntő részben megvalósíthatósági tanulmányokat finanszíroztak. Az elvégzett értékelések[18] érvelése szerint ezek a tanulmányok hatékonyan ösztönözték az együttműködést, az opciók kidolgozását és az engedélyek beszerzését. Pénzügyi szempontból a TEN-E költségvetésből nyújtott támogatás hagyományosan a projektek teljes beruházási költségeinek kevesebb mint 1%-át képviselte. Az energiahálózat fejlesztésének támogatásában ugyanakkor más közösségi pénzügyi eszközök (strukturális alapok, külső együttműködési programok, Európai Beruházási Bank) is részt vettek, mindegyik a maga cselekvési filozófiájának megfelelően[19].

2. Az európai fellépés hozzáadott értéke

36. A belső energiapiac fejlődésével az infrastrukturális beruházások a korábbihoz képest egyre növekvő előnyöket jelentenek a többi tagállamra nézve is. Konkrét példaként említhető, hogy a villamos energiahálózat egy új összeköttetése, mely több

---

15 "A kibővített Unió és a szomszédos és partner országok új energiapolitikájának kialakítása", COM (2003) 262.

16 Ezt "A megújuló energiaforrások szerepe az EU-ban" c. dokumentum is jelezte (COM(2004)366).

17 1254/96/EK határozat; 1229/2003/EK határozat.

18 A TEN-E program félidős értékelése, 2004.

19 1996-2000: Strukturális alapok – 2 milliárd euro nagyságrendű támogatás; Európai Beruházási Bank – 3 milliárd euro nagyságrendű kölcsönök.

piacon is lehetővé teszi a tényleges verseny kialakulását, valamennyi piac számára előnyös. Egy új cseppfolyósított földgáz (LNG) terminál hatása az energiaellátás biztonságára és a versenyre túllépi az érintett állam határait. Miközben az adott tagállam uniós szinten ténylegesen növeli az infrastruktúrák értékét, a beruházás a tagállamok szintjén is pozitív hatással lesz a beruházás-ösztönző mechanizmusokra. Mindez jól mutatja az európai távlatokban való gondolkodás egyre fokozódó szükségességét és érvényességét.

37. A villamos energiahálózat összekapcsolása esetében például a beruházások költségeit általában a nemzeti piac szolgáltatói viselik, akik kiadásaikat a fogyasztói árakba kalkulálják bele. Ezek a piaci szereplők a beruházáshoz fűződő érdekeikről és a fogyasztói árakból ésszerűen várható költségtérülésről továbbra is nemzeti szinten gondolkodnak. A hasonló összeköttetéseket célzó beruházások uniós szinten mutatkozó előnyeit a Közösségnek kellene konkrét támogatásával viszonoznia.

38. Az EU-n kívüli földgázkínálat esetében a beruházásokat általában energiaipari magánvállalkozások végzik el[20]. A földgázszállítási infrastruktúra beruházói mind a külső piac mind a belső piac (például a kereslet biztonsága) terén ki vannak téve a politikai és gazdasági helyzet változékonyságának. A közös európai érdek azt kívánja, hogy az európai piac földgázellátása biztosítva legyen az elkövetkezendő húsz évre; éppen ezért indokolt nem csupán politikai támogatást illetve megfelelő beruházási kereteket biztosítani, de osztozni a kockázatokban is, tekintettel arra, hogy kezdő beruházásokról van szó.

39. A villamos energia és a földgáz európai belső piacának kialakítása nyomán az európai energiaipari infrastruktúrák továbbfejlesztése kiemelten fontos feladattá lépett elő a versenyképes európai piac kifejlődése és a szomszédos országok energiaszállításának biztosítása szempontjából. A piacok liberalizálása és integrációja a beruházási kedv irányait is megváltoztatta. Egyebek között a figyelem középpontjába kerültek a döntően európai érdekű beruházások. Ennek egyik következményeképp ügyelni kell arra, hogy a beruházásoknak nyújtott állami támogatások ne hassanak torzítóan a versenyre.

40. A Közösség a TEN-E iránymutatásokban jóváhagyta a közös érdekű energiaipari infrastruktúra projektek listáját. Ez a lista azonosítja a prioritást élvező projekteket. Ezek olyan, a fenntartható fejlődéssel összeegyeztethető projektek, melyek különös fontossággal bírnak az európai belső piac versenyszerű működése vagy az európai energiaellátás biztonságának megszilárdítása szempontjából.

41. Ezek a prioritást élvező projektek, amelyek egyértelműen határozott európai érdeket szolgálnak, ösztönzést és támogatást igényelnek. Általában az előkészítő tanulmányoknak nyújtott támogatás (melyek előzetes fejlesztési munkálatokat is magukba foglalhatnak) elegendő ösztönző erőt jelent. Kivételes esetekben az építési munkálatokhoz való hozzájárulás is szükségesnek mutatkozhat, ha azok lényegileg kapcsolódnak az európai érdekekhez és költségeiket nem volna méltányos csupán egy vagy két tagállam fogyasztóira hárítani.

---

[20] Legalábbis a hálózat EU-n kívüli részei esetében.

42. A transzeurópai energiahálózatnak nyújtott támogatás (évi 22 millió euro) – mely elsősorban a tanulmányok fázisára összpontosult – az eddigi gyakorlatban a projektek beruházási költségeinek mintegy 1%-át fedezte. A megváltozott kontextusban, ha 1,7 %-os támogatást veszünk reális alapként és azt alkalmazzuk a TEN-E iránymutatásokban azonosított prioritást élvező projektek európai beruházási összköltségére (20 milliárd euro), az éves költségvetés összege átlagosan 50 millió euro nagyságrendű összegre emelkedne a 2007-2013 közötti időszakban.

3. A villamos energiahálózatok összekapcsolása.

43. A TEN-E támogatás a TEN-E iránymutatásokban[21] azonosított projektekre vagy részprojektekre összpontosulna, melyek esetében a közösségi támogatás maximális hozzáadott értéket képvisel és ténylegesen elősegíti a projektek végrehajtását. A TEN-E projekteknek a Közösség csak abban az esetben nyújtana támogatást, ha a kizárólag magántőkeforrásokból finanszírozott munkálatok súlyos gazdasági nehézségekkel küzdenek. A támogatás várhatóan azokra a projektekre irányul majd, melyek előnyeiben a Közösség minél több tagállama osztozik.

44. A 2002-es barcelonai Európai Tanács hangsúlyozta a fontosságát annak, hogy a villamos energiahálózatok hiányzó láncszemei mielőbb elkészüljenek és konkrét célkitűzésként azt javasolta, hogy a villamos energiahálózatok összekapcsolódása elérje a meglévő lakossági villamos energiatermelési kapacitás minimum tíz százalékát. Ezt a szintet egyelőre több tagállam nem tudta teljesíteni. A határokon átnyúló villamos energiaszállítások nem haladják meg a fogyasztás 8 %-át. Az Európai Tanács azt is elismerte, hogy a piac különösen nagy koncentrációja esetében még ez a 10 %-os célkitűzés is túl alacsonynak bizonyulhat.

45. A nem megfelelő villamos energia összeköttetések ugyanakkor a hálózatok ellátása terén az ellátás operatív biztonságának csökkenését eredményezhetik, ami alááshatja a villamos energiaellátás fennakadásainak megelőzése és kezelése érdekében kifejtett erőfeszítéseket. Olaszország esetében például a szomszédos országokkal, nevezetesen Ausztriával és Szlovéniával való összekapcsolódások erősítése megbízhatóbb hálózatot és diverzifikáltabb piaci kínálatot eredményezne. A Közösség és a szomszédos országok energiahálózatainak összehangolt működése jelentősen hozzájárulhat az energiaellátás biztonságához. Az összekapcsolható villamos energiakapacitás fejlesztésének elmulasztása ugyanakkor hosszabb távon károsan befolyásolhatja az energiaforrások hatékony felhasználását Európában.

4. A földgázellátás biztosítása.

46. A földgázellátás terén a Közösség külső függősége a jelenlegi 50 %-ról 2030-ra várhatóan több mint 80 %-ra növekszik. Mivel a nagy volumenű, több országot is érintő projektek hosszú időt vesznek igénybe, a politikai előrelátás megkívánná, hogy már most megkezdődjenek az alapberuházások a hálózatok rehabilitálása illetve a harmadik országokból – nevezetesen Oroszországból, Algériából, a Kaszpi-tengeri régióból és a Masrek országokból – származó európai földgázellátást biztosító új hálózatok kiépítése érdekében.

---

[21] 1229/2003/EK határozat illetve annak módosítási javaslatai.

IV. A TRANSZEURÓPAI KÖZLEKEDÉSI ÉS ENERGIAHÁLÓZATOK ÚJ SZABÁLYOZÁSI KERETÉNEK SZÜKSÉGESSÉGE

47. A fentieket figyelembe véve a költségvetési kérdéseken túlmenően szükségesnek mutatkozik a TEN rendelet rendelkezéseinek, alkalmazási körének és végrehajtási eszközeinek szélesebb körű felülvizsgálata annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok terén a 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó uniós politika – az iránymutatásokról elfogadott újabb határozatokban illetve a Tanács és a Parlament állásfoglalásaiban is tükröződő – prioritásai megfelelően érvényesülhessenek.

48. A Közösség hálózatfejlesztési célkitűzéseinek való maximális megfelelés érdekében megalkotott új rendelet megállapítja a támogatás odaítélésének általános szabályait, melyek a következő alapelvekre épülnek:

Egyszerűsítés

Az eljárás egyszerűsítése érdekében a támogatási alapelvek alkalmazásának módjairól a pénzügyi tervről szóló bizottsági közleménynek megfelelően komitológiai eljárással, tehát nem együttdöntés útján döntenek.

A konzultatív bizottságnak a hatályos rendeletben megállapított működési eljárása a Tanács 1999-es komitológiai határozatához[22] igazodva módosul. A prioritást élvező projektekre nézve életbevágó jelentőségű döntések mindeddig együttdöntési eljárás útján születtek, következésképpen az Európai Parlament és a Tanács hatáskörébe tartoztak. A 2236/95/EK rendelet alkalmazása terén megszerzett tapasztalatokat és az e rendelet által a Bizottságra ruházott hatásköröket figyelembe véve a legmegfelelőbb választásnak a konzultatív bizottság alakítása látszik.

Feltételrendszer

Az új rendelet egyik lényegi eleme, hogy a támogatást a közös közlekedési és energiapolitika tiszteletben tartásának feltételéhez köti. A közlekedés esetében a leginkább környezetbarát szállítási módok, nevezetesen a vasúti szállítás – különös tekintettel a vasúti áruszállításra – valamint a megbízhatóság és a biztonság szempontjai kapnak különös figyelmet. E célból a nagysebességű vasútvonalakra vonatkozó támogatási kérelmekhez egy részletes elemzést is mellékelni kell a meglévő infrastruktúrán a hosszú távú áruszállítás javára felszabaduló kapacitásra vonatkozólag. A közlekedési és energiahálózatoknak a TEN költségvetés címén nyújtott támogatások másik feltétele a hálózatok folyamatosságának és kölcsönös átjárhatóságának biztosítása.

Szelektivitás és forráskoncentráció

E kritériumok gyakorlati alkalmazása erősíteni fogja a támogatás szelektív jellegét, a forrásokat a projektek szűkebb körére, ezen belül különösen a nagy európai hozzáadott értéket képviselő projektekre összpontosítva. A támogatás ily módon a

[22] 1999/468/EK határozat, 1999. június 28., HL L 184., 1999.7.17.

projekttámogatók várakozásainak illetve az egészséges és hatékony gazdálkodás követelményének is könnyebben meg tud felelni.

A TEN-T támogatására a 2007-2013 közötti időszakra előirányzott, valamivel több mint 20 milliárd euros költségvetés ambiciózus elképzeléseket tükröz. Minthogy a költségvetés (átlagos) éves kerete a jelenlegi periódus alig több mint 600 millió euros keretéhez képest 2,9 milliárd eurora emelkedik, a közösségi finanszírozás egyes prioritást élvező TEN-projektek esetében jelentős részt vállalhat a beruházások összköltségeiben.

Ezen túlmenően a közösségi fellépés kiegyenlítő hatásának erősítése érdekében a rendelkezésre álló költségvetés teljes egészében két projektcsoportra fog összpontosulni, melyek a transzeurópai közlekedési hálózat kulcsfontosságú elemét alkotják:

- a prioritást élvező projektekre, különösen azokra, amelyek hozzájárulnak a kibővített Közösség belső piacának integrációjához és a szállítási módok közötti kiegyensúlyozatlanság csökkentéséhez a leginkább környezetbarát közlekedési módok – nevezetesen a hosszú távú vasúti áruszállítás – javára;

- az egyéb közös érdekű projektekre, különösen azokra, amelyek hozzájárulnak a transzeurópai hálózaton kínált szolgáltatás minőségének javításához és amelyek egyebek között előmozdítják a hálózat és az utasok biztonságát[23] és biztosítják a nemzeti hálózatok kölcsönös átjárhatóságát, különös tekintettel a vasúti, légi és tengeri forgalomirányítási rendszerek fejlesztésére irányuló programokra.

Az energiaszektorban a finanszírozások főként az iránymutatásokról szóló 1229/2003/EK határozatban azonosított prioritást élvező projektekre fognak összpontosulni. Az elsősorban a megvalósíthatósági tanulmányok fedezésére szolgáló támogatás a projektek fejlesztési (az építési munkálatokat megelőző) szakaszára irányul, beleértve a műszaki és környezeti tanulmányokat is, de kiterjedhet a nehezen megközelíthető régiókban végzett, és emiatt különösen költséges geológiai tanulmányokra és próbafúrásokra is. Az építési munkálatok szakaszában nyújtott támogatás csak kivételes esetekben, a különösen nagy európai hozzáadott értéket képviselő és a nehezen leküzdhető természeti akadályokat átszelő projektek esetében lehet indokolt. Hasonló kivételt képezhetnek a határokat átszelő projektek és a szomszédos országokkal való összekapcsolódások.

Arányosság

A közlekedés területén e rendelet a maximális támogatási szintet a prioritást élvező projektek egyes szakaszai esetében 30 %-ra emeli fel, amely egészen kivételes esetekben, egyes határokat átszelő szakaszoknál 50 %-ra emelkedhet. A közösségi részvétel aránya ily módon sokkal nagyobb ösztönző erőt jelent és arányosabb lesz a projekt európai hozzáadott értékével, vagyis az adott infrastruktúra megvalósításából a harmadik országokra jutó előnyökkel. Mindez meg fogja könnyíteni egyfelől az iránymutatásokról szóló legutóbbi határozatban megállapított kivitelezési határidők

[23] A transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 2004/54/EK irányelv, 2004. április 29.

betartását, másfelől a hálózat folyamatosságának biztosítását, tekintve hogy a múltban a forráshiány kiemelten sújtotta a határokat átszelő szakaszokat, melyek a különböző nemzeti hálózatok összekapcsolását biztosítják.

A felemelt közösségi támogatási szint számos 2007 és 2010 között induló projekt számára lehetővé teszi, hogy a Közösség 7 éves pénzügyi kötelezettségvállalásának köszönhetően megoldást találjon a ma még problematikus pénzügyi konstrukciókra. Ugyanakkor helyénvaló megjegyezni, hogy az idézett támogatási szintek maximális értékek és hogy ennek következtében a közösségi beavatkozás átlagos szintje ennél jelentősen alacsonyabb lesz, annál is inkább, mert a finanszírozási eszközök egy része olyan nagyobb technológiai és ipari projektek – kölcsönös átjárhatóság, az "egységes európai égbolt" egyezmény keretében működő légi forgalomirányítási rendszerek, a hálózat- és utasbiztonság – támogatását szolgálja, melyek közvetlenül nem képezik részét a prioritást élvező projekteknek.

A közösségi támogatás magasabb szintjének viszonzásaképpen a tagállamoknak szilárd – pénzügyi terven és a projekt kivitelezési ütemezésére vonatkozó szigorú elkötelezettségen alapuló – garanciákat kell nyújtaniuk. E garanciák keretében az érintett tagállamok és a Közösség között kötött megállapodások tovább erősíthetik a tagállamok elkötelezettségét a nagy volumenű projektek végrehajtása mellett. A Bizottság ügyelni fog rá, hogy a támogatási szint felemelése ne okozzon késedelmet azon projektek megvalósításában, melyek meghatározása még tart és melyek végleges finanszírozási terve még nem készült el. A TEN iránymutatásokról szóló 884/2004/EK határozat III. mellékletében felsorolt egyes projektek összehangolásának megkönnyítése érdekében és az idézett határozat 17a cikke értelmében a Bizottság igénybe veheti egy európai koordinátor közreműködését.

Az alábbi táblázat a projektek kategóriái szerint alkalmazható maximális támogatási szinteket mutatja be (közlekedési szektor).

	Maximális támogatási szint	
	Tanulmányok	Munkálatok
1. Prioritást élvező projektek[24]	50%	maximum 30%
- határokat átszelő szakaszok	50%	maximum 50%
2a. Egyéb projektek, például : Interoperabilitás – hálózat- és utasbiztonság	50%	maximum 50%
2b. Egyéb közös érdekű projektek	50%	maximum 15%

[24] A 2004. április 21-i 884/2004/EK határozat III. melléklete szerinti prioritást élvező projektek.

Az energiaszektorban a tanulmányoknak nyújtható támogatás az elszámolható költségek 50 %-áig terjedhet, míg a munkálatok fázisában alkalmazható maximális szint rendes esetben nem haladhatja meg a 10 %-ot. Kivételes esetekben, nevezetesen a komoly pénzügyi kihívást jelentő és különösen jelentős uniós szintű előnyöket kínáló kiemelt projektek tekintetében – általában ide sorolhatók a határokat átszelő projektek és a szomszédos országokkal való összekapcsolódások – a támogatás szintje elérheti a 20 %-ot is. Tekintettel az energiaszektor versenyszerű működésére, a javaslatban nem szerepel a hatályban lévő TEN rendelet keretében megállapított maximális támogatási szint növelésének lehetősége. A transzeurópai energiahálózat munkálatainak támogatása a Közösség területén belüli részprojektekre korlátozódik. A tanulmányokhoz nyújtott támogatás a projekt egészét fedezheti, beleértve annak a Közösség területén kívül eső elemeit is.

Ami a partner országok területén megvalósított projektek vagy részprojektek munkálatainak pénzügyi támogatását illeti, az Unió egyéb támogatási eszközeivel (külpolitikai támogatási eszközök, Európai Beruházási Bank) történő egyeztetés dönti el, lehetséges-e ezeken az eszközökön keresztül pénzügyi támogatást nyújtani a TEN-E projektek partner országainak. Ezeken a támogatási forrásokon keresztül számos pénzügyi eszköz kockázati tőke támogatása, a kölcsönökhöz nyújtott kamattámogatás, garanciadíjak támogatása, a nem kereskedelmi kockázatok fedezése – bocsátható a partner országok rendelkezésére a jelentős infrastrukturális projektek kivitelezéséhez.

A közösségi beavatkozás formái

A beruházók a projektek kivitelezéséhez a közösségi támogatás többféle formáját vehetik igénybe. A kölcsönök kamatterheinek enyhítését célzó – egyelőre igen kevéssé kihasznált – kamattámogatáson valamint a kockázati tőkében való részvételen túl, melyek már a hatályban lévő rendeletben is szerepelnek, az új rendelet új sajátos pénzügyi eszközök bevezetését is javasolja, köztük egy olyan közösségi garanciavállalási eszközt, mely a TEN projektek kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatainak fedezésére szolgál. Ez az új garanciavállalási eszköz a transzeurópai közlekedési hálózat projektjeinek a magánszektor általi finanszírozására kíván kiegyenlítő hatást gyakorolni. Rendeltetése az, hogy segítsen szinten tartani a finanszírozás költségeit és meggyorsítani a magánszektor által javasolt pénzügyi "pakettek" megvalósítását, nevezetesen magánbankokon keresztül. A garancia a projekt operatív induló szakaszára és/vagy a magánszektornak nyújtott kölcsön egy meghatározott maximális százalékára korlátozódik. Emellett kötelező feltétele lesz a projektben érintett tagállamok jelentős pénzügyi hozzájárulása is. A részletes javaslat valamint a támogatás alkalmazásának feltételei és módjai külön közlemény tárgyát képezik majd. Tekintettel a pénzügyi eszközök rendszerének viszonylagos bonyolultságára, az ilyen típusú pénzügyi eszközök kezelésében szükségesnek bizonyulhat egy szakértői testület bevonása.

A projektek irányítása

A projektek végrehajtása elsődlegesen a tagállamok felelősségi körébe tartozik, az egyes államok sajátos intézményi rendszerének megfelelően. E felelősség gyakorlásától az új rendelet rendelkezik, pontosan meghatározva a felhasználható eszközöket valamint a Bizottság és a tagállamok kölcsönös felelősségét a projektek

kiválasztásában és irányításában illetve a támogatások felügyeletében. Az új rendelet – a projektek kiválasztásában a végső döntés jogát továbbra is a Bizottságnak tartva fenn – növelni kívánja a tagállamok szerepét a műszaki felügyeletben valamint a költségek valódiságának ellenőrzésében.

A Bizottság e rendelet végrehajtása érdekében fenntartja magának a jogot, hogy a 2002. december 19-i 58/2003/EK tanácsi rendeletet tiszteletben tartva a transzeurópai közlekedési hálózatok végrehajtó hivatalára bízza a jelen program kezelését. Ez a lehetőség nem érinti a Bizottságnak a program ütemezésére vonatkozó felelősségét. Ebben az esetben a Bizottság mindössze bizonyos irányítási feladatokat bízna a végrehajtó hivatalra.

V. A CIKKEKRE VONATKOZÓ MEGJEGYZÉSEK

Az 1. cikk a program célját határozza meg. A cikk tartalma majdnem megegyezik a közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai közlekedési és energiahálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló, jelenleg hatályos rendelet 1. cikkével.

A 2. cikk a rendeletben használt fogalmak meghatározását tartalmazza.

A 3. cikk a pályázatok támogathatóságának kritériumait határozza meg és a jelenleg hatályos rendelet 2. cikkének felel meg.

A 4. cikk a támogatási kérelmek benyújtásának módját állapítja meg és részben megfelel a jelenleg hatályos rendelet 8. cikkének.

Az 5. cikk meghatározza a támogatott projektek kiválasztásának szempontjait a közlekedési és energiaszektor területén. Megállapítja, hogy különös figyelmet kell szentelni a prioritást élvező projekteknek, melyek következésképpen kiemelt pénzügyi támogatásban részesülnek.

A 6. cikk a rendelet alkalmazási körét határozza meg, amely megegyezik a jelenleg hatályos rendeletével, kivéve a kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatokat, melyek fedezésére a Közösség új garanciavállalási eszközt vezet be.

A 7. cikk megállapítja a közösségi beavatkozás lehetséges formáit és a közösségi támogatás maximális szintjeit. Ez a cikk pontosítja, hogy a támogatás folyósításának módját, ütemezését és részleteinek összegét a Bizottság határozza meg, komitológiai eljárás útján.

A 8. cikk az egyazon projekt különböző cselekvéseinek nyújtott közösségi pénzügyi támogatás halmozhatóságára vonatkozó rendelkezéseket állapítja meg.

A 9. cikk a rendelet keretében támogatott projekteknek az egyéb közösségi politikákkal való egyeztetésére és kompatibilitására vonatkozó feltételekről rendelkezik.

A 10. cikk megállapítja a Bizottság felelősségi körét a rendelet végrehajtásában.

A 11. cikk rendelkezései szerint a Bizottság egy többéves programot állít össze a prioritást élvező projektekről, mely meghatározza a 2007-2013 közötti időszakban nyújtandó közösségi pénzügyi támogatás összegét. A többéves programban nem szereplő közös érdekű

projekteknek nyújtható közösségi pénzügyi támogatás kritériumait a Bizottság éves programja határozza meg.

A 12. cikk pontosítja a közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának módjait, mely a projekt előrehaladottsága és a források rendelkezésre állása alapján hozott költségvetési végrehajtási határozatok formájában valósulhat meg. Ez a cikk meghatározza, hogyan értesíti a Bizottság az érintetteket a támogatásra vonatkozó döntéseiről.

A 13. cikk a korábbi 11. cikk pénzügyi rendelkezéseit erősíti meg.

A 14. cikk a tagállamok felelősségét állapítja meg. A tagállamok kötelesek felügyelni és ellenőrizni a közösségi támogatásban részesülő cselekvéseket.

A 15. cikk a közösségi támogatás ellenőrzésének, visszavonásának, csökkentésének, felfüggesztésének vagy megszűntetésének módozataira vonatkozik és tartalma megközelítőleg megegyezik a jelenleg hatályos rendelet 13. cikkével. A Bizottság az érintett esetekben az arányosság elvével összhangban követelheti a folyósított támogatás visszafizetését.

A 16. cikk a pénzügyi biztonsági intézkedésekről rendelkezik, melyek célja a támogatott projektek megfelelő végrehajtásának biztosítása és a szabálytalanságok megakadályozása és szankcionálása.

A 17. cikk megállapítja, hogy a Bizottság munkáját egy úgynevezett konzultatív típusú bizottság segíti a rendelet bizonyos cikkeinek végrehajtásában.

A 18. cikk értelmében a Bizottság vagy a tagállamok értékelik a támogatott projektek előrehaladását.

A 19. cikk rendelkezik arról, hogy a Bizottság háromévente jelentést terjeszt be a többi közösségi intézménynek a megvalósult projektekről. Ez a cikk azt is kiköti, hogy az érintett tagállamok és a kedvezményezettek kötelesek nyilvánosságra hozni a közösségi támogatás tényét.

A 20. cikk közli a 2007-2013 közötti időszakra vonatkozó pénzügyi referenciaösszeget.

A 21. cikk rendelkezik a program felülvizsgálati záradékáról a 2013 utáni időszakra vonatkozólag, melynek alapját a megszerzett és 2010 végéig a Parlament és a Tanács elé tárt tapasztalatok képezik.

A 22. cikk az e rendelet által a 2236/95/EK rendeletben tett módosításokra vonatkozik.

A 23. cikk rendelkezik a rendelet hatályba lépéséről és annak 2007. január 1-jétől történő alkalmazásáról. Az e rendelet hatályba lépése időpontjában folyamatban lévő cselekvésekre a 2236/95/EK rendelet rendelkezései alkalmazandók.

AZ INDOKOLÁS MELLÉKLETE

I. Közösségi hozzáadott érték, szubszidiaritás és arányosság.

– Hogyan határozhatók meg a tervezett intézkedések célkitűzései a Közösség kötelezettségeire figyelemmel?

A Szerződés XV. címe szerint a Közösség köteles támogatni a transzeurópai hálózatok létrehozatalát és fejlesztését a közlekedési és energiaipari infrastruktúrák területén. A Közösség fellépésének – egyebek között – az a célja, hogy elősegítse a nemzeti hálózatok összekapcsolódását és átjárhatóságát, a hálózatok folyamatossága valamint az utasok nagyobb biztonsága érdekében.

– A tervezett intézkedések a Közösség kizárólagos hatáskörébe esnek vagy e hatáskört a Közösség a tagállamokkal megosztva gyakorolja?

A hatáskör megoszlik a Közösség és a tagállamok között.

– Hogy határozhatók meg e probléma közösségi szintű dimenziói?

A közlekedési infrastruktúrák alapvetően függenek a nemzeti költségvetések által biztosított forrásoktól. Márpedig a jelentős költségvetési megszorítások időszakában ez utóbbiak az országon belüli szakaszok beruházásait részesítik előnyben az országok közötti összeköttetések rovására, melyek esetében a gazdaságossági szempontok kevésbé érvényesülnek, az országok közötti egyeztetés pedig számos nehézséggel jár. Ha a Közösség nem veszi ki a maga részét a finanszírozásból, az országok közötti összeköttetések többsége jelentős késedelmet szenved, jóllehet ezek jelentik a hálózatok összekapcsolásából létrejövő transzeurópai hálózat politikájának legfőbb zálogát.

Az energiahálózatok esetében a közösségi szintű dimenziók főként az újonnan kialakított villamos energiapiacból következnek. Amint az Európai Tanács következtetései több ízben is leszögezték, a nem megfelelő infrastruktúrák alapvetően megkérdőjelezhetik a villamos energia piacán és a szabályozási keretek terén elért eredményeket. Az elkövetkezendő évek során Európának alkalmassá kell tennie energiaipari infrastruktúráit az eredeti kapacitásukat meghaladó energiamennyiségek szállítására. Az európai szintű hálózatok létrejöttét lehetővé tevő összekapcsolódásokra irányuló beruházások előnyeit az egész Közösség fogyasztói élvezni fogják. Hasonlóan az egész piac előnyére szolgál majd az Európán kívüli forrásokhoz kapcsolódó új infrastruktúra, melyet a növekvő külső energiafüggőség tett szükségessé. Végezetül a transzeurópai hálózatok Európa-szerte hozzájárulnak az energiaforrások, nevezetesen a megújuló energiaforrások hatékonyabb kiaknázásához.

– Elképzelhető-e e célkitűzések megfelelő megvalósítása a tagállamok szintjén?

A közlekedési szektorban a forgalom eloszlásának javítását célzó nagy volumenű projektek az országhatárokon jóval túlnyúlva egész Európában éreztetik hatásukat. Alaptalan volna elvárni, hogy az érintett országok egymaguk finanszírozzák ezeket az infrastruktúrákat, miközben azok előnyeit döntő részben más országok élvezik.

Az energiahálózatok esetében a piacok megnyitása és integrációja változtatta meg a beruházások támogatási rendszerét. Az alapvetően összeurópai érdekű beruházásokhoz –

például a hálózatok összekapcsolódásához – kapcsolódó terhek nem háríthatók kizárólag egy vagy két tagország adófizetőire.

– Melyik bizonyul a leghatékonyabb megoldásnak, a közösségi fellépés vagy a nemzeti cselekvés? Milyen hozzáadott értéket képvisel a közösségi fellépés és mi lenne az ára a közösségi fellépés elmaradásának?

A közlekedés területén már a TEN-T (transzeurópai közlekedési hálózat) iránymutatásairól szóló parlamenti és tanácsi határozat azonosította a közös érdekű projekteket. Ugyanakkor a nemzetek valószínűleg nem tulajdonítottak ugyanolyan jelentőséget az összekapcsolt és kölcsönösen átjárható, versenyképes és biztonságos közlekedési hálózatra irányuló beruházásoknak, mint a Közösség. Az Essenben azonosított prioritást élvező projektek és különösen a határokat átszelő projektek végrehajtásában mutatkozó késedelem ezt a következtetést látszik igazolni. E projektek a kereskedelem – különösen a tagállamok közötti kereskedelem – fejlesztése és a régiók elérhetőségének javítása révén a GDP 0,2-0,3 %-ával növelhetik a növekedési potenciált, ami egymillió állandó munkahelynek felel meg. A CO2 gázkibocsátás terén a jelenlegi tendenciához képest 4 %-os csökkenést érhetnek el. Mindezek alapján a közös érdekű projekteknek nyújtott közösségi támogatás létfontosságúnak bizonyulhat, de legalábbis feltétlenül indokolt. A projektek meg nem valósulásának következményeképpen az infrastruktúra teljesen alkalmatlanná válna a szükségletek kielégítésére, ami negatív kihatással lenne nem csak a közlekedési hálózatok általános helyzetére, de a torlódásokra, a biztonságra, a környezetszennyezésre és a periferikus régiók elérhetőségére is, ami közvetve a növekedést és az egész Unió versenyképességét is negatívan befolyásolná.

Az energiahálózatok esetében a transzeurópai energiahálózatok iránymutatásairól szóló tanácsi és parlamenti határozat szintén azonosított bizonyos európai érdekű projekteket. Ugyanakkor az integrált és versenyképes európai energiapiac kifejlődését szolgáló beruházások iránti nemzeti elkötelezettség e területen is olykor elmarad a Közösségétől. Ezt a következtetést látszik igazolni a határokon átnyúló beruházások terén tapasztalható lassú fejlődés. Ezért az európai érdekű projekteknek nyújtott közösségi támogatás létfontosságúnak bizonyulhat, de legalábbis feltétlenül indokolt. E támogatás célja elsősorban nem az, hogy növelje a tagállamok fellépésének értékét, hanem hogy sajátos hangsúlyt helyezzen az európai érdekű beruházásokra. A közösségi fellépés elmaradása inadekvát infrastruktúra kialakulásához vezetne, amely az egész belső energiapiac fejlődését aláásná.

– Arányos-e a Közösség fellépésének intenzitása az elérendő célkitűzésekkel?

A közlekedés esetében a javasolt átlagos (globális) támogatási szint a prioritást élvező projektek esetében a beruházások összköltségének körülbelül 15 %-a. A támogatás odaítélésekor elsőbbséget élveznek a határokat átszelő szakaszok. A támogatás jelentős ösztönzést jelentene a kölcsönösen átjárható és összekapcsolt hálózat fejlődésére, míg annak elmaradásáért az egész Közösség gazdaságának súlyos árat kellene fizetnie.

Az energiahálózatok javasolt pénzügyi támogatása a transzeurópai energiahálózatról szóló iránymutatásokban azonosított prioritást élvező projektek esetében az európai beruházások összköltségének 1,7 %-át fedezné. A transzeurópai energiahálózat támogatása elsősorban az Unió politikai céljai szempontjából létfontosságú projektekre összpontosulna. A támogatás jelentős ösztönzést jelentene az összekapcsolt hálózat fejlődésére, míg annak elmaradásáért az egész Közösség gazdaságának súlyos árat kellene fizetnie.

– Melyek e célkitűzések elérésének legalkalmasabb módozatai? (ajánlások, pénzügyi támogatás, kölcsönös elismerés, törvényhozási munka, stb.).

Egyértelműen a Parlament és a Tanács rendelete alapján nyújtott pénzügyi támogatás.

– Túllépi-e a támogatás alkalmazási köre, időtartama vagy intenzitása a meglévő törvényi kereteket?

Tekintettel az állami források korlátozott voltára és a magánbefektetők mozgósításának nehézségeire, az európai szintű előnyöket kínáló infrastruktúráknak nyújtott közösségi támogatás indokolt és kiegészíti a közös közlekedéspolitika fejlesztéséről és a TEN-T iránymutatásairól szóló Fehér Könyvben meghatározott, meglévő politikai kereteket.

Ami az energiahálózatot illeti, az európai szintű előnyöket kínáló beruházásoknak nyújtott pénzügyi támogatás bizonyos esetekben indokolt lehet még a liberalizált piac keretein belül is; az energiaszállítási infrastruktúrák beruházásait jelenleg a hálózatok működtetői finanszírozzák, költségeiket pedig a szabályozott árakba kalkulálják bele.

II. Hatásvizsgálat.

A TEN-T iránymutatásainak felülvizsgálata keretében (COM (2003) 564) a Bizottság részletes hatástanulmányt készíttetett a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozat módosítására vonatkozó javaslattal kapcsolatban. A SEC (2003) 1060 számú dokumentum főbb megjegyzései a következők:

a. A TEN-T beruházási program ösztönző hatással lesz az európai gazdaság versenyképességére. A program elősegíti a nemzetközi kereskedelem fejlődését, nevezetesen az új tagországokon belül.

b. Rövidtávon az építési munkálatok munkahelyeket teremtenek, különösen az érintett régiókban.

c. Hosszú távon a régiók közelítése nyújtotta együttműködési lehetőségek és a jobb összekapcsolódásokból valamint megközelíthetőségből adódó új kereskedelmi perspektívák a becslések szerint a GDP 0,23 %-ával javíthatják az életkörülményeket, ami egymillió állandó munkahelynek felel meg.

A beruházási szükségletek a Van Miert jelentés becslései alapján a közös érdekű projektek összességét tekintve 600 milliárd eurot tesznek ki, melyből a prioritást élvező projektekre jutó összeg 225 milliárd euro (e projektek egyedül a 2007-2013 közötti időszakban 140 milliárd euro beruházást igényelnek).

Az energiahálózatok esetében a támogatható – közös érdekű és különösen a prioritást élvező projektekre – vonatkozó hatástanulmányt a Bizottság a transzeurópai energiahálózatok új iránymutatásaira vonatkozó 2003. december 10-i javaslatával egy időben ismertette[25].

[25] SEC(2003)1369, 2003.12.10.

E hatástanulmány következtetése szerint a hatályban lévő, 2003 júniusi iránymutatásokban azonosított illetve az új iránymutatásokban javasolt projektek végrehajtása pozitív hatással lenne a gazdaság egészére: az új tagállamok energiahálózatainak integrálása révén segítené a kohéziót; a megújuló energiaforrások termelésének jobb integrációja révén javítaná a környezetet; a kereskedelmi kapacitás növelése által serkentené a belső energiapiacot; az energiaimport kapacitásának növelése valamint a források és importálási útvonalak diverzifikálása által növelné az energiaellátás biztonságát; végezetül pedig elősegítené a szomszédos államokkal való együttműködést.

Nyilvánvaló, hogy a transzeurópai energiahálózatoknak nyújtott támogatás nem minden típusú energiaipari infrastruktúra számára egyformán előnyös. A hálózatok kiterjesztése különösen a nagy volumenű villamos energiatermelésre nézve lesz kedvező. Ezzel szemben az energiaforrásoknak a helyi villamosenergia-elosztó rendszerekkel történő közvetlen összekapcsolása (mely utóbbiak egyúttal bizonyos megújuló energiaforrásokat és a hővel kapcsolt villamos energia technológiákat is érintenek) a jelenlegi iránymutatások szerint nem tartozik a TEN-E támogatások feladatai közé.

A közösségi támogatás a javasolt formában a transzeurópai energiahálózatokról szóló iránymutatásokban azonosított energiaipari infrastruktúrák megvalósításának elősegítését és meggyorsítását, és ez által az azoktól várt előnyök megvalósulását szolgálja.

2004/0154 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok területén történő közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának általános szabályairól és a 2236/95/EK tanácsi rendelet módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 156. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára[26],

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[27],

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére[28],

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően[29],

mivel:

(1) Az Európai Tanács 2002. március 15-i és 16-i barcelonai ülésének következtetései kiemelték, hogy az energia- és közlekedési szektorban létesített nagy teherbírású és jól integrált hálózatok az európai belső piac alappillérét képezik, és hogy a meglévő hálózatok optimális kihasználása és a hiányzó szakaszok pótlása kulcsfontosságú a hatékonyság és versenyképesség növelése, a megfelelő minőségi szint garantálása valamint a torlódások csökkentése, és ez által az életképesség hosszú távú fenntartása szempontjából. E célkitűzések az állam- és kormányfők által a lisszaboni csúcstalálkozón jóváhagyott és a későbbiek során rendszeresen megerősített közös stratégia részét képezik.

(2) A 2003. december 12-i és 13-i Európai Tanács kezdeményezte a növekedés érdekében történő közösségi fellépést és felszólította a Bizottságot, hogy a jövőben kiadásait az infrastrukturális eszközökre, nevezetesen a transzeurópai hálózatok infrastruktúrájába történő beruházásokra összpontosítsa, melynek prioritást élvező projektjei a belső piaci kohézió erősítésének kulcsfontosságú elemei.

(3) A hatékony transzeurópai összeköttetések, különösen a határokat átszelő szakaszok megvalósításában tapasztalható késés komolyan veszélyeztetheti az Unió és a

---

[26] HL C … , ... o.
[27] HL C …, … o.
[28] HL C … , … o.
[29] ….

periferikus tagállamok illetve régiók versenyképességét, mely utóbbiak emiatt nem tudják vagy nem fogják tudni teljes mértékben élvezni az egységes belső piac előnyeit.

(4) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat[30] a 884/2004/EK határozat által módosított formájában a transzeurópai közlekedési hálózat (a továbbiakban: TEN) bővítésének költségeit a 2020-ig tartó időszakra 600 milliárd eurora becsülte. Az említett határozat III. melléklete értelmében az ott felsorolt kiemelt projektekhez szükséges beruházások költsége közel 140 milliárd euro lesz a 2007. és 2013. közötti időszakban.

(5) E célkitűzések megvalósításában a Tanács és a Parlament egyaránt kiemelt fontosságot tulajdonít a pénzügyi eszközök bővítésének és korszerűsítésének, mégpedig a közösségi finanszírozás szintjének növelése által, felvetve a lehetőséget, hogy egyes esetekben, nevezetesen a határokat átszelő, tranzit funkciót betöltő vagy természeti akadályokat átszelő jellegük miatt kiemelt projektek esetében felemelje a közösségi pénzügyi hozzájárulás mértékét.

(6) A transzeurópai energiahálózatokra vonatkozó iránymutatások megállapításáról és az 1254/93/EK határozat hatályon kívül helyezéséről szóló 2003. június 26-i 1229/2003/EK európai parlamenti és tanácsi határozat[31] meghatározza e hálózat bővítésének új célkitűzéseit, cselekvési prioritásait és közös érdekű projektjeit, felsorolva a prioritást élvező projekteket is. A valamennyi tagállamnak a belső piacba történő maradéktalan bekapcsolásához és a szomszédos országokkal való összeköttetések bővítéséhez szükséges beruházások várható nagyságrendje a prioritás élvező projektek esetében a 2013-ig tartó időszakra 28 milliárd euro lesz. Ez az összeg magába foglal körülbelül 8 milliárd euro nagyságú, harmadik országokban megvalósítandó beruházást is.

(7) A 2003. december 12-i és 13-i Európai Tanács emellett felszólította a Bizottságot, hogy további tanulmányokat készítsen egy sajátos közösségi garanciavállalási eszköz létrehozásának szükségszerűségéről, amely alkalmas lenne bizonyos a transzeurópai közlekedési hálózatok kiépítésével kapcsolatos, utólag jelentkező kockázatok kiküszöbölésére. Ami az energiaszektort illeti, a Tanács felhívta a Bizottságot, hogy a jövőben a támogatások nyújtásakor a növekedés ösztönzése érdekében az infrastruktúrába történő beruházásokat részesítse előnyben.

(8) A közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól szóló 1995. szeptember 18-i 2236/95 tanácsi rendelet[32] a 1655/99/EK rendelet és a 807/2004/EK rendelet által módosított formájában valódi előrelépést jelent, mert a kiemeltnek minősített projektek esetében engedélyezi magasabb, 20%-ra felemelt támogatási szint alkalmazását[33]. E rendelet

---

30 HL L 228., 96/9/9, 1.o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004/4/30, 1.o.) módosított határozat.

31 HL L 176., 2003/7/12, 11.o.

32 HL L 228., 1995.9.23., 1. o. A legutóbb a 807/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 143., 2004.4.30., 46. o.) módosított rendelet.

33 Az energiaszektorban valamennyi prioritást élvező projekt jogosult e magasabb támogatásra, míg a közlekedési szektorban csak a határokat vagy természeti akadályokat átszelő szakaszokat érinti ez az intézkedés.

ugyanakkor adós marad a végrehajtás szabályainak meghatározásával, melyek egyszerűsítésre szorulnának, valamint egy behatárolt forrásokkal rendelkező költségvetési kerettel. A nemzeti magán- és közforrásokat kiegészítő közösségi támogatásnyújtás megnövelése tehát mind a finanszírozás összege mind a támogatás mértéke tekintetében helyénvaló, hogy ez által erősíteni lehessen a közösségi pénzalapok kiegyenlítő hatását, ami az előirányzott, prioritást élvező tervek megvalósításának alapfeltétele.

(9) A transzeurópai hálózatok egyes területeinek – közlekedés, energiaszektor, távközlés – fejlődési irányai és az egyes területek sajátos jellege fényében valamint az egyes programok hatékonyabb irányítása érdekében helyénvaló, hogy különálló rendelet határozza meg a mindezidáig az 1995. szeptember 18-i 2236/95/EK tanácsi rendelet hatálya alá tartozó különböző területekre vonatkozó szabályokat.

(10) E rendelet feladata az, hogy kialakítsa a közösségi támogatás a transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok területén történő nyújtásának általános szabályait meghatározó programot. Ennek a programnak a Közösség által – nevezetesen a környezetvédelem terén – elért vívmányok tiszteletben tartása mellett a belső piac erősödését kell szolgálnia, és ösztönző hatást kell gyakorolnia a Közösség versenyképességére és a növekedésre.

(11) Minthogy a transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok megvalósításának célkitűzéseihez a tagállamok eszközei nem bizonyulnak elégségesnek, nevezetesen a nemzeti cselekvések összehangolásának szükségszerűsége miatt, és éppen ezért ezek a célkitűzések közösségi szinten hatékonyabban megvalósíthatók, a Szerződés 5. cikkében kinyilatkoztatott szubszidiaritás elve szerint a megfelelő intézkedések meghozatala a Közösség feladata. Az arányosság elvének az említett cikkben lefektetett feltételei értelmében ez a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges arányokat.

(12) Az e rendeletben meghatározott program a közösségi pénzügyi támogatást azokra a projektekre vagy részprojektekre összpontosítja, amelyek a legnagyobb európai hozzáadott értéket képviselik, és megpróbálja arra ösztönözni az érdekelt feleket, hogy gyorsítsák fel a 1692/96/EK és a 1229/2003/EK határozatok szerint prioritást élvező projektek megvalósítását. Ennek a programnak ugyanakkor lehetővé kell tennie az említett határozatokban meghatározott egyéb európai közös érdekű infrastrukturális projektek finanszírozását is.

(13) A közösségi pénzügyi támogatás nyújtásának célja a transzeurópai közlekedési és energiahálózatokba történő beruházásokra irányuló projektek fejlesztése, a szigorú pénzügyi elkötelezettség kialakítása, az intézményi befektetők mozgósítása és a magán- és közszféra közötti pénzügyi partnerségek kialakulásának ösztönzése. Az energiaszektorban a pénzügyi támogatás elsődleges szerepe a projektek előkészítése illetve a megvalósításukat megelőző fejlesztés során felmerülő pénzügyi akadályok elhárítása; a támogatásnak a prioritást élvező projektek határokat átszelő szakaszára valamint a szomszédos országokkal való összeköttetésekre kell összpontosulnia.

(14) A közösségi pénzügyi támogatás több lehetséges formát ölthet, nevezetesen lehet közvetlen támogatás, a hitelkamatok támogatása, hozzájárulás a hitelek

garanciadíjaihoz vagy részvétel a kockázati tőkében; a támogatásnak tudnia kell fedezni a hálózat kiépítése után felmerülő sajátos kockázatokat is.

(15) A nagy volumenű, több éves időszakra kiterjedő projektek közösségi pénzügyi támogatásának megvalósítása érdekében helyénvaló, hogy a Közösség többéves időszakokra is elkötelezhesse magát. Csakis a határozott, vonzó és a Közösségre hosszú távon is kötelező jellegű pénzügyi kötelezettségvállalás lehet valóban alkalmas a hasonló tervek megvalósítása körüli bizonytalanságok megszüntetésére és mind a köz-, mind a magánszféra befektetőinek mozgósítására.

(16) A támogatás nyújtása során különös figyelmet kell szentelni a transzeurópai hálózatokra kihatással bíró valamennyi közösségi fellépés, nevezetesen a strukturális alapokból, a Kohéziós Alapból valamint az Európai Beruházási Bankból származó finanszírozások hatékony összehangolására.

(17) E határozat meghatározza a program teljes időszakára vonatkozó költségvetési / pénzügyi keretet, melyet az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság a költségvetési fegyelemről és az eljárás hatékonyabbá tételéről szóló 1999. május 6-i intézményközi megállapodása 33. pontja értelmében a költségvetési hatóságoknak fő hivatkozási pontnak kell tekinteniük[34].

(18) Tekintetbe véve a 2236/95/EK rendelet alkalmazása során szerzett tapasztalatokat valamint az e rendeletben a Bizottságra ruházott hatáskörök jellegét, helyénvaló meghatározni, mely intézkedések szükségesek e rendeletnek a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i, 1999/468/EK tanácsi határozattal összhangban történő végrehajtásához[35].

(19) Tekintetbe véve az e rendeletben foglalt, a közlekedési- és energiaszektor területére vonatkozó különös rendelkezéseket valamint a .../.../EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben[36] foglalt, a műholdas helymeghatározási és navigációs rendszerekre vonatkozó rendelkezéseket, helyénvaló a 2236/95/EK rendelet olyan értelemben történő módosítása, hogy annak alkalmazási köre egyedül a távközlés területére korlátozódjon.

---

34 HL L

35 HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

36 Lásd a *Hivatalos Lap* a műholdas helymeghatározási és navigációs rendszerekről szóló rendeletre vonatkozó oldalait (GALILEO).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. fejezet
Általános rendelkezések

1. cikk
Tárgy

Ez a rendelet a Szerződés 155. cikke (1) bekezdésének megfelelő transzeurópai közlekedési- és energiahálózatok terén a közös érdekű projektekhez nyújtható közösségi támogatásra vonatkozó feltételeket, támogatási formákat és eljárásokat határozza meg.

2. cikk
Fogalom-meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1.) "közös érdekű projekt": a közlekedés területén a 1692/96/EK határozatban illetve az energiaszektor területén a 1229/2003/EK határozatban a Közösség számára közös érdekűként azonosított projekt vagy annak részprojektje;

2) "prioritást élvező projekt": a közlekedés területén a 1692/96/EK határozat III. Mellékletében, az energiaszektor területén a 1229/2003/EK határozatban a Közösség számára prioritást élvezőnek minősített közös érdekű projekt;

3) "részprojekt": egy projekt megvalósítására irányuló minden pénzügyileg, technikailag vagy időben független tevékenység;

4) "kedvezményezett": olyan köz- vagy magánszervezet, mely felelős a projekt kivitelezéséért és saját tőkét vagy harmadik személytől származó tőkét ruház be a projekt megvalósítása érdekében;

5) "tanulmányok": a projekt meghatározásához szükséges tanulmányok, beleértve az előkészületi, megvalósíthatósági és értékelő tanulmányokat, valamint az említett tanulmányokhoz biztosított egyéb technikai támogató intézkedéseket, beleértve a projekt végleges meghatározásához és finanszírozásával kapcsolatos döntésekhez szükséges előzetes olyan cselekvéseket, mint a helykiválasztásra vagy a finanszírozási konstrukció előkészítésére vonatkozó cselekvések;

6) "munkálatok": az alkatrészek, rendszerek és szolgáltatások megvásárolása és leszállítása, a projekthez kapcsolódó építési és telepítési munkálatok megvalósítása, beleértve a létesítmények átadását és a projekt üzembe helyezését;

7) "a kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatok": a kivitelezési munkálatok befejezése utáni első években felmerülő, meghatározott tényezőkből következő

kockázatok, melyek következtében a projekt működtetéséből eredő bevételek az előzetes becslésekhez képest alacsonyabbak lesznek;

8) “a projekt költsége”: a projekt megvalósításához közvetlenül kapcsolódó és szükséges, a tanulmányokból és a munkálatokból eredő, a kedvezményezett által ténylegesen viselt összes költség;

9) “elszámolható költség”: a projekt költségének a Közösség által a közösségi pénzügyi támogatás kiszámolásánál figyelembe vett része.

II. fejezet
Támogatható projektek, a támogatás formái és a támogatások halmozása

3. cikk
Támogathatóság

1. Közösségi pénzügyi támogatás e rendeletnek megfelelően kizárólag a 1692/96/EK és a 1229/2003/EK határozatokban azonosított közös érdekű projekteknek nyújtható.

2. A jogosultság feltétele a közösségi jogszabályok tiszteletben tartása és a közösségi rendelkezések tényleges megvalósítása, különösen a szabad verseny, a környezetvédelem, a közbeszerzési eljárások odaítélése valamint – nevezetesen a vasúti hálózatok esetében – a hálózatok kölcsönös átjárhatósága terén.

3. Kizárólag a közlekedés területén a jogosultság feltétele az is, hogy a közösségi pénzügyi támogatásra pályázó projekt által érintett valamennyi tagállam elkötelezze magát a projektben való pénzügyi részvétel mellett, adott esetben magántőke-források mozgósításával.

4. cikk
A pénzügyi támogatás iránti kérelmek benyújtása

A közösségi pénzügyi támogatásra irányuló kérelmeket a projektben érintett tagállam vagy tagállamok nyújtják be a Bizottságnak. Az energiaszektor területén a kérelmeket a tagállam(ok) jóváhagyásával a közvetlenül érintett magán- illetve közvállalkozások vagy -szervek is benyújthatják.

5. cikk
A projektek kiválasztása

1. A közös érdekű projektek annak megfelelően részesülnek közösségi pénzügyi támogatásban, hogy azok milyen mértékben járulnak hozzá a 1692/96/EK és a 1229/2003/EK határozatokban meghatározott célkitűzésekhez és prioritásokhoz.

2. A közlekedés területén különös figyelmet kapnak a következő projektek és programok:

a) legalább két tagállam által közösen benyújtott projektek, nevezetesen a határokat átszelő projektek esetében;

b) a hálózat folyamatosságához és kapacitásának optimalizálásához hozzájáruló projektek;

c) azok a prioritást élvező projektek, melyek hozzájárulnak a kibővített Közösség belső piacának integrációjához, és a szállítási módok közötti kiegyensúlyozatlanság csökkentéséhez, a leginkább környezetbarát közlekedési módok – nevezetesen a hosszú távú vasúti áruszállítás javára; e célból a nagysebességű vasútvonalakra vonatkozó pénzügyi támogatási kérelmekhez mellékelni kell a személyszállításnak a nagysebességű vonalra való áthelyezése nyomán a hagyományos hálózaton az áruszállítás javára felszabaduló kapacitásra vonatkozó részletes elemzést;

d) azok a projektek, melyek hozzájárulnak a transzeurópai hálózaton kínált szolgáltatás minőségének javításához és amelyek – egyebek között az infrastruktúra korszerűsítése révén – előmozdítják a hálózat és az utasok biztonságát és biztosítják a nemzeti hálózatok kölcsönös átjárhatóságát;

e) a vasúti forgalomirányítási rendszerek – illetve bármely alkotóelemük – valamint a kölcsönös átjárhatóságot biztosító légi és tengeri közlekedésirányítási rendszerek kiépítését vonatkozó programok.

3. Az energiaszektor területén a Közösség különös figyelmet fordít azokra a projektekre, melyek hozzájárulnak:

a) a hálózat folyamatosságához és a kapacitás optimális kihasználásához,

b) a belső energiapiac egységesítéséhez, nevezetesen a határokat átszelő szakaszok kiépüléséhez,

c) az energiaellátás biztonságához, és különösen a harmadik országokkal való összekapcsolódásokhoz,

d) a megújuló energiaforrások összekapcsolásához és/vagy

e) az összekapcsolt hálózatok biztonságához, megbízhatóságához és kölcsönös átjárhatóságához.

6. cikk
A támogatás tárgya

A közösségi pénzügyi támogatás tárgya a tanulmányok és a munkálatok valamint a kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatok finanszírozása.

7. cikk
A beavatkozás formái

1. A 3. cikk 1. bekezdésében említett projektekre vonatkozó tanulmányokhoz és munkálatokhoz nyújtott közösségi pénzügyi támogatás formája a következő beavatkozási módok közül lehet egy vagy többféle:

a) közvetlen támogatás;

b) az Európai Beruházási Bank (EBB) vagy más köz- vagy magán pénzügyi szervezet által nyújtott kölcsönök kamatainak támogatása;

c) hozzájárulás a hitelek garanciadíjaihoz a kivitelezési szakasz után felmerülő kockázatok fedezésére;

d) részvétel a kockázati tőkében;

e) adott esetben, a mozgósított költségvetési források maximális ösztönző hatása érdekében az a)–d) pontokban említett közösségi támogatások kombinációja;

2. A közösségi pénzügyi részvétele nem lépheti túl a következő szinteket:

a) ami a tanulmányokat illeti, a tanulmányok elszámolható összköltségének 50%-át, a közös érdekű projekt jellegétől függetlenül;

b) ami a munkálatokat illeti:

i) a közlekedés területén a prioritást élvező projektek esetében a munkálatok elszámolható összköltségének maximum 30%-át; kivételes esetben e projektek határokat átszelő szakaszaira vonatkozólag a munkálatok elszámolható összköltségének 50%-át, azzal a feltétellel, hogy megvalósításuk 2010 előtt elkezdődjön, és hogy az érintett tagországok benyújtottak a Bizottságnak egy olyan tervet, amely tartalmazza a tagállamok pénzügyi részvételére és a projekt megvalósításának ütemezésére vonatkozó szükséges garanciákat: a közösségi részvétel mértékét ez esetben a többi tagállamban várható előnyök határozzák meg;

ii) az energiaszektor területén a prioritást élvező projektek esetében a munkálatok elszámolható összköltségének maximum 20%-át;

iii) a közlekedés területén az egyéb projektek esetében a munkálatok elszámolható összköltségének maximum 15 %-át; kivételes esetben, a kölcsönös átjárhatóságra, a biztonságra és az utasbiztonságra vonatkozó projektek esetében a munkálatok elszámolható összköltségének maximum 50 %-át: a közösségi részvétel mértékét ez esetben a többi tagállamban várható előnyök határozzák meg;

iv) az energiaszektor területén az egyéb projektek esetében a munkálatok elszámolható összköltségének maximum 10%-át.

3. Az e cikk 1. bekezdése b), c) és d) pontjában említett beavatkozási formák esetében a Bizottság a 17. cikk 2. bekezdésében említett eljárásnak megfelelően meghatározza a támogatás folyósításának módját, ütemezését és részleteinek összegét.

8. cikk
A közösségi pénzügyi támogatások halmozása

1. A tanulmányokra vonatkozó és a munkálatokra vonatkozó pénzügyi támogatások halmozhatók.

2. Az EBB beavatkozása összefér az e rendeletnek megfelelően nyújtott közösségi pénzügyi támogatással.

3. Közösségi pénzügyi támogatás nem nyújtható olyan részprojekteknek, melyek részesülnek egyéb, a közösségi költségvetést terhelő finanszírozási forrásokból.

9. cikk
A közösségi politikával való összeegyeztethetőség és egyeztetés

1. Az e rendeletnek megfelelően támogatott közös érdekű projekteknek meg kell felelniük a Szerződés rendelkezéseinek, a Szerződés értelmében elfogadott jogi aktusoknak valamint a közösségi politikáknak, beleértve a környezetvédelmet, a kölcsönös átjárhatóságot, a versenyt illetve a közbeszerzési szerződések odaítélését.

2. A Bizottság feladata, hogy felügyelje ez e rendelet keretében kezdeményezett projektek egyeztetését és koherens jellegét az egyéb – a közösségi költségvetés hozzájárulása, az EBB beavatkozása vagy más közösségi pénzügyi eszközök segítségével kezdeményezett – cselekvésekkel.

III. fejezet
Végrehajtás, ütemezés, ellenőrzés

10. cikk
Végrehajtás

E rendelet végrehajtásáért a Bizottság a felelős.

A Bizottság az egyes közös érdekű projektek végrehajtásának módját és feltételeit a pénzügyi támogatás odaítéléséről szóló határozatában pontosítja.

11. cikk
Többéves ütemterv, éves program

1. A Bizottság a 17. cikk 2. bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően alakítja ki többéves ütemtervét és éves programját.

2. A többéves ütemterv meghatározza a prioritást élvező projektek ütemezését valamint a pénzügyi támogatásnyújtás kritériumait és a költségvetési keretet a 2007 és 2013 közötti időszakra. Ennek az összegnek a 20. cikkben említett költségvetési források 65 és 85%-a között kell maradnia.

3. Az éves program a többéves ütemtervben nem szereplő közös érdekű projekteknek nyújtható pénzügyi támogatás odaítélésének feltételeit határozza meg. A TEN többéves ütemterve keretében felhasználatlanul maradt források minden évben átcsoportosításra kerülnek az éves programban szereplő közös érdekű projektek finanszírozásába.

12. cikk
Pénzügyi támogatás nyújtása

1. A Bizottság a 17. cikk 2. bekezdésének megfelelően, egyszeri határozattal dönt a többéves ütemtervnek megfelelően kiválasztott közös érdekű projekteknek nyújtandó támogatásról. A támogatás éves részleteiről szóló költségvetési kötelezettségvállalást a Bizottság a támogatás nyújtására vonatkozó határozat alapján valósítja meg, tekintetbe véve a projekt előrehaladottságára vonatkozó becslést, a várható szükségleteket valamint a költségvetési források rendelkezésre állását.

2. Az 1. bekezdésben említett projekteken kívüli, egyéb közös érdekű projektek esetében a támogatásnyújtás illetve a költségvetési kötelezettségvállalás minden esetben külön bizottsági határozat tárgyát képezi.

3. A Bizottság a támogatás nyújtására valamint a pénzügyi beavatkozás módozataira vonatkozó határozatot megküldi az érintett tagállamoknak és értesíti arról a kedvezményezetteket.

13. cikk
Pénzügyi rendelkezések

1. A közösségi támogatás kizárólag a projekttel kapcsolatos, a kedvezményezettnél vagy a projekt végrehajtásáért felelős harmadik félnél jelentkező költségeket fedezheti.

2. A közösségi támogatás nem terjed ki azokra a költségekre, amelyek azt megelőzően merültek fel, hogy a Bizottság kézhez kapta a pénzügyi támogatás iránti kérelmet.

3. A Bizottság a 12. cikk szerinti, a támogatás nyújtására vonatkozó határozatai, mint a költségvetés által engedélyezett költségekre vonatkozó kötelezettségvállalások, kötelező erejűek.

4. Általános szabályként a kifizetéseket előleg, köztes kifizetés és végső kifizetés formájában teljesítik. Az előleg, amely rendes esetben nem haladja meg az első éves összeg 50%-át, a kérelem jóváhagyásakor kerül kifizetésre. A köztes kifizetéseket a kifizetési kérelmek alapján teljesítik, a projekt vagy tanulmány végrehajtásának előrehaladását is figyelembe véve, illetve szükség esetén szigorúan és átlátható módon figyelembe véve az átdolgozott pénzügyi terveket.

5. A kifizetéseknél figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az infrastrukturális projekteket egy több éves időszak során fogják végrehajtani, és hogy ennek megfelelően többéves finanszírozásról kell rendelkezni.

6. A Bizottság a végső kifizetést a projektről vagy tanulmányról szóló, a kedvezményezett által benyújtott és a tagállam által hitelesített, a ténylegesen felmerült költségeket tartalmazó végső jelentés elfogadását követően teljesíti.

14. cikk
A tagállamok felelőssége

1. A tagállamok a maguk felelősségi körében mindent megtesznek az e rendelet keretében odaítélt közösségi pénzügyi támogatásban részesülő közös érdekű projektek végrehajtásának érdekében.

2. A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben biztosítják a projektek technikai felügyeletét és pénzügyi ellenőrzését és igazolják a projekttel vagy részprojekttel kapcsolatosan jelentkező költségek valódiságát és indokoltságát. A tagállamok kérelmezhetik, hogy a Bizottság is részt vegyen a helyszíni ellenőrzésekben.

3. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot a 2. cikknek megfelelően hozott intézkedésekről, nevezetesen értesítik a Bizottságot a projektek hatékony végrehajtásának biztosítása érdekében kialakított ellenőrzési, irányítási és felügyeleti rendszerek leírásáról.

15. cikk
A támogatás csökkentése, felfüggesztése és megszüntetése

1. Eltekintve a Bizottság felé megfelelő formában igazolt esetektől, a Bizottság megszünteti a közösségi pénzügyi támogatást, amennyiben a kérdéses közös érdekű projektek megvalósítása nem kezdődik meg a támogatás nyújtására vonatkozó határozatban megjelölt, tervezett kezdési időpontot követő két év során.

2. Amennyiben valamely projekt végrehajtása láthatóan nem indokolja az arra előirányzott pénzügyi támogatást vagy annak egy részét, a Bizottság elvégzi az ügy megfelelő vizsgálatát, és nevezetesen felkéri a tagállamot és/vagy a kedvezményezettet, hogy meghatározott határidőn belül nyújtsák be megjegyzéseiket.

3. A 2. bekezdésben említett vizsgálatot követően a Bizottság csökkentheti, felfüggesztheti vagy megszüntetheti a szóban forgó műveletre vonatkozó támogatást, amennyiben a vizsgálat szabálytalanságot tár fel, vagy kimutatja, hogy nem teljesítették a támogatás nyújtásáról szóló határozatban megállapított feltételek valamelyikét, és különösen bármely, a projekt jellegét vagy kivitelezésének feltételeit befolyásoló jelentős változás esetén, amelyhez nem kérték a Bizottság jóváhagyását.

4. A támogatások indokolatlan halmozása az illetéktelenül kifizetett összegek visszatérítéséhez vezet.

5. Amennyiben 10 évvel a támogatás odaítélése után a kérdéses műveletek nem fejeződtek be, a Bizottság az arányosság elvét tiszteletben tartva követelheti a kifizetett támogatás visszatérítését valamennyi vonatkozó tényező figyelembevételével.

6. A megfelelő jogosultság hiánya miatt visszatérítendő valamennyi összeget a Bizottság részére kell visszafizetni.

16. cikk
A közösség pénzügyi érdekeinek védelme

1. Az Európai Csaláselleni Hivatal (OLAF) a 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendelet[37] szerint kezdeményezheti a projektek helyszíni ellenőrzését és felülvizsgálatát.

2. Az e rendelet alapján finanszírozott közösségi fellépések esetében a 2988/95/EK, Euratom tanácsi rendelet[38] 1. cikke (2) bekezdésében említett szabálytalanság fogalma e rendelet alkalmazásában: a közösségi jog valamely rendelkezésének vagy valamely szerződésben vállalt kötelezettségnek egy jogi szereplő cselekedete vagy mulasztása útján történő megsérülése, amelynek eredményeként a Közösségek általános költségvetése vagy a Közösségek által kezelt költségvetések kárt szenvednek vagy szenvednének, akár közvetlenül a Közösségek nevében beszedett saját forrásokból származó bevétel csökkenése vagy kiesése révén, akár indokolatlan kiadási tételek miatt.

3. Az e rendelet alapján hozott döntések különösen kilátásba helyezik a Bizottság – vagy bármely általa felkért képviselő – pénzügyi felügyeletét és ellenőrzését, valamint a Számvevőszék által adott esetben helyszínen végzett pénzügyi ellenőrzést.

4. Az érintett tagállam és a Bizottság haladéktalanul közölnek egymással minden, az elvégzett ellenőrzések eredményével kapcsolatos érdemi információt.

IV. fejezet
Záró rendelkezések

17. cikk
Bizottság

1. A Bizottságot egy bizottság segíti.

2. Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK tanácsi határozat 3. és 7. cikke alkalmazandó, tiszteletben tartva a 8. cikke rendelkezéseit.

3. A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

4. Az EBB kijelöl egy képviselőt a bizottsághoz, aki nem szavazhat.

18. cikk
Értékelés

A Bizottság és a tagállamok – a kedvezményezett segítségével - értékelik a közös érdekű projektek és programok alkalmazásának módját és felmérik végrehajtásuk hatásait, annak érdekében, hogy eldönthessék, az eredeti célok teljesültek-e, beleértve a projektek környezetre gyakorolt hatását is. A Bizottság kérheti a kedvezményezett tagállamot, hogy bocsássa rendelkezésre az e rendelet szerint támogatott közös érdekű projektek konkrét értékelését,

[37] HL L 292., 1996/11/15, 2. o.
[38] HL L 312., 1995/12/23, 1. o.

vagy adott esetben biztosítsa az ilyen projektek értékeléséhez szükséges információt és segítséget.

19. cikk
Tájékoztatás és nyilvánosság

1. A Bizottság háromévente jelentést nyújt be az e rendelet szerint végzett tevékenységről az Európai Parlament, a Tanács, a Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága részére. Ez a jelentés tartalmazza a különböző alkalmazási területeken közösségi támogatással elért eredmények értékelését az eredeti célkitűzésekhez képest, valamint tartalmaz egy fejezetet a jelenlegi többéves ütemtervek tárgyáról és végrehajtásáról.

2. Az érintett tagállamok és adott esetben a kedvezményezettek biztosítják, hogy az e rendelet szerinti támogatás megfelelő nyilvánosságot kapjon annak érdekében, hogy a nyilvánosságot tájékoztassák a Közösség szerepéről a közös érdekű projektek végrehajtásában.

20. cikk
Költségvetési források

1 Ennek a rendeletnek a 2007 és 2013 közötti időszakban történő végrehajtására rendelkezésre álló pénzügyi referenciaösszeg 20 690 millió euro, amelyből 20 350 millió vonatkozik a közlekedésre és 340 millió az energiaszektorra.

2 Az éves előirányzatokat a költségvetési szerv engedélyezi a pénzügyi terv keretein belül.

21. cikk
Felülvizsgálati záradék

2010 vége előtt a Bizottság átfogó jelentést nyújt be az Európai Parlament és a Tanács részére a közösségi támogatás nyújtására vonatkozó, e rendelet szerinti mechanizmusokból nyert tapasztalatokról.

A Szerződés 156. cikkének első bekezdésében megállapított eljárásnak megfelelően az Európai Parlament és a Tanács megvizsgálja, hogy az ebben a rendeletben előírt intézkedéseket fogják-e folytatni vagy módosítani a 20. cikk 1.1 bekezdésében említett időszak végét követően, és milyen feltételek mellett.

22. cikk
A 2236/95/EK rendelet módosítása

A 2236/95/EK rendelet az alábbiak szerint módosul:

1) A cím helyébe a következő cím lép:

"A Tanács 2236/95/EK rendelete (1995. szeptember 18.) a közösségi pénzügyi támogatás a transzeurópai távközlési hálózatok területén történő nyújtásának általános szabályairól"

2) Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

“1. cikk: Alkalmazási terület meghatározása

Ez a rendelet a Szerződés 155. cikke (1) bekezdésének megfelelő transzeurópai távközlési hálózatok terén megvalósítandó közös érdekű projektekhez nyújtható közösségi támogatásra vonatkozó feltételeket, támogatási formákat és eljárásokat határozza meg.”

3) A 4. cikk (3) bekezdését el kell hagyni.

4) Az 5. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

“(3) A beavatkozás választott formájától függetlenül az e rendelet szerint nyújtott közösségi támogatás teljes összege nem haladhatja meg a befektetés teljes költségének X%-át”

5) Az 5a cikket el kell hagyni.

6) A 9. cikk (1) bekezdés a) pontjának negyedik francia bekezdését el kell hagyni.

7) A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

“10. cikk

Pénzügyi támogatás nyújtása

A Szerződés 274. cikkének megfelelően a Bizottság határoz az ebben a rendeletben meghatározott pénzügyi támogatás nyújtásáról a kérelmek értékelése alapján a kiválasztási kritériumoknak megfelelően.”

8). A 11. cikk (7) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

“(7) A Bizottság a 17. cikk (3) bekezdésében megállapított eljárásoknak megfelelően határozza meg a kamattámogatások, a garanciadíj-támogatások folyósítására vonatkozó eljárásokat, azok ütemezését és összegét valamint a kockázati tőkében való részvétel formájában nyújtott segítséget befektetési alapokhoz vagy hasonló pénzügyi intézményekhez, elsődlegesen a transzeurópai hálózati projektek céljából biztosított kockázati tőkére összpontosítva.”

9) A 14. cikket el kell hagyni.

10) A 15. cikk (3) bekezdésének első mondatában az 5. és 6. cikkre történő utalás helyébe az 5. cikk (1) és (2) bekezdésére és a 6. cikkre történő utalás lép.

11) A 16. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
“(1) A Bizottság értékelésre éves jelentést nyújt be az e rendelet szerint végzett tevékenységről az Európai Parlament, a Tanács, a Gazdasági és Szociális Bizottság és a Régiók Bizottsága részére. Ez a jelentés tartalmazza a különböző alkalmazási területeken közösségi támogatással elért eredmények értékelését az eredeti célkitűzésekhez képest”

12) A mellékletet el kell hagyni.

23. cikk
Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ezt a rendeletet 2007. január 1-jétől kell alkalmazni.

A közlekedési- és energiaszektorban az e rendelet hatályba lépése időpontjában folyamatban lévő cselekvésekre nézve a 2236/95/EK rendelet 2006. december 31-én hatályban lévő változatának rendelkezései az irányadóak.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, …-án/én

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

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'euro 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) nº 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'euro 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 communautaire[39]

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 transports[40] 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 2020[41]sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des 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. Il 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 transfrontalières[42]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 Meuro destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 Meuro 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'euro dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'euro.

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 euro 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'euro 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 possibilté d'avoir recours à une agence exécutive est cependant prise en compte dans la proposition de Règlement.

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,25	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 Meuro

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							
b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	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 Travaux	40 160		
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.

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

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

		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A B C	27 11 20		27 11 20	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
Autres ressources humaines					
Total		58		58	

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires Agents temporaires	10.044.000	108.000 euro 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 A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)	 200.000 162.000	 200 missions par an et 1.000 euro par mission 4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 euro par personne
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	362.000	

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

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

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

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 Mioeuro en CE

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mioeuro (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 effetss/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 Mioeuro (à la 3ème décimale)

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
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)[44]

CE en Mioeuro (à la 3ème décimale)

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

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

	1	2	3	4=(2X3)
Action 1 Action 2	Etudes Projets	60 60	0.6 5	36 300
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 B C	3 1		3 1	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.
Autres ressources humaines					
Total		4		4	

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants euro	Mode de calcul *

Fonctionnaires Agents temporaires	432.000	4*108.000 euro
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	432.000 euro	

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 euro	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Etudes et consultations … Autres dépenses (indiquer lesquelles)	 10.285 81.000	 10 missions / an 2 réunions/an x 27 experts x 1500 euro
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 euro
II.	Durée de l'action	7Années
III.	Coût total de l'action (I x II)	4.012.996 euro

(Dans l'estimation des ressources humaines et administratives nécessaires pour l'action, les DG/services devront tenir compte des décisions arrêtées par la Commission lors du débat d'orientation et de l'approbation de l'avant-projet de budget (APB). Ceci signifie que les DG

devront indiquer que les ressources humaines peuvent être couvertes à l'intérieur de la pré-allocation indicative prévue lors de l'adoption de l'APB.

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitorage étudieront les volets suivants :

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

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport