



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2004 7 14
KOM(2004) 475 galutinis

2004/0154 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo
transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse ir iš dalies pakeičiantis Tarybos
reglamentą (EB) Nr. 2236/95**

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

I TRANSEUROPINIAI TRANSPORTO IR ENERGETIKOS TINKLAI – EKONOMINIO AUGIMO IR SANGLAUDOS STIPRINIMAS

1. Konkurencinga ekonomika neįmanoma be transporto ir energetikos tinklų. Jau daugiau nei dešimt metų viena iš Bendrijos politikų yra sukurti transeuropinių transporto, energetikos ir telekomunikacijų tinklus ir užtikrinti sklandų jų funkcionavimą. Tai dvi pagrindinės sąlygos, kurias būtina įgyvendinti siekiant sėkmės vidaus rinkoje, darnaus mobilumo ir energijos tiekimo patikimumo išsiplėtusioje Sąjungoje. Kuriant tinklus susiduriama su sparčiu ekonominiu augimu ir nevienodu transporto pasiskirstymu, todėl didėja darnaus vystymosi poreikis, ir būtinybė integruoti naujų valstybių narių transporto ir energetikos tinklus yra tiesiog neišvengiama.
2. Siekiant baigti kurti sistemą Bendrijos mastu, tinklams reikia didelių investicijų. Išsiplėtusios Europos transeuropiniams transporto tinklams (TEN–T) iki 2020 m. užbaigti skirta bendra visų investicijų suma, kurią 2004 m. balandžio 29 d. patvirtino Taryba ir Parlamentas, yra daugiau nei 600 milijardų eurų; tačiau dėl lėšų trūkumo ir investicijoms nepalankių sąlygų transporto, o kai kuriais atvejais ir energetikos, infrastruktūros finansavimas yra nepakankamas.
3. Vien prioritetiniams transeuropinių energetikos tinklų (TEN–E) projektams užbaigti numatyta 28 milijardai eurų. Transporto tinklas ir toliau yra labai priklausomas nuo valstybinių fondų, o transeuropiniams energetikos tinklams finansinę paramą teikia šios srities operatoriai.
4. Kitaip nei telekomunikacijų srityje, kurioje ypač pabrėžiamas jų panaudojimas, transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse būtina sukurti pagrindinę infrastruktūrą, kurioje ypač trūksta tarpvalstybinio susisiekimo jungčių. Todėl transeuropinių transporto ir energetikos tinklų sukūrimas yra svarbiausia 2003 m. gruodžio mėn. Europos Tarybos patvirtinto plėtros plano dalis.
5. Taigi, vadovaujantis šia apžvalga ir ieškant veiksmingesnio valdymo, būtina nustatyti reglamentą dėl transporto ir energetikos tinklų.

II. NEPAKANKAMAS TRANSEUROPINIŲ TRANSPORTO TINKLŲ FINANSAVIMAS

1. Prieštaringa padėtis.

6. Nuo 2001 m. Komisija Baltojoje knygoje dėl bendrosios transporto politikos nurodė, kad šio tinklo kūrimas vėluoja. Iš tiesų, nepaisant 1994 m. gruodžio mėn. Esene Europos Taryboje valstybių priimtų įsipareigojimų iki 2010 m. įgyvendinti 14 stambių infrastruktūros projektų, 2003 m. pabaigoje tik trys iš jų buvo baigti. Šiuose projektuose numatytiems tarptautiniams transporto tinklams sukurti gauta mažiau nei ketvirtadalis būtinų investicijų. Jei ir toliau bus investuojama tokiais tempais, visam transeuropiniam transporto tinklui (tokiam, koks jis numatytas 2004 m.) sukurti prireiks daugiau nei 20 metų.

7. Norint užtikrinti būtiną šių stambiųjų projektų finansavimą, reikia įnašų iš valstybių išdo, Bendrijos biudžeto lėšų ir privačių investicijų arba visų trijų investavimo būdų.
8. Teikiant finansinę paramą šioms infrastruktūroms iš šalių biudžetų, valstybės narės dažnai susiduria su biudžetiniais suvaržymais, tokiais kaip ekonominis augimas ir stabilumo paktas. Finansavimas iš šalies biudžeto pirmiausia yra skiriamas būtiniausiomis tos šalies sritims ir yra tikrai ribotas, nes suteikiamas tik tos šalies vidaus atkarpoms ir neskiriama projektams, kurių nauda tenka kitoms valstybėms.
9. Prie infrastruktūrų finansavimo šaltinių papildomai turės prisidėti ir transporto naudotojai, kaip numatyta Komisijos pasiūlyme dėl krovinių automobilių mokesčio¹ (direktyva „Eurovinjetė“).
10. Didžiausia daug kartų puoselėta viltis – sulaukti privačių investicijų finansuojant didžiąsias infrastruktūras – iki šiol, išskyrus keletą atvejų, neišsipildė. Reglamente TEN, nustatančiame finansinės paramos suteikimo transeuropiniams tinklams taisyklės², didžiausia leistina bendrojo finansavimo norma neseniai sumažinta iki 10%, todėl Bendrijos parama nepaskatino privataus sektoriaus partnerystės (PPP). 2003 m. gruodžio mėn. Europos Taryba pažymėjo, kad pagal augimo iniciatyvą PPP palengvinti bus panaikintos kai kurios administracinės kliūtys, pirmiausia bus suderintos PPP koncesinių įmonių apskaitos normos.
11. Van Miert ataskaitoje numatoma, kad privataus sektoriaus investicijos gali sudaryti 20% visų infrastruktūroms skirtų sąnaudų. Toks indėlis kuriant tinklą valstybiniam finansavimui būtų stipri parama, tačiau tik tam tikromis sąlygomis. Pirmiausia turi būti padidinta Bendrijos bendrojo finansavimo norma, o numatytos TEN–Energija reglamente finansavimo priemonės išplėtos, kad būtų galima padengti statybų pabaigoje susidariusias nenumatytas išlaidas.
12. Transeuropinių transporto infrastruktūrų sukūrimas nėra tokia „amžiaus statybų“ politika, kaip iš jos pasišaipoma. Šių infrastruktūrų sukūrimo tikslas – prekybos ir vidaus rinkos plėtra, sanglaudos stiprinimas ir darnus vystymasis. Kaip rodo poveikio tyrimai, atlikti 2003 m., ši programa visiškai atitinka Geteborge Europos Taryboje apibrėžtus darnaus vystymosi tikslus. 80% šių stambiųjų projektų su kelių transportu nėra susiję. Įgyvendinus šiuos projektus, 4% bus sumažintas išmetamųjų CO₂ dujų kiekis, atmosferos tarša, ypač kalnų vietovėse. Be to, 14% sumažės transporto grūstys keliuose, tokiu būdu ne tik bus sugaišta mažiau laiko pervežant krovinius tarp valstybių, bet ir bus nemažai sutaupyta. Šie projektai taip pat turės įtakos transporto priemonių pasiskirstymui ir gal net lems, kad kroviniai didesne dalimi būtų vežami pagrindiniais tarptautiniais maršrutais toms transporto priemonėms, kurios mažiausiai teršia aplinką. Be to, įgyvendinus šiuos projektus, tarp valstybių narių pagerės susisiekimas ir bus skatinama prekyba, todėl BVP augimo galimybės turėtų padidėti nuo 0,2% iki 0,3%, o tai tolygu sukurti arba išlaikyti vieną milijoną nuolatinių darbo vietų³.

¹ KOM(2003)448 galutinis, 2003 7 23.

² Reglamentas 1655/99.

³ Duomenys paimti iš EAS (2003) 1060 ir tyrimo „Scénarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)“.

2. Nauji poreikiai.

13. Prie Sąjungos prisijungus dešimčiai naujų valstybių narių, iki 2020 m. du kartus padidės eismo intensyvumas pasenusiomis infrastruktūromis, kurių galimybės jau nebeatitinka nūdienos poreikių. Gero tarpvalstybinio susisiekinimo stoka gali sumažinti Sąjungos, valstybių ir pakraščio regionų, kurie negalės arba daugiau nebegalės pasinaudoti visais bendrosios rinkos teikiamais pranašumais, konkurencingumą.
14. Šis nerimą keliantis faktas pastūmėjo Komisiją išsamiau įvertinti padėtį ir nustatyti labiausiai trūkstamas prioritetines jungtis. Karel Van Miert vadovaujamos darbo grupės ataskaitoje, paskelbtoje 2003 m. birželio mėn., tik dar kartą patvirtinta, kad Sąjungos mastu nedelsiant reikia įgyvendinti iniciatyvesnį požiūrį. Šioje ataskaitoje pirmiausia raginama padidinti skiriamą Bendrijos finansinę paramą ir nukreipti veiksmus prioritetiniams transporto tinklams kurti.
15. 2003 m. spalio mėn. Komisija, remdamasi šios grupės tyrimais, pateikė pasiūlymą persvarstyti gaires dėl transeuropinių transporto tinklų, pirmiausia paskelbti 30 prioritetinių projektų sąrašą, įskaitant ir 14 projektų, apie kuriuos jau buvo kalbėta Esene. 2004 m. balandžio 29 d. Parlamentas ir Taryba minėtą sąrašą patvirtino. Šiuos projektus išsamiai įvertino Van Miert darbo grupė, vėliau Komisija, pateikdama išsamų poveikio tyrimą. Tikslus planas ir poveikis vietos aplinkai galėtų būti dar labiau patikslinti, tačiau jau ir dabar yra žinomi šių projektų terminai, sąnaudos ir pagrindinės ypatybės⁴.

3. Priedamoji Bendrijos finansavimo vertė.

16. Nors Bendrija ir turi įgaliojimus planuoti transeuropinius tinklus, tačiau suteikto finansavimo nepakanka šių tinklų įgyvendinimui paremti.
17. Bendrijos finansavimas, palyginti su valstybiniu finansavimu, suteikia daug pranašumų. Pirmiausia užtikrinamas finansavimo stabilumas, kurio daugelis valstybių narių, kurių biudžetai susiduria su konjunktūros ir prioritetų pokyčiais, negali pasiūlyti; toks finansavimas gali paskatinti valstybes nares investuoti į projektus, kuriančius didelę europinę priedamąją vertę, ir kartu derinti tarpusavio veiksmus. Be to, toks finansavimas padeda įgyvendinti ir transporto politiką, suteikiant pirmenybę labiausiai „remtinoms“ transporto rūšims, ypač tarpvalstybiniais geležinkelių tinklams⁵, bei gali būti paskata siekiant valstybinio ir privataus sektorių partnerystės.
18. Kitas svarbus aspektas reikalauja ne tik padidinti Bendrijos dalyvavimo lygį, bet ir kuo greičiau patvirtinti (bendrą) finansavimą, kurį galima skirti stambiems transeuropinių transporto tinklų projektams: Bendrijos finansavimo garantijų 2007–

⁴ Van Miert ataskaitos II skyrius, žr. interneto svetainėje „Europa“, ir EAS (2003) 1060, 2003 10 1 dokumentas „Pasiūlymo, iš dalies pakeičiančio Sprendimą Nr. 1692/96/EB dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, poveikio išsamus tyrimas“.

⁵ Daugiau nei 65% TET biudžeto skirta geležinkelių projektams ir 20% pažangioms ir pažangioms transporto sistemoms, tokioms kaip sąveikaujančios geležinkelių ir oro eismo sistemos. Ypač pabrėžiama stambių tarptautinių krovinių pervežimo projektų, kuriems suteikiama finansavimo garantija, vykdymas.

2013 m. reikės pagrindiniams prioritetiniams projektams (Breneris ar Lijonas–Turinas–Venecija–Triestas–Liubliana–Budapeštas), kurių įgyvendinimo pradžia numatyta 2006–2008 m., ar tiems, kurie jau pradėti įgyvendinti (tokie kaip Perpinjanas–Figueras). Kadangi bus žinomos Bendrijos finansinės paramos sumos ir paramos skyrimo taisyklės, įgyvendinimas bus pradėtas laiku. Bendrija, dalyvaudama formuojant šiuos projektų finansavimo planus, tampa pagrindine partnere; o neužtikrinus lėšų gali sustoti visas finansavimo procesas. Kaip keletą kartų pažymėjo Europos Parlamentas ir Taryba, tai prieštarautų Bendrijos vykdomai politikai, ypač poreikiui greičiau užbaigti stambųjų projektų įgyvendinimą.

19. Nepaisant šių pranašumų, ištekliai, skiriami iki 2006 m. transeuropiniams tinklams, atrodo labai menki, palyginti su sąnaudomis, kurios būtinos tinklui sukurti. Pagal dabar galiojantį Reglamentą, nustatantį bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo transeuropinių tinklų srityje, 2000–2006 m. iš viso skirta 4600 mln. eurų (iš jų 4170 mln. eurų transportui⁶), t.y. tik 600 mln. eurų metams, o tokios sumos nepakanka, atsižvelgiant į finansavimą, kurio reikia transeuropiniam transporto tinklui, ir su valstybių narių prašoma finansinės paramos suma, kuri keletą kartų didesnė, nei skirtas finansavimas.
20. Nors 1,9 milijardo eurų kiekvienais metais skiriama iš Sanglaudos fondo, taip pat svarbi parama suteikiama iš Europos regioninės plėtros fondo (FEDER), tačiau šios finansavimo formos suteikiamos tik kai kurioms šalims ar pakraščio regionams, o ne centrinių regionų infrastruktūroms, kurios susiduria su transporto perkrova. Kitaip nei įprasta manyti, didieji prioritetiniai transeuropinio tinklo projektai yra numatyti šalyse, kurioms netaikomos šios dvi finansavimo formos.
21. Europos investicijų bankas (EIB) finansuoja šių tinklų statybą suteikdamas paskolas. Šios paskolos turi būti gražinamos ir daugiausia suteikiamos nedidelės rizikos projektams, taip pakenkiant geležinkelio linijų ar sudėtingesniems ir negreitai atsiperkantiems projektams.
22. Iš tiesų, akivaizdūs vėlavimai daro neigiamą poveikį geležinkelių ir tarptautinių jungiamųjų linijų projektams ir neleidžia pasinaudoti visomis atsivėrusios geležinkelių rinkos galimybėmis⁷: nei viena iš didžiųjų susisiekimo per Alpes linijų (Breneris ar Lijonas–Turinas), apie kurias jau buvo kalbama devintojo dešimtmečio pabaigoje, ir kurių tikslas – sumažinti krovinių automobilių srautą labiausiai perkrautuose maršrutuose, dar nėra pastatyta, o darbų pabaiga numatyta geriausiu atveju tik po 2015 m. Šie vėlavimai yra viena iš pagrindinių transporto perkrovos ir netolygaus transporto priemonių pasiskirstymo pagrindiniuose maršrutuose priežasčių.
23. Šiame kontekste būtina priminti, kad tarpvalstybinių tinklo atkarpų tiesimas (panaudojant Bendrijos finansinę paramą) tuo pačiu metu, kai tiesiamos ir valstybinės tinklo atkarpos, leistų padidinti pastarųjų rentabilumo lygį ir turėtų teigiamą poveikį kuriant kitas tinklo dalis. Iš tiesų, keli stambūs prioritetiniai

⁶ Dėl plėtros 2004 m. ir 2006 m. papildomai skirta 255 milijardai eurų.

⁷ Visa suma skirta kroviniui transportui – 2007 m., ir tarptautiniams jungiamiesiems keleivių vežimo tinklams – 2010 m.

projektai (tokie kaip geležinkelio linijos Paryžius–Briuselis–Kelnas–Amsterdamas–Londonas (PBKAL) projektas) yra nukentėję, kadangi nebuvo sujungti su tinklu.

24. Norint kuo labiau sumažinti šią riziką, reikėtų paskatinti valstybių, kuriose nevykdomi darbai, bet kurios tiesiogiai pajus šių darbų naudą, infrastruktūrų finansavimą ir skirti atitinkamą Bendrijos finansinę paramą. Su tokia praktika susidurta vykdant kai kuriuos stambius prioritetinius projektus. Paskutinis pavyzdys – 2004 m. gegužės 5 d. Prancūzijos–Italijos sutartis dėl Lijono–Turino pagrindinio tunelio statybos, pagal kurią Italija finansuos 63%, o Prancūzija 37% projekto, nes siekiama, atsižvelgus į visą projekto apimtį ir, pirmiausia į tai, kad didžioji dalis kelių, vedančių į statomą kelią, yra Prancūzijoje, vienodai paskirstyti investicijas ir taip palengvinti šio projekto įgyvendinimą.

4. Labai dideli finansiniai poreikiai.

25. Tarybos ir Parlamento sprendimo dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių⁸ vien III priede išvardytų 30 prioritetinių projektų finansiniai poreikiai sudaro 225 milijardus eurų, kurių didesnė dalis, 140 milijardų eurų, bus panaudota 2007 – 2013 m. Toliau pateiktoje lentelėje pateikiamos 2007 – 2013 m. numatytos sąnaudos ir finansinės paramos suma, kuri reikalinga 3 labiausiai žinomiems prioritetiniams projektams įgyvendinti.

	Būtinės investicijos 2007–2013 m. ir metinė parama taikant 50% normą (skaičiuojama mln. eurų)								
Projektas	Invest. 2007–2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Visa suma
PP6, Lijonas–Turinas (tarptautinė šaka) 2007–2013 m. ⁹	2900	100	100	150	200	300	300	300	1450
PP1, Breneris–Basis tunelis (2007–2013 m.)	2200	50	75	125	150	150	250	300	1100
PP3, Perpinjanas–Figueras ¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Visa suma	5360	205	225	300	350	450	550	600	2680

⁸ Sprendimas Nr. 884/2004/EB.

⁹ Išskaičiuota iš jau skirtos paramos.

¹⁰ 2007–2009 m. sąnaudos.

26. Kai kurie stambūs prioritetiniai projektai buvo pradėti, nes Bendrijos parama atliekant tyrimus atrodė ir tebeatrodo patraukliai (bendrojo finansavimo norma gali siekti net 50%), tačiau kai pradedami vykdyti darbai, ta parama tokia patraukli neatrodo. Visa Bendrijos paramos suma negali viršyti 10% visų investicinių sąnaudų, tuo tarpu atlikus tyrimus parama bendrai finansuojamiems darbams nesiekia net 10%.
27. Naujasis reglamentas dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo transeuropinių tinklų projektams¹¹ būtų realus postūmis, nes juo remiantis būtų galima skirti paramą tiems projektams, kuriems labiausiai to reikia (tarpvaldstybiniais prioritetiniams ar judėjimo per natūralias kliūtis projektams), o didžiausia galima 20% paramos norma¹² būtų dar didesnė paskata. Tačiau šio postūmio nepakanka, kai kalbama apie pagrindinių tinklo jungčių stambiuosius projektus, kurių sąnaudos, tenkančios valstybėms narėms, yra labai didelės (žr. anksčiau pateiktą lentelę).
28. Šie pakeitimai skirti tik normai, taikomai projektams, kurių finansavimas iš Bendrijos biudžeto nustatomas pagal dabartinės finansinės galimybes ir dėl to finansiniai ištekliai yra labai riboti. Taip pat būtina, prisidedant prie valstybinio ir privataus finansavimo, padidinti Bendrijos paramos sumą ir normą, kuri sustiprintų Bendrijos fondų svėrto efektą ir padėtų pagal III priede nurodytą grafiką užbaigti prioritetinius projektus, kurie patvirtinti Europos Parlamento ir Tarybos sprendime dėl pagrindinių TEN–Transportas gairių.

III. NAUJASIS TRANSEUROPINIŲ ENERGETIKOS TINKLŲ KONTEKSTAS ATSKLEIDŽIA NAUJUS POREIKIUS

1. Vidaus energetikos rinka ir išorinė priklausomybė.

29. Energetikos srityje direktyvų, atveriančių dujų ir elektros energijos rinkas Europoje, tikslas iš esmės pakeisti energetikos rinkas ir energetikos sritį. Iki 2007 m. visų valstybių narių elektros energijos ir dujų rinkos bus visiškai atvertos. Labai svarbu, kad kuo greičiau susidarytų tikros konkurencijos sąlygos, ir vartotojai iš tiesų galėtų pasirinkti paslaugų tiekėjus, kad paslaugų kokybė, ypač tiekimo patikimumas, būtų skaidrus, kad Europos mastu užsibrėžti tikslai, ypač dėl atsinaujinančios energijos, būtų pasiekti.
30. Keliose Europos Vadovų Tarybos susitikimuose (Stokholmo (2001 m.), Barselonos (2002 m.), Briuselio¹³ (2003 m.) buvo pripažinta, kad netinkama infrastruktūra gali labai pakenkti energetikos rinkai ir įstatymų leidyboje pasiektiems laimėjimams.
31. Didėjančios išorinės priklausomybės ir nuolatinio bendrosios energetikos rinkos nestabilumo sąlygomis ateinantys metai Europai bus labai svarbūs. Bendrijos išorinė priklausomybė dujų srityje šiuo metu jau didesnė nei 50%, o 2030 m. ji pasieks 80%.

¹¹ Reglamentas 807/2004, 2004 4 21, OL L 143, 2004 4 30.

¹² Ši padidinta norma taikoma tik prioritetiniams projektams energetikos srityje.

¹³ Kurios metu buvo patvirtinta europinės plėtos iniciatyva.

Susiklosčiusi padėtis buvo išnagrinėta Žaliojoje knygoje dėl energijos tiekimo patikimumo¹⁴.

32. Su vidaus ir išorės infrastruktūromis susijusios problemos turi būti sprendžiamos vienu metu. Briuselio Europos Vadovų Tarybos susitikime (2003 m.) buvo pabrėžta, kad vystant energetikos infrastruktūras turi dalyvauti visos naujos kaimyninės šalys ir ES partneriai Europos rinkoje. Kaimyninėms šalims, kurios patenkina didelę dalį Bendrijos gamtinių dujų poreikių ir užtikrina pirminės energijos tranzitą į Bendriją, tenka itin svarbus vaidmuo vykdant Bendrijos energetikos politiką. Šios šalys bus pagrindiniai Bendrijos vidaus dujų ir elektros energijos rinkų¹⁵ dalyviai.
33. Atsinaujinančios energijos plėtra Europoje galėtų pritraukti naujų investicijų į jau esamas energetikos sistemas, ypač į elektros tinklus. Pavyzdžiui, tinklų infrastruktūros stiprinimas galėtų būti pagrindinė Europos vėjo jėgainių jūroje plėtros politikos dalis¹⁶. Tokia energija jau yra viena iš transeuropinių energijos tinklų gairių, keliuose projektuose yra numatytas vėjo jėgainių jūroje prijungimas.
34. Visa tai labai svarbu energetikos infrastruktūroms. Dabar esanti infrastruktūra turi būti naudojama pritraukiant naujas energijos tiekimo formas, kurioms ji nebuvo pritaikyta. Taip pat artimiausiais metais didės naujų infrastruktūrų poreikis. Energetikos sektoriuje Europos Parlamentas ir Taryba transeuropinių energijos tinklų srityje (TEN-E)¹⁷ patvirtino tikslus, prioritetus ir bendros svarbos projektus.
35. Bendrijos finansinė parama, teikiama iš TEN-Energija biudžeto, dabar sudaro maždaug 22 milijonus eurų per vienerius nurodyto laikotarpio metus. Iki šiol suteikta finansinė parama daugiausia buvo skiriama ekonominio pagrįstumo analizei. Atliktas įvertinimas¹⁸ rodo, kad ši analizė buvo naudinga bendradarbiavimui skatinti, pasirengimui ir leidimams gauti. Kalbant finansiniais terminais, TEN biudžeto parama paprastai sudaro mažiau nei 1% visų projektų investicinių sąnaudų. Kiti Bendrijos finansavimo šaltiniai (struktūriniai fondai, išorinio bendradarbiavimo programos, Europos investicijų bankas), kurie buvo skirti energetikos tinklų plėtrai, panaudoti remiantis jų veiklos pobūdžiu¹⁹.

2. Priedamoji europinės veiklos vertė.

36. Kol vidaus energetikos rinka plėtojama, investicijų į infrastruktūras naudą gauna daugiau suinteresuotų šalių nei anksčiau. Tiksliau, elektros energijos tinklų jungimas padeda konkurencijos plėtrai keliose rinkose, duoda naudos kartu visoms šioms rinkoms. Naujas skystų gamtinių dujų terminalas (GDT) turės įtakos tiekimo patikimumui ir konkurencijai už valstybės narės, kurioje jis bus įrengtas, ribų. Dėl šių priežasčių didėja energetikos infrastruktūros vertė ES, ir atsiranda paskato investuoti valstybių lygmeniu. Todėl europinis požiūris yra dar būtinesnis ir svarbesnis.

¹⁴ Žalioji knyga „Energosijos tiekimo europinė strategija“, KOM(2000)769.

¹⁵ Energetikos politikos vystymas išsiplėtusiai ES, kaimyninėms šalims ir partneriams, KOM(2003)262.

¹⁶ Kaip nurodyta „Atsinaujinančių energijų vieta ES“, KOM(2004)366.

¹⁷ Sprendimas 1254/96/EB, Sprendimas Nr. 1229/2003/EB.

¹⁸ Programos TEN-E įvertinimas praėjus pusei termino, 2004 m.

¹⁹ 1996-2000 m.: struktūriniai fondai skyrė 2 milijardus eurų subsidijų; Europos investicijų bankas suteikė 3 milijardus eurų paskolų.

37. Pavyzdžiui, sujungus elektros energijos tinklus, nacionaliniai operatoriai, perduodantys energiją, paprastai prisiimtų išipareigojimus dėl investicijų, o į sąnaudas būtų atsižvelgta nustatant reguliuojamus tarifus. Vis dėlto, skaičiuodami investicijų naudą ir grąžą, kurios galima tikėtis iš vartotojų tarifų, jie iš esmės vertina valstybės lygiu. Europinė nauda, gauta iš investicijų į tinklų sujungimą, turi būti pripažinta ir ypač remiama.
38. Kai dujos tiekiamos iš išorės, paprastai investuoja privačios energetikos įmonės²⁰. Investuojantieji į dujų tiekimo infrastruktūrą gali susidurti su nepastovia politine ir ekonomine padėtimi ir už Bendrijos ribų, ir vidaus rinkoje (pavyzdžiui, paklausos garantija). Bendras Europos interesas dėl dujų tiekimo, kuri dvidešimčiai ateinančių metų garantuoja Europos rinka, galėtų pagrįsti ne tik politinę paramą ir palankių sąlygų investicijoms plėtrą, bet kartu ir nenumatytų išlaidų, atsiradusių pradėjus įgyvendinti projektus, paskirstymą.
39. sukūrus elektros energijos ir dujų vidaus rinką, dar svarbiau tapo pritaikyti Europos energetikos infrastruktūras, kad būtų remiamas rinkos konkurencingumas Europoje ir užtikrinamas energijos tiekimas kaimyninėms šalims. Rinkų liberalizavimas ir integracija pakeitė investavimo paskatas. Be to, naujas dėmesys skiriamas išskirtinai europinės svarbos investicijoms. Iš to darytina išvada, kad valstybės parama infrastruktūrų investicijoms neturi iškraipyti konkurencijos.
40. TEN–Energija gairėse Bendrija jau patvirtino bendros svarbos energetikos infrastruktūros projektų sąrašą. Šiame sąraše nurodomi ir prioritetiniai projektai. Tai projektai, suderinami su darniu vystymusi ir pripažįstami kaip ypač svarbūs Europos vidaus rinkos konkurencingumui ir tiekimo į Europą patikimumui stiprinti.
41. Šie prioritetiniai europinės svarbos projektai pagrindžia paskatą ir paramą. Apskritai parama, skiriama parengiamiesiems tyrimams (kuriems gali priklausyti ir išankstinis parengiamasis darbas), gali būti pakankama paskata. Išskirtiniais atvejais gali tekti prisidėti ir prie europinės svarbos statybų, kurių negali finansuoti tik vienos ar dviejų valstybių narių vartotojai.
42. Praeityje, kai parama dažniausiai buvo skiriama tyrimams, parama transeuropiniams energetikos tinklams (22 milijonai eurų per metus) sudarė 1% nuo visų investicinių projekto sąnaudų. Jei, susidarius naujoms sąlygoms, pagalba bus 1,7% ir ši norma bus pagrindinė bei taikoma TEN–Energija gairėse visoms nustatytų prioritetinių investicinių projektų sąnaudoms (22 milijonų eurų per metus), vidutinį metinį 2007–2013 m. laikotarpio biudžetą sudarys 50 milijonų eurų.

3. Sujungti elektros energijos tinklus.

43. TEN–E parama būtų skiriama projektams ar projektų daliai, kurie būtų nustatyti TEN–E gairėse²¹ ir kuriems Europos parama suteiktų pačią didžiausią pridėjamą vertę ir leistų paspartinti jų įgyvendinimą. TEN–E parama būtų skiriama tik tuo atveju jei projektai, finansuojami tik iš privataus sektoriaus, susidurtų su ekonominiais sunkumais. Taip pat šie projektai galėtų būtų tokie, kurie duotų daugiausia naudos.

²⁰ Bent jau į tas tinklo dalis, kurios yra ne ES teritorijoje.

²¹ Sprendimas Nr. 1229/2003/EB ir siūlomi pakeitimai.

44. 2002 m. Barselonos Europos Vadovų Taryba pažymėjo, kad labai svarbu užbaigti elektros energijos trūkstamas jungtis ir apibrėžti konkretų tikslą – sukurti jungtis, kuriomis būtų perduodama ne mažiau kaip 10% šalies vidaus instaliuoto galingumo. Šis lygis dar nėra pasiektas daugelyje valstybių narių. Tarpvalstybinė prekyba elektros energija Europoje sudaro vos 8% visos suvartojamos energijos. Europos Vadovų Taryba taip pat pripažino, kad 10% gali būti per maža siektina norma tuo atveju, jei rinkos koncentracija būtų didelė.
45. Netinkamas elektros energijos tinklų sujungimas apribotų rinkose esantį tiekimo patikimumą, pakenktų tinklų saugos pastangoms ir elektros srovės tiekimo trikdžių valdymui. Pavyzdžiui, Italijoje, elektros energijos tinklų sujungimo su kaimyninėmis šalimis Austrija ir Slovėnija sustiprinimas, padidintų patikimumą ir pasiūlos įvairovę. Suderintas energetinių tinklų darbas Bendrijoje ir kaimyninėse šalyse svariai prisidėtų prie tiekimo patikimumo. Ateityje, jei elektros tinklai nebūtų sujungti, Europos energetikos ištekliai būtų naudojami neefektyviai.

4. Sustiprinti dujų tiekimą.

46. Bendrijos priklausomybė nuo užsienio tiekėjų dujų sektoriuje 2030 m. turėtų padidėti nuo 50% iki 80 ar daugiau procentų. Siekiant užtikrinti dujų tiekimą į Europą iš trečiųjų šalių, pirmiausia iš Rusijos, Alžyro, Kaspijos jūros regiono ir Mašreko šalių, o taip pat atsižvelgiant į laiką, būtiną stambiesiems projektams, į kuriuos investuoja kelios šalys, įgyvendinti, atsargesnis požiūris reikėtų, kad dabartinės pagrindinės investicijos būtų skiriamos naujiems tinklams statyti ir turimiems atnaujinti.

IV. BŪTINA SUKURTI NAUJĄ TEISINĮ PAGRINDĄ TRANSEUROPINIAMS TRANSPORTO IR ENERGETIKOS TINKLAMS

47. Atsižvelgiant į ankstesnius teiginius, jei paįsytume ne tik biudžetinių aspektų, akivaizdu, jog reikia iš esmės persvarstyti TEN reglamento nuostatas, taikymo sritis ir įgyvendinimo priemones tam, kad būtų atsižvelgta į transeuropinių transporto ir energetikos tinklų politikos prioritetus, ES numatytus 2007– 2013 metams ir kurie yra išdėstyti naujuosiuose Tarybos ir Europos Parlamento sprendimuose dėl gairių ir pozicijose.
48. Siekiant visiškai įgyvendinti Bendrijos tikslus dėl tinklo plėtos, naujajame reglamente nustatomos bendrosios paramos suteikimo taisyklės, kurios remiasi šiais esminiais principais:

Supaprastinimas

Remiantis Komisijos komunikatu dėl finansinių perspektyvų ir ketinant supaprastinti šių bendrųjų taisyklių taikymo tvarką, ji bus tvirtinama taikant ne bendro sprendimo, bet komitetų procedūrą.

Siekiant suderinti 1999 m. Tarybos sprendimo nuostatas dėl komitetų procedūros²² su komiteto veiklos procedūra, kuri nustatyta reglamente, ji yra iš dalies keičiama. Prioritetiniai projektai buvo atrinkti bendru susitarimu ir po to patvirtinti Europos

²²

Sprendimas EB Nr. 1999/468, 1999 m. birželio 28 d., OL L 184, 1999 m. liepos 17 d.

Parlamente bei Taryboje. Atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant Reglamentą Nr. 2236/95 ir į Komisijai šiuo reglamentu suteiktus įgaliojimus, patariamasis komitetas atrodė tinkamiausias pasirinkimas.

Sąlygų įvykdymas

Laikantis bendrosios transporto ir energetikos politikos principų, paramos sąlygotumas yra pagrindinis naujojo reglamento punktas. Daugiausia dėmesio transporto srityje būtų skiriama labiausiai aplinką tausojančioms transporto priemonėms (pavyzdžiui, geležinkelio transportui, ypač pervežančiam krovinius), kurios užtikrintų patikimumą ir saugumą. Prie kiekvieno prašymo finansuoti greitąją geležinkelio liniją turi būti pridedama analizė, kurioje nurodomos galimybės naudotis esamomis infrastruktūromis (kai sumažės jų apkrova) plečiant krovinių gabenimą tolimų atstumų geležinkelio linijomis. Transporto ir energetikos tinklų finansavimas iš TEN biudžeto bus skiriamas tik užtikrinus tęstinumą ir tinklų tarpusavio ryšį.

Atranka ir sutelkimas

Įvykdžius visas sąlygas, bus galima atidžiai atrinkti projektus ir taip palengvinti fondų lėšų skyrimą tik ribotam projektų skaičiui, pirmiausia tiems, kurių Bendrijos pridedamoji vertė yra didžiausia. Tai leis geriau patenkinti projektų rengėjų lūkesčius ir būtinybę užtikrinti patikimą ir efektyvų vadovavimą.

TEN–T siūlomas šiek tiek daugiau nei 20 milijardų eurų biudžetas 2007–2013 m. atrodo itin patraukliai. 2,9 milijardo eurų metinis biudžetas (šiuo metu biudžetą sudaro 600 milijonų eurų) užtikrintų kai kurių TEN–Transportas prioritetinių projektų didelę visų investicijų dalį.

Be to, siekiant sustiprinti Bendrijos paramos svarto efektą, visas biudžetas bus skiriamas tik dvejų rūšių projektams, kuriuos įgyvendinant bus labiausiai prisidėta prie transeuropinio tinklo plėtros:

- prioritetiniams projektams, tarp kurių ypatingas dėmesys bus skiriamas tiems projektams, kurie prisidės prie vidaus rinkos integracijos išsiplėtusioje Bendrijoje ir tiems, kurie labai padės sumažinti netolygų pasiskirstymą tarp tolimojo susisiekimo krovinių gabenimo transporto priemonių, suteikiant prioritetą labiausiai tausojančioms aplinkai;
- kitiems bendros svarbos projektams, ypač tiems projektams, kuriuos įgyvendinant pagerės paslaugos teikimo kokybė naudojantis tinklais, padidės transporto naudotojų saugumas²³ ir sauga, bus užtikrintas nacionalinių tinklų sąveikumas, ir programoms, pertvarkančioms geležinkelio, oro ir jūrų transporto valdymo sistemą.

Energetikos srityje bus finansuojami prioritetiniai projektai, apibrėžti Sprendime 1229/2003/EB, nustatančiame gaires. Parama, kuri pirmiausia skiriama ekonominio pagrįstumo analizei, apims ir projekto parengimą (iki statybų pradžios), įskaitant

²³

Direktyva Nr. 2004/54 dėl tunelių saugumo, 2004 balandžio 29 d.

techninius ir aplinkos bei geologinius ir gręžinių tyrimus sunkiai prieinamose teritorijose, dėl kurių darbai gali pabrangti. Parama statyboms pagrįsta tik ypatingais atvejais, kai Europos pridedamoji vertė yra labai didelė ar susiduriama su sunkumais įveikiant natūralias gamtines kliūtis. Tai galėtų būti tie atvejai, kai projektai yra tarpvalstybiniai arba sujungia su kaimyninėmis šalimis.

Proporcingumas

Transporto srityje šiame reglamente kai kurioms prioritetinių projektų dalims numatoma bendrojo finansavimo didžiausia galima 30% norma ir, išskirtiniu atveju, tarpvalstybinėms projekto dalims didžiausia galima norma padidinama iki 50%. Taigi bendrojo finansavimo norma bus didesnė paskata ir proporcinga projekto pridedamajai vertei Bendrijoje, kitaip tariant, naudai, kurią turės trečiosios šalys, sukūrusi infrastruktūrą. Viena vertus, esant tokioms sąlygoms, bus paprasčiau: laikytis projektų vykdymo grafiko, kuris patvirtintas neseniai priimtame sprendime, nustatančiame gaires; ir užtikrinti tinklo tęstinumą, nes iki šiol tarpvalstybinėms dalims, sujungiančios įvairius nacionalinius tinklus, buvo teikiama ypač menka finansinė parama.

Be to, didžiausia galima bendrojo finansavimo norma ir 7 metų Bendrijos finansavimo garantija padės suderinti daugelio projektų, kuriuos būtina pradėti įgyvendinti 2007–2010 m., finansavimo programas, kurios šiuo metu yra problemiškos. Pažymėtina, kad tai yra didžiausios galimos normos, todėl vidutinė finansavimo norma bus gerokai mažesnė, nes šių dotacijų dalis bus skiriama technologiniams ir pramonės projektams, užtikrinantiems tinklų tarpusavio ryšį, oro transporto valdymui pagal susitarimus dėl atviro dangaus, saugumui ir patikimumui (šie projektai nėra tiesiogiai įtraukti į prioritetinių sąrašą).

Padidinus Bendrijos finansinę paramą, valstybės narės turės suteikti tvirtas finansavimo garantijas ir išsipareigoti įgyvendinti projektus pagal patvirtintą grafiką. Taigi sudarytos sutartys tarp susijusių valstybių narių ir Komisijos galės sustiprinti šių valstybių išsipareigojimą užtikrinti didelės svarbos projektų įgyvendinimą. Komisija stebės, kad dėl bendrojo finansavimo normos padidinimo nevėluotų projektų, kurie dar tik baigiami apibrėžti, o jų finansavimo planas dar nepatvirtintas, įgyvendinimas. Be to, siekiant palengvinti Sprendimo Nr. 884/2004, nustatančio TEN gaires, III priede nurodytų kai kurių projektų koordinuotą įgyvendinimą, Komisija, kaip nustatyta minėto sprendimo 17a straipsnyje, galės kreiptis į Europos koordinatorių.

Lentelėje pateikiamos paramos normos skiriamos pagal projektų (transporto) kategoriją.

	Didžiausia galima paramos norma	
	Tyrimai	Statyba
1. Prioritetiniai projektai ²⁴	50%	iki 30%

²⁴

Pagal Sprendimo Nr. 884/2004 III priedą, 2004 m. balandžio 21 d.

Iš kurių tarpvalstybinės atkarpos	50%	iki 50%
2a. Kiti projektai, kurie užtikrina tinklų tarpusavio ryšį, saugumą, saugą	50%	iki 50%
2b. Kiti bendros svarbos projektai	50%	iki 15%

Energetikos srityje parama tyrimams gali sudaryti 50% visų remtinų sąnaudų, o kai norma taikoma statyboms, yra tik 10% visų remtinų sąnaudų. Ypač prioritetiniams projektams, su kuriais susiję didžiuliai finansavimo uždaviniai, ir duodantiems Europos mastu ypač didelę naudą (tai dažniausiai yra tarpvalstybiniai ar sujungiantys kaimynines šalis projektai), išskirtiniais atvejais galima skirti paramą taikant 20% normą. Atsižvelgiant į energetikos konkurencinį pobūdį, siūloma nedidinti didžiausios galimos paramos normos, kuri nustatyta TEN reglamente. TEN–Energija finansavimas, skiriamas darbams, turėtų būti suteikiamas projekto dalims, kurios yra Bendrijoje. Parama tyrimams galėtų apimti visą projektą, įskaitant ir tas dalis, kurios yra už Bendrijos ribų.

Skiriant paramą projektų statyboms ar projektų dalims šalyse partnerėse, būtina ją derinti su kitomis finansavimo priemonėmis (fondai, skirti užsienio politikai, Europos investicijų bankas ir t.t.); derinimas būtinas tam, kad galima būtų skirti finansinę paramą iš šių šaltinių TEN–Energija projekto šalims partnerėms. Svarbiems mūsų šalių partnerių infrastruktūros projektams galima skirti paramą panaudojant tokias finansavimo priemones kaip rizikos kapitalą, paskolų palūkanų subsidijas, paskolų garantijas, rizikos draudimus ir t.t.

Paramos formos

Projektų rengėjai gali pasinaudoti keliais finansavimo būdais, kurie palengvina projektų įgyvendinimą. Galiojančiame reglamente numatytos finansavimo priemonės, tokios kaip palūkanų subsidijos, kurios skiriamos palengvinti paskolų palūkanų našta, bet kuriomis iki šiol dar labai mažai pasinaudota, ir rizikos kapitalas; naujajame reglamente siūloma sukurti garantijos priemonę, kuri leistų padengti nenumatytas TEN projektų išlaidas, susidariusias pasibaigus statybų darbams. Šios naujos garantijos priemonės tikslas – paskatinti privatųjį sektorių investuoti į transeuropinius transporto tinklų projektus. Minėta priemonė padėtų numatyti finansines sąnaudas ir paskatinti privatųjį sektorių per kuo trumpesnę laikotarpį susitarti dėl finansinio paketo su privačiais bankais. Projekto įgyvendinimo pradžioje garantija bus ribota ir (arba) privačiam sektoriui taikoma didžiausia galima paskolos norma. Valstybės narės, kuriose vykdomas projektas, privalės svariai prisidėti prie jo finansavimo. Išsamus pasiūlymas, sąlygos ir taikymo taisyklės bus pateikiamos atskirame komunikate. Kadangi visos šios priemonės yra labai sudėtingos, norint jas tvarkyti, gali prireikti ekspertizės.

Vadyba

Valstybės narės, remdamosi savo institucine sistema, atsako už projektų įgyvendinimą. Ši atsakomybė remiasi naujajame reglamente patikslintomis

nuostatomis dėl įgyvendinimo priemonių, atitinkamų Komisijos ir valstybių narių įsipareigojimų dėl projektų atrankos, vadovavimo jiems ir paramos vykdymo. Nors pagal naujojo reglamento nuostatas Komisija ir turi sprendžiamąją galią atrenkant projektus, dėl techninės ir finansinių išlaidų priežiūros svarbiausią vaidmenį siūloma suteikti valstybėms narėms.

Vadovaujantis 2002 m. gruodžio 19 d. Tarybos reglamentu Nr. 58/2003, dėl naujojo reglamento taikymo Komisijai paliekama teisė patikėti šios programos valdymą transeuropinių transporto tinklų vykdomajai agentūrai. Tokiu atveju Komisija neatleidžiama nuo programos valdymo. Paprasčiausiai kai kurios valdymo užduotys būtų patikimos agentūrai.

V. PASTABOS DĖL STRAIPSNIŲ

1 straipsnyje apibrėžiami programos tikslai. Šis straipsnis beveik nesiskiria nuo šiuo metu galiojančio reglamento, nustatančio bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių tinklų srityje, 1 straipsnio.

2 straipsnyje apibrėžiamos vartojamos sąvokos.

3 straipsnyje apibrėžiami kriterijai, kuriais vadovaujantis nustatomas kandidatų tinkamumas; šis straipsnis atitinka galiojančio reglamento 2 straipsnį.

4 straipsnyje nustatomos paraiškų finansinei paramai gauti pateikimo taisyklės ir iš dalies atitinka galiojančio reglamento 8 straipsnį.

5 straipsnyje pateikiami atrankos kriterijai dėl finansinės paramos suteikimo transporto ir energetikos srityje. Straipsnyje numatoma reikia skirti ypatingą dėmesį prioritetiniams projektams, kuriems suteikiama didesnė parama.

6 straipsnyje nustatomos reglamento taikymo sritys; straipsnis atitinka galiojantį reglamentą, išskyrus nenumatytų išlaidų, susidariusių pasibaigus statybos darbams, kurios nuo šiol yra padengiamos iš garantijų instrumento.

7 straipsnyje nustatomos intervencijos formos taip pat yra galima didžiausia Bendrijos finansinės paramos norma. Šiame straipsnyje pažymima, kad Komisija pagal komitetų procedūrą patvirtina taisykles, grafiką ir finansinės paramos įmokų sumas.

8 straipsnyje pateikiamos nuostatos dėl Bendrijos finansinių paramų, skiriamų skirtingiems projekto veiksmams, sudėjimo.

9 straipsnyje kalbama apie koordinavimą ir suderinamumą su kitomis Bendrijos politikomis, kurių turi būti laikomasi projektuose, finansuojamuose vadovaujantis reglamento nuostatomis.

10 straipsnyje apibrėžiama Komisijos atsakomybė dėl reglamento įgyvendinimo.

11 straipsnyje numatoma, kad Komisija sudaro daugiametę programą, apimančią prioritetinius projektus, ir nustato finansinės paramos sumą 2007 – 2013 m. Metinėje programoje apibrėžiami kriterijai dėl finansinės paramos suteikimo bendros svarbos projektams, kurie nebuvo numatyti daugiametėje programoje.

12 straipsnyje patikslinamos finansinės paramos suteikimo taisyklės; parama suteikiama priėmus sprendimą dėl metinio biudžeto vykdymo, kuris priklauso nuo projekto pažangos ir biudžeto galimybių. Straipsnyje nustatomos taisyklės dėl Komisijos pranešimo apie sprendimus suteikti paramą.

13 straipsnis nekeičiamas, ir kaip ankstesniame 11 straipsnyje nustatomos išmokų nuostatos.

14 straipsnyje nagrinėjama valstybių narių atsakomybė. Valstybės narės prižiūri ir kontroliuoja veiksmus, kuriems skiriama Bendrijos parama.

15 straipsnyje nustatomos taisyklės dėl finansinės Bendrijos paramos priežiūros, galiojimo sustabdymo, sumažinimo ir panaikinimo; šis straipsnis yra beveik toks pat kaip galiojančio reglamento 13 straipsnis. Kai kuriais atvejais Komisija, vadovaudamasi proporcingumo principu, gali pareikalauti grąžinti finansinę paramą.

16 straipsnyje numatomos finansinės apsaugos priemonės, užtikrinančios, kad remiami veiksmai bus atlikti, o pažeidimai – sustabdyti, ir jiems pritaikytos sankcijos.

17 straipsnyje numatoma, kad, Komisijai įgyvendinant kai kuriuos Reglamento straipsnius, padės patariamasis komitetas.

18 straipsnyje numatomas Komisijos ar valstybių narių remiamų veiksmų įvertinimas.

19 straipsnyje numatoma, kad Komisija kas treji metai pateiks kitoms institucijoms atliktos veiklos ataskaitą. Šiame straipsnyje nurodoma, kad valstybės narės ir paramos gavėjai apie paramą paskelbtų viešai.

20 straipsnyje nurodoma suma skirta 2007–2013 m.

21 straipsnyje 2010 m. pabaigoje numatomas programos persvarstymas dėl jos tęstinumo po 2013 m., remiantis ankstesne įgyta patirtimi, apie kurią bus pranešta Parlamentui ir Tarybai.

22 straipsnyje pateikiami šiuo reglamentu daromi Reglamento Nr. 2236/95 pakeitimai.

23 straipsnyje numatoma reglamento įsigaliojimo ir taikymo pradžia nuo 2007 m. sausio 1 d. Kol įsigalios šis reglamentas, taikomos Reglamento Nr. 2236/95 nuostatos.

AIŠKINAMOJO MEMORANDUMO PRIEDAS

I. Bendrijos pridedamoji vertė, subsidarumas ir proporcingumas.

- Kokie yra numatytų priemonių tikslai, palyginti su Bendrijos įsipareigojimais?

XV antraštinėje Sutarties dalyje Bendrija prisideda prie transeuropinių tinklų kūrimo ir plėtojimo transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūrų srityse. Bendrija savo veikla siekia remti nacionalinių tinklų tarpusavio ryšį ir sąveiką, taip pat galimybę tokiais tinklais naudotis, kad užtikrintų tų tinklų tęstinumą ir naudotojų saugumą.

- Ar numatytos priemonės yra išskirtinai Bendrijos kompetencija, ar ja dalijamasi su valstybėmis narėmis?

Kompetencija dalijamasi su valstybėmis narėmis.

- Kokia yra problemos europinė dimensija?

Transporto infrastruktūros dažniausiai priklauso nuo finansavimo, skiriamo iš nacionalinių biudžetų. Tačiau, kai nacionalinis biudžetas yra labai ribotas, pirmumo teisė suteikiama investicijoms į šalyje esančias atkarpas, o ne į tarpvalstybinį tinklą, kurio atsiperkamumas yra labai nedidelis, o sunkumai, su kuriais susiduriama koordinuojant tarpvalstybinius tinklus, yra didžiuliai. Jei Bendrija neprisidės prie finansavimo, daugelio tarpvalstybinių tinklų kūrimas labai vėluos, nors jie yra svarbiausi transeuropinių tinklų politikos programoje, nes jais numatoma sujungti atskirų šalių tinklus.

Energetikos tinklų svarba Bendrijai priklauso pirmiausia nuo naujai sukurtos elektros energijos rinkos. Kaip ne kartą pažymėjo Europos Vadovų Taryba, netinkamos infrastruktūros galėtų smarkiai susilpninti elektros energijos rinkoje ir teisėkūroje padarytą pažangą. Per kelerius ateinančius metus Europos energetikos infrastruktūros turės būti pritaikytos, kad galėtų susidoroti su energijos srautu. Visos Bendrijos vartotojams bus skiriama tiek investicijų, įskaitant ir investicijas į tinklų sujungimus, kad būtų užtikrinta europinio lygio tinklų veikla. Taip pat bus investuojama į naująją infrastruktūrą, skirtą priimti energiją iš ne ES šalių, dėl energetikos srityje didėjančios priklausomybės nuo išorės. Pagaliau, šie transeuropiniai tinklai paskatins veiksmingai panaudoti energijos, ypač atsinaujinančios, šaltinius visoje Europoje.

- Ar valstybės narės gali sėkmingai pasiekti šiuos tikslus?

Transporto srityje įgyvendinamų stambių bendros svarbos projektų, kurie skirti eismo srautui pagerinti, transeuropiniai rezultatai svarbūs ne vienai valstybei, bet ir jos kaimynėms. Vargu ar galima tikėtis, kad šios šalys finansuotų tokias infrastruktūras, kurių teikiama didžiulė nauda tektų kitoms šalims.

Dėl rinkų liberalizavimo ir integracijos energetikos tinklų srityje buvo pakeistos investicinės išmokos. Transeuropinės svarbos investicijų į tinklų sujungimus negali apmokėti tik vienos ar dviejų šalių mokesčių mokėtojai.

- Kuri išeitis veiksmingiausia: ar ta, kurios ieškoma per Bendrijos veiksmus, ar ta, kurios ieškoma per nacionalinius veiksmus? Kokia yra Bendrijos veiksmų pridedamoji vertė ir kokia kaina būtų sumokėta, jei nieko nebūtų padaryta?

Transporto srityje bendros svarbos projektai buvo numatyti Europos Parlamento ir Tarybos sprendime, nustatančiame TEN–T gaires. Vis dėlto siekiant panaudoti investicijas, kurios padėtų sukurti susietą ir sąveikaujantį, konkurencingą ir saugų transporto tinklą, nacionalinis interesas nėra didesnis už Bendrijos interesą. Vėlavimai, įgyvendinant 14 prioritetinių projektų, nustatytų Esene, ypač tarpvalstybinių projektų, patvirtina šią išvadą. Įgyvendinus šiuos projektus, bus skatinama prekybos tarp valstybių narių plėtra, pagerės susisiekimas, kartu turėtų padidėti BVP nuo 0,2 iki 0,3% – tai yra vienas milijonas nuolatinių darbo vietų. Pagal dabartines tendencijas 4% bus sumažintas išmetamųjų CO₂ dujų kiekis. Todėl Bendrijos parama bendros svarbos projektams yra būtina ir visais atvejais pagrįsta. Neįgyvendinus šių veiksmų, infrastruktūra bus nepritaikyta poreikiams – tai turėtų neigiamą poveikį ne tik bendrai visam tinklui, bet ir transporto apkrovos lygiui, saugumui, užterštumui ir susisiekimui su pakraščiu regionais, taip pat netiesioginis neigiamas poveikis būtų daromas ir ekonominiam visos Sąjungos augimui bei konkurencingumui.

Energetikos tinklų srityje europinės svarbos projektai buvo numatyti Tarybos ir Parlamento sprendime, nustatančiame TEN–Energija gaires. Vis dėlto nacionaliniai interesai darant investicijas, suteikiančias galimybę plėsti integruotą ir konkurencingą energetikos rinką Europoje, gali pasirodyti ne tokie svarbūs, palyginti su Bendrijos interesais. Tai, kad neskubama investuoti į tarpvalstybinius projektus, tik patvirtina šią išvadą. Štai kodėl Bendrijos parama europinės svarbos projektams yra būtina ir visais atvejais pagrįsta. Todėl nekalbama apie tai, kad reikia suteikti pridedamąją vertę valstybės narės veiksams, norima tik pabrėžti ypatingą europinės svarbos investicijų reikšmę. Neįgyvendinus šių veiksmų infrastruktūra būtų nepritaikyta ir trukdytų energetikos vidaus rinkos plėtrai.

– Ar Bendrijos veiksmų intensyvumas proporcingai atitinka siekiamus tikslus?

Prioritetiniams transporto projektams siūloma vidutinė 15% visų investicinių sąnaudų parama. Pirmiausia parama būtų skiriama tarpvalstybinėms atkarpoms. Parama, skatinanti sąveikaujančio ir sujungto tinklo plėtrą, yra tokio pat dydžio kaip ir kaina, kurią teks sumokėti visai Bendrijos ekonomikai, jeigu šie veiksmai nebus įgyvendinti.

Energetikos tinklų prioritetiniams projektams, nustatytiems TEN–Energija gairėse, siūloma 1,7% finansinė parama nuo visų investicinių sąnaudų Europoje. TEN–Energija parama bus pirmiausia skiriama projektams, kuriuos įgyvendinus bus pasiekti Sąjungos politikos užsibrėžti tikslai. Parama, skatinanti sujungto tinklo plėtrą, yra tokios pačios svarbos kaip ir kaina, kurią teks sumokėti visai Bendrijos ekonomikai, jeigu šie veiksmai nebus įgyvendinti.

– Kokia geriausia išeitis siekiant šių tikslų? (Rekomendacijos, finansinė parama, abipusis pripažinimas, įstatymų leidyba ir t.t.).

Kaip įprasta, tai yra finansinė parama, suteikta remiantis Parlamento ir Tarybos reglamentu.

– Ar pagal teisinį pagrindą taikymo sritis, trukmė ir intensyvumas nėra didesni negu reikia?

Atsižvelgiant į ribotas valstybines investicijas ir sunkumus pritraukiant privačius investuotojus, Bendrijos finansinė parama, skiriama infrastruktūroms, duodančioms naudos europiniu lygiu, pasiteisina ir papildo transporto politiką ir TEN–T esmines gaires, apibrėžtas Baltojoje knygoje.

Kalbant apie energetikos tinklus, finansinė parama investicijoms, atnešančioms naudos europiniu lygiu, būtų pagrįsta kai kuriais atvejais net ir liberalizuotoje rinkoje; šiuo metu į

energijos perdavimo infrastruktūros, remdamiesi nustatytais oficialiais integruotų sąnaudų tarifais, investuoja tinklo operatoriai.

II. Poveikio įvertinimas.

Apsvarsčiusi TEN–Transportas gaires (KOM (2003) 564), Komisija paprašė atlikti išsamų pasiūlymo, iš dalies pakeičiančio Sprendimą Nr. 1692/96/EB, pateikiančio Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros, poveikio tyrimą. EAS (2003) 1060 dokumente pateiktos šios svarbios pastabos:

a. TEN–T investicijų programa paskatins Europoje konkurencingumą ir ekonomikos augimą. Taip pat prisidės prie tarptautinės prekybos plėtros, ypač naujose valstybėse narėse.

b. Šiuo metu statybų darbai paskatins darbo vietų kūrimą, ypač susijusiuose regionuose.

c. Ateityje dėl padidėjusių galimybių bendradarbiauti pagerės gyvenimo sąlygos, be to, pagerinus tinklų sujungimą ir susisiekimą, atsiras daugiau galimybių prekybai, todėl numatomas 0,23 % BVP augimas, kuris reiškia milijoną nuolatinių darbo vietų.

Van Miert ataskaitoje numatyta, kad reikia 600 milijardų eurų investicijų visiems bendros svarbos projektams, iš kurių 225 milijardų turi būti skiriama prioritetiniams projektams (vien2007 – 2013 m. šiems projektams numatyta 140 milijardų).

Energetikos tinklų srityje remiamų, t.y. bendros svarbos, ypač prioritetinių projektų poveikio įvertinimą Komisija pateikė tuo pačiu metu kaip ir 2003 m. gruodžio 10 d. pasiūlymą dėl naujų TEN–Energija gairių²⁵.

Įvertinime pateiktose išvadose teigiama, kad galiojančiose 2003 m. birželio mėn. ir naujai siūlomose gairėse nustatytų projektų įgyvendinimas turės teigiamą poveikį visai ekonomikai: per naujų valstybių energetikos tinklų integraciją – sanglaudai; palengvinus atsinaujinančios energijos produkcijos integraciją – aplinkai; padidinus prekybos galimybes – vidaus rinkai; padidinus importo galimybes ir pajėgumus importo šaltinius bei maršrutus – energijos tiekimo patikimumui, pagaliau bendradarbiavimui su kaimyninėmis valstybėmis.

Akivaizdu, kad TEN–Energija parama tinklui nesuteikia vienodų pranašumų visų rūšių energetikos infrastruktūroms. Tinklo išsiplėtimas ypač bus naudingas didelio masto elektros energijos gamybai. Tačiau pagal dabartines gaires tiesioginis energijos šaltinių sujungimas su vietinėmis elektros energijos paskirstymo sistemomis (kurios yra bendros kai kurioms atsinaujinančioms energijoms ir kombinuotoms elektros energijos ir šildymo technologijoms) TEN–Energija paramos programoje nenumatytas.

Siūloma Bendrijos parama padės paskatinti ir paspartinti TEN–Energija gairėse nustatytų energetikos infrastruktūrų projektų įgyvendinimą bei gauti laukiamos naudos.

²⁵ EAS(2003)1369, 2003 12 10.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse ir iš dalies pakeičiantis Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2236/95

EUROPOS SAJUNGOS PARLAMENTAS IR TARYBA,

atsižvelgdami į Europos Bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 156 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą²⁶,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²⁸,

laikydami 251 straipsnyje numatytos tvarkos²⁹,

kadangi:

- (1) 2002 m. metų kovo 15–16 d. Barselonos Taryba savo išvadose pabrėžė, kad galingi tinklai, integruoti į transporto ir energetikos sektorius, lemia Europos vidaus rinkos sėkmę, o esamų tinklų geresnis panaudojimas ir trūkstančių grandžių sukūrimas galės padidinti efektyvumą, konkurencingumą, užtikrinti reikiamą kokybės lygį ir sumažinti perkrovos vietų skaičių ir tokiu būdu suteikti geresnę ilgalaikę tvarumą. Šie poreikiai taip pat numatyti Lisabonos viršūnių susitikime valstybių ir vyriausybių vadovų priimtoje strategijoje, apie kurią nuolat primenama.
- (2) 2003 m. gruodžio 12–13 d. Europos Taryba patvirtino Europos veiksmus dėl augimo skatindama Komisiją perskirstyti išlaidas, jei įmanoma, investicijoms į fizinį kapitalą, investuojant į transeuropinių tinklų, kurių prioritetiniai projektai yra esminiai elementai vidaus rinkos darnai stiprinti, infrastruktūrą.
- (3) Užfiksuoti vėlavimai įgyvendinant transeuropines jungtis, ypač pasienio ruožuose, gali rimtai pakenkti Sąjungos, valstybių ir paribio regionų konkurencingumui, kurie negalės arba daugiau pasinaudoti bendros rinkos teikiama is privalumais.
- (4) Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr.1692/96/EB pateikiantis Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros³⁰, toliau – TET, su pakeitimais,

²⁶ OL C, p..

²⁷ OL C, p..

²⁸ OL C, p..

²⁹ ...

padarytais Sprendimu 884/2004/EB, numatyta, kad sąnaudos iki 2020 m. transeuropinio tinklo sukūrimui sieks apie 600 milijardų eurų. Vien prioritetiniams projektams, kaip apibrėžta III priede, būtinos investicijos siekia apie 140 milijardų eurų 2007–2013 m. laikotarpiui.

- (5) Šiems tikslams pasiekti tiek Parlamentas, tiek Taryba pabrėžė būtinybę sustiprinti ir pritaikyti finansines priemones didinant Bendrijos bendro finansavimo lygį, numatant taikyti didesnę Bendrijos bendro finansavimo procentą ypač tarpvalstybinio pobūdžio, tranzitą lengvinantiems ar gamtinių kliūčių įveikimo projektams.
- (6) 2003 m. birželio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1229/2003/EB, nustatantis tam tikras gaires transeuropiniams energetikos tinklams ir panaikinant Sprendimą 1254/93/EB³¹, išskiria tikslus, veiklos prioritetus ir bendros svarbos projektus tinklo sukūrimui ir vystymui, įskaitant ir prioritetinius projektus. Būtinos investicijos, užtikrinančios galimybę visapusiškai dalyvauti vidaus rinkoje visoms valstybėms narėms ir sukurti jungtis su kaimyninėmis šalimis, siekia 28 milijardus eurų iki 2013 m. vien tik prioritetiniams projektams. Iš šios sumos apie 8 milijardų eurų realizuojama trečiosiose šalyse.
- (7) 2003 m. gruodžio 12–13 d. Europos Taryba paragino Komisiją toliau tirti būtinybę sukurti konkrečią Bendrijos garantinę priemonę, skirtą padengti tam tikrą riziką, galinčią kilti po statybų vykdant transeuropinių transporto tinklų projektus. Dėl energetikos Taryba paskatino Komisiją persikirstyti išlaidas investicijoms į fizinių kapitalą siekiant paskatinti augimą.
- (8) 1995 m. rugsėjo 18 d. Europos Tarybos reglamento Nr. 2236/95/EB, nustatančio bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių tinklų srityje³², su pakeitimais, padarytais Reglamentais Nr. 1655/99/EB ir Nr. 807/2004/EB, davė didelį postūmį, kadangi numatytiems prioritetiniams projektams leidžia taikyti aukštesnę, padidintą iki 20 %³³, finansavimo normą. Vis dėlto jis ir toliau lieka priklausomas nuo įgyvendinimo taisyklių, kurias reikėtų supaprastinti, ir nuo Bendrijos biudžete numatytų ribotų lėšų. Papildant nacionalinius viešojo ir privataus sektorių skiriamą finansavimą būtina didinti Bendrijos paramą, didinant paramos lėšų sumą, ir intervencijos normą siekiant sustiprinti Bendrijos lėšų įtaką ir tokiu būdu sudaryti sąlygas įgyvendinti sustabdytus prioritetinius projektus.
- (9) Atsižvelgiant į kiekvienos iš transeuropinių tinklų sudedamosios dalies – transportui, energetikai, telekomunikacijoms – ir joms būdingų savybių raidą ir siekiant kuo efektyviau valdyti kiekvieną programą, reikėtų parengti daug atskirų reglamentų toms sritims, kurioms iki šiol buvo taikomas 1995 m. rugsėjo 18 d. Europos Tarybos reglamentas Nr. 2236/95/EB.
- (10) Šiuo reglamentu siekiama sukurti programą, numatančią bendras taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų

³⁰ OL L 228, 1996 9 9, p.1 Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L Nr.167, 2004 04 30, p.1).

³¹ OL L176, 2003 7 12, p.11

³² OL L Nr. 228, 1995 9 23, p. 1. Reglamentas, pakeistas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 807/2004 (OL L 143, 2004 4 30, p. 46)

³³ Visi prioritetiniai energetikos projektai gali pasinaudoti tokiu procentu, tuo tarpu transporto srityje juo gali naudotis tik pasienio ruožų ar gamtinių kliūčių įveikimo projektai.

sirtyje. Vykdam šią programą privalu laikytis Bendrijos teisės, ypač aplinkos srityje, kad būtų stiprinama vidaus rinka ir skatinami Bendrijos konkurencingumas ir augimas.

- (11) Kadangi valstybės narės negali pakankamai užtikrinti transeuropinių transporto ir energetikos tinklų sukūrimo ir kadangi valstybių veiksmai turi būti koordinuojami – todėl juos geriau atlikti Bendrijos lygiu – Bendrija gali imtis priemonių, atitinkančių subsidiarumo principą, numatytam Sutarties 5 straipsnyje. Laikanti proporcingumo principo, koks jis numatytas tame straipsnyje, šis reglamentas nenumato daugiau negu būtina siekiant tų tikslų.
- (12) Programoje privalo būti svarbi Bendrijos finansinė parama, skiriama projektams arba projektų dalims, sukuriančiais Europai didžiausią pridėtinę vertę; programa turi skatinti suinteresuotas šalis sparčiau įgyvendinti Sprendimuose 1692/96/EB ir 1229/2003/EB numatytus prioritetinius projektus. Ši programa turi sudaryti sąlygas finansuoti kitus bendros svarbos Europos infrastruktūros projektus, apibrėžtus šiuose Sprendimuose.
- (13) Bendrijos finansinė parama suteikiama siekiant vystyti investicijų į transeuropinius transporto ir energetikos tinklus projektus, pateikti tvirtus finansinius įsipareigojimus, sutelkti viešojo sektoriaus investuotojus ir skatinti finansinę partnerystę tarp privataus ir viešojo sektorių. Energetikos srityje finansinė parama pirmiausia privalo padėti įveikti finansines kliūtis, galinčias iškilti rengiant projektus ar juos tikslinant iki statybų etapo, ir turi būti skiriama pirmiausia prioritetinių projektų pasieniui skirtoms dalims ir jungtims su kaimyninėmis šalimis finansuoti.
- (14) Bendrijos finansinė parama privalo turėti galimybę panaudoti įvairias intervencijos formas: tiesiogines subsidijas, palūkanų subsidijas, paskolų užtikrinimo priemonės, dalyvavimą rizikos kapitalo fonduose; ją reikėtų leisti panaudoti padengiant konkrečius rizikos atvejus statyboms pasibaigus.
- (15) Įgyvendinant Bendrijos finansinę paramą didelės svarbos ilgalaikiams projektams reikėtų, kad Bendrijos įsipareigojimas būtų daugiametis. Vien tvirtas, patrauklus ir ilgam laikotarpiui įpareigojantis Bendriją finansinis įsipareigojimas sudarys sąlygas išsklaidyti abejones dėl projektų realizavimo ir suvienyti tiek viešojo, tiek ir privataus sektoriaus investuotojus.
- (16) Ypač dėmesingai reikėtų vykdyti veiksmingą Bendrijos veiksmų, darančių poveikį transeuropiniams tinklams, koordinavimui, ypač finansavimui iš struktūrinių fondų ir Sanglaudos fondo bei Europos investicijų banko intervencijoms.
- (17) Šiuo reglamentu visai programos trukmei nustatomas finansinis paketas, kuris biudžeto institucijai yra pagrindinė nuoroda pagal 1999 m. gegužės 6 d. tarpinstitucinės sutarties tarp Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos dėl biudžeto vykdymo ir funkcijų gerinimo³⁴ 33 punktą.
- (18) Atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant Reglamentą Nr. 2236/95 ir tuo reglamentu Komisijai suteiktus įgaliojimus, remiantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu

³⁴

OL L

Nr. 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką³⁵, reikia nustatyti priemones būtiną šio Reglamento taikymui.

- (19) Įvertinant šiuo reglamentu priimamas bendras nuostatas transporto ir energetikos srityse ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. ... dėl palydovinių vietos nustatymo ir navigacijos sistemų³⁶, reikėtų iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) Nr. 2236/95 susiaurinant jo taikymą vien telekomunikacijų sričiai,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius
Bendrosios nuostatos

1 straipsnis
Tikslas

Šis reglamentas, remiantis Sutarties 155 straipsnio 1 dalimi, apibrėžia Bendrijos paramos skyrimo bendros svarbos projektams transeuropinių tinklų transporto ir energetikos srityse sąlygas ir tvarką.

2 straipsnis
Apibrėžimai

Šiame reglamente:

- 1) „bendros svarbos projektas“ – projektas arba projekto dalis, pripažinti kaip Bendrijos bendros svarbos projektai transporto srityje pagal Sprendimą Nr. 1692/96/EB, energetikos srityje pagal Sprendimą Nr. 1229/2003/EB;
- 2) „prioritetinis projektas“ – bendros svarbos projektas, Bendrijos laikomas prioritetiniu transporto srityje pagal Sprendimo Nr. 1692/96/EB III priedą ir energetikos srityje pagal Sprendimą Nr. 1229/2003/EB;
- 3) „projekto dalis“ – bet kokia finansiškai, techniškai ar laiko atžvilgiu nepriklausoma veikla, padedanti įgyvendinti projektą;
- 4) „gavėjas“ – viešoji arba privati įstaiga, atsakinga už projekto įgyvendinimą, siekianti investuoti savo arba trečiųjų šalių skiriamas lėšas projekto įgyvendinimui;
- 5) „tyrimai“ – tyrimai būtini projekto apibrėžimui, įskaitant parengiamuosius, įgyvendinamumo ir įvertinimo tyrimus, įskaitant technines priemones, išankstinius veiksmus, kurie reikalingi galutiniam projekto suformavimui ir leidžia priimti galutinį sprendimą dėl finansavimo, pvz., patikrinimo vietoje veiksmai ir detalios sąmatos parengimas;

³⁵ OL L Nr. 184, 1999 7 17, p. 23

³⁶ Žiūrėti Oficialiojo leidinio puslapį, susijusį su palydovine vietos nustatymo sistema ir navigacija (GALILEO).

- 6) „darbai“ – medžiagų pirkimas ir tiekimas, paslaugos, statybos darbų atlikimas ir įrengimo darbai, susiję su projektu, įskaitant įrengimų gavimą ir pritaikymą projektui;
- 7) „rizikos faktoriai statyboms pasibaigus“ – rizika dėl specifinių veiksnių, atsirandanti pirmaisiais metais po statybų pabaigos ir mažinanti pajamas, lyginant su numatytomis;
- 8) „projekto sąnaudos“ – galutinė sąnaudų suma, panaudota su projekto įgyvendinimu tiesiogiai susijusiems tyrimams ir darbams, sumokama gaunančiojo paramą;
- 9) „remiamos sąnaudos“ – projekto sąnaudų dalis, kurią dengia Komisija,

II skyrius

Remiami projektai, intervencijos formos ir finansai

3 straipsnis

Remiami projektai

1. Pagal šį reglamentą, atsižvelgiant į Sprendimus Nr. 1692/96/EB ir Nr. 1229/2003/EB, tik pripažinti bendros svarbos projektai gali gauti Bendrijos finansinę paramą.
2. Parama teikiama tuo atveju, jei laikomasi Bendrijos taisyklių, ypač konkurencijos, aplinkosaugos, viešųjų pirkimų srityse, ir Bendrijos nuostatų efektyvaus įgyvendinimo skatinant tinklų, ypač geležinkelio, sąveikumą.
3. Vien tik transporto srityje parama teikiama tuo atveju, jei kiekviena su juo susijusi valstybės narė išipareigoja prisidėti finansiškai prie projekto, kuriam prašoma Bendrijos paramos, prirėikus pritraukiant privačias lėšas.

4 straipsnis

Paraiškų finansinei paramai gauti pateikimas

Paraiškas Bendrijos finansinei paramai gauti Komisijai pristato valstybė arba valstybės narė. Energetikos srityje paraiškas gali teikti tiesiogiai susijusios bendrovės arba viešosios įstaigos su valstybės narės ar valstybių narių pritarimu.

5 straipsnis

Projektų atranka

1. Bendro intereso projektai gauna Bendrijos finansinę paramą priklausomai nuo jų atitikimo tikslams ir prioritetams, nurodytiems Sprendimuose Nr. 1692/96/EB ir Nr. 1229/2003/EB.
2. Transporto srityje ypatingas dėmesys skiriamas tokiems projektams ir programoms:
 - a) bendri bent dviejų valstybių narių pristatyti projektai, t.y., pasienio projektai;
 - b) projektai, siekiantys pagerinti tinklų pritaikymą ir plėtrą;

c) prioritetiniai projektai, kurie padeda integruoti vidaus rinką išsiplėtusioje Bendrijoje ir pertvarkyti transporto priemones, suteikiant pirmenybę toms, kurios mažiau žalingos aplinkai, ypač tolimųjų reisų kroviniui transportui; todėl prie kiekvieno prašymo skirti finansavimą didelio greičio traukinių linijai reikės pateikti išsamią analizę dėl galimybių, atsiradusių perkėlus krovinių vežimą iš įprastinių tinklų į didelio greičio linijas;

d) projektai, skatinantys gerinti transeuropinio tinklo siūlomų paslaugų kokybę, tobulinant infrastruktūrą gerinantys naudotojų saugą ir saugumą, užtikrinantys nacionalinių tinklų sąveikumą;

e) programos, formuojančios geležinkelio eismo valdymo sistemas visose jų sudedamosiose dalyse; oro ir vandens eismo valdymo sistemų programos, užtikrinančios sąveikumą.

3. Energetikos srityje ypatingas dėmesys bus skiriamas tiems projektams, kurie skatina:

a) tinklų tąsą ir jų pajėgumų gerinimą,

b) energetikos vidaus rinkos integravimą, ypač pasienio ruožuose,

c) energetikos aprūpinimo saugumą, ypač jungtyse su trečiosiomis šalimis,

d) ir (arba) atsinaujinančių energijos šaltinių prijungimą, ir (arba),

e) sujungtų tinklų saugumą, patikimumą ir sąveiką.

6 straipsnis Paramos formos

Bendrijos skiriama parama padengia tyrimų, darbų, ir su rizikos veiksniais, iškylandčiais pabaigus darbus, susijusias išlaidas.

7 straipsnis Intervencijos formos

1. Bendrijos paramos tyrimams ir darbams, susijusiems su projektais, atitinkančiais 3 straipsnio 1 dalį, teikimo būdai gali būti šie:

a) subsidijos;

b) palūkanų nuo Europos investicijų banko (EIB) suteiktų paskolų ar kitų viešų arba privačių finansinių įstaigų subsidijavimas;

c) paskolų garantija, rizikos veiksniams, išskylantiems pabaigus statybas, padengti;

d) dalyvavimas rizikos kapitalo fonduose;

e) reikalui esant, sujungiama a ir d punktuose nurodyta Bendrijos parama, siekiant gauti maksimalų rezultatą iš paskirtų biudžetinių lėšų;

2. Finansinė Bendrijos parama negali viršyti:

- a) tyrimų atveju: 50% visų remiamų tyrimų sąnaudų, kad ir koks būtų bendros svarbos projektas;
 - b) darbų atveju:
 - i) prioritetiniams projektams transporto srityje ne daugiau negu 30% visų remiamų darbų sąnaudų; išskirtiniais atvejais šių projektų pasieniui skirtos dalys gali gauti daugiausia 50% visų remiamų darbų sąnaudų su sąlyga, kad jie bus pradėti iki 2010 m. ir kad su jais susijusios valstybės narės iki tol pateiks Komisijai planą su visomis reikiamomis garantijomis dėl valstybių narių finansinio įnašo ir projekto įgyvendinimo grafiko; ši norma nustatoma pagal kitų valstybių narių gautą paramą;
 - ii) prioritetiniams projektams energetikos srityje daugiausia 20% visų remiamų darbų sąnaudų.
 - iii) kitiems projektams transporto srityje taikoma maksimali 15% visų remtinų darbų sąnaudų padengimo riba; išskirtiniu atveju projektams, kuriais siekiama sukurti sąveikumo sistemas, ta norma gali siekti 50% visų remiamų darbų sąnaudų, ją nustatant pagal kitų valstybių narių gautą paramą.
 - iv) kitiems projektams energetikos srityje daugiausiai 10% visų remiamų sąnaudų.
3. Komisija pagal 17 straipsnio 2 dalyje numatytą procedūrą nustato tvarką, grafiką ir mokėjimų sumas instrumentams, numatytiems šio straipsnio 1 dalies b, c ir d punktuose.

8 straipsnis

Bendrijos finansinės paramos sudėjimas

1. Finansinė parama susijusi su tyrimais ir su darbais yra sudedama.
2. EIB intervencijos yra suderinamos su finansinės paramos suteikimu pagal šį Reglamentą.
3. Bendrijos finansinė parama neskiriama projekto dalims, gaunančioms paramą iš kitų finansavimo šaltinių, kurie palaikomi ir Bendrijos biudžeto.

9 straipsnis

Apskaita ir koordinavimas

1. Bendro intereso projektai, finansuojami pagal šį reglamentą, privalo atitikti Sutarties nuostatas, ja remiantis priimtus aktus ir Bendrijos politikas, įskaitant ir tas, kurios susijusios su aplinkos apsauga, sąveikumu, konkurencija ir viešaisiais pirkimais.
2. Komisija atsako už projektų, kurių imamasi vadovaujantis šiuo reglamentu, ir veiksmų, kurių imamasi gavus paramą iš Bendrijos biudžeto, po Europos investicijų banko ir kitų Bendrijos finansinių institucijų intervencijų, koordinavimą ir darną.

III skyrius
Įgyvendinimas, planavimas, kontrolė

10 straipsnis
Įgyvendinimas

Komisija yra atsakinga už šio Reglamento įgyvendinimą. Ji patikslina bendro intereso projektų vykdymo nustatytą tvarką ir sąlygas, nusprendus jiems suteikti Bendrijos paramą.

11 straipsnis
Ilgalaikis planavimas ir metinis planas

1. Komisija, remdamasi 17 straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka, sudaro ilgalaikį planą ir metinį planą.
2. Ilgalaikis planavimas apima prioritetinius projektus ir nustato kriterijus finansinės paramos paketo suteikimui 2007–2013 m. laikotarpiu. Suma privalo būti 65–85% biudžeto išteklių, numatytų 20 straipsnyje, intervale.
3. Metinis planas nustato finansinės paramos suteikimo kriterijus bendro intereso projektams, nepatekusiems į ilgalaikį planavimą. Kiekvienais metais lėšos, nepanaudotos pagal ilgalaikį planavimą TET transporto sektoriuje, priskiriamos bendro intereso projektų, įeinančių į metinį planą, finansavimui.

12 straipsnis
Paramos suteikimas

1. Kiekvienam bendro intereso projektui, atrinktam pagal ilgalaikį planavimą, Komisija atskiru sprendimu patvirtina paramos suteikimą pagal 17 straipsnio 2 dalį. Kiekvienos metinės paramos dalies biudžetinis įsipareigojimas kiekvieniems metams patvirtinamas Komisijos sprendimu suteikti paramą, atsižvelgiant į projektų eigos įvertinimą, numatomus poreikius ir biudžeto galimybes.
2. Kiekvienas bendros svarbos projektas, kurio nėra tarp 1 dalyje išvardintų projektų, yra tvirtinamas sprendimu dėl paramos suteikimo ir dėl biudžetinio Komisijos įsipareigojimo.
3. Komisija praneša su projektu susijusioms valstybėms narėms apie sprendimą dėl paramos, apie finansavimo formas ir apie tai informuoja gavėjus.

13 straipsnis
Finansinės nuostatos

1. Bendrijos parama gali padengti tik su projektu susijusias išlaidas, kurias patiria už projekto įgyvendinimą atsakingi gavėjai ar trečiosios šalys.
2. Išlaidos, patirtos prieš tai, kai Komisijai buvo įteikta paraiška gauti finansinę paramą, nepadengiamos.

3. Vadovaujantis 12 straipsniu, Komisijos priimti sprendimai skirti finansinę paramą yra laikomi įsipareigojimais padengti išlaidas, kurias leidžia biudžetas.
4. Kaip įprasta, išmokos mokamos kaip avansas, tarpinės išmokos ir galutinė išmoka. Avansas, kuris paprastai neviršija 50 % pirmosios metinės paramos dalies, išmokamas iškart po to, kai patvirtinama paraiška gauti finansinę paramą. Tarpinės išmokos išmokamos priklausomai nuo išmokos prašymo, atkreipiant dėmesį į pažangą įgyvendinant projektą ar tyrimą ir, jei reikia, peržiūrint patikslintus finansinius planus vadovaujantis tikslumo ir skaidrumo principu.
5. Reikia atkreipti dėmesį į tai, kad infrastruktūros projektai įgyvendinami per kelerius metus, todėl turi būti numatytas finansavimo paskirstymas per kelerius metus.
6. Komisija sumoka galutinę išmoką po to, kai patvirtina galutinę projekto ar tyrimo ataskaitą, kurią pateikia gavėjas ir kurioje nurodomos visos faktinės išlaidos.

14 straipsnis *Valstybių narių įsipareigojimai*

1. Valstybės narės deda visas jų kompetencijoje esančias pastangas, kad įvykdytų savo įsipareigojimus įgyvendinant bendro intereso projektus, kuriems buvo suteikta Bendrijos finansinė parama pagal šį reglamentą.
2. Valstybės narės atlieka techninį ir finansinį projektų patikrinimą glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija ir patvirtina išlaidų, panaudotų projektui arba projekto daliai, faktą ir pagrįstumą. Valstybė narė gali paprašyti Komisijos dalyvauti tikrinant vietoje.
3. Šalys narės informuoja Komisiją pagal 2 dalį apie priemones, kurių buvo imtasi, ir jai pateikia kontrolės, valdymo sistemų ir tolesnio stebėjimo, užtikrinančius, kad projektas įgyvendinamas tinkama linkme, aprašą.

15 straipsnis *Paramos atšaukimas, sumažinimas, sustabdymas ir nutraukimas*

1. Bendro intereso projektams, kuriems paskirta Bendrijos finansinė parama, bet jie nepradėti įgyvendinti per dvejus metus nuo sprendime dėl paramos suteikimo numatytos datos, Komisija Bendrijos finansinę paramą atšaukia, išskyrus Komisijai tinkamai pateisintus atvejus.
2. Jei proceso įgyvendinimas visiškai arba iš dalies nepateisina jam skirtos finansinės paramos, Komisija atitinkamai patikrina atvejį, visų pirma kreipdamasi į valstybę narę ir (arba) gavėją, kad jie per nustatytą laiką pateiktų savo paaiškinimus.
3. Po 2 dalyje minėto patikrinimo Komisija gali sumažinti, sustabdyti arba nutraukti paramą atitinkamai veiklai, jei patikrinimo metu paaiškėja, jog yra padarytas pažeidimas arba nesilaikoma sąlygos, nustatytos sprendime skirti paramą, ypač jei pakeičiama projekto esmė ar jo įgyvendinimo sąlygos, nepaprašius Komisijos patvirtinimo.
4. Be leidimo sudėjus paramas, nederamai išmokėtos lėšos susigrąžinamos.

5. Jeigu praėjus dešimčiai metų nuo Bendrijos finansinės paramos suteikimo projektas nebuvo pabaigtas, Komisija, atsižvelgdama į proporcingumo principą, gali paprašyti grąžinti sumokėtą paramos dalį įvertindama visus svarbius veiksnius.
6. Grąžintina neteisėtai gauta suma perduodama Komisijai.

16 straipsnis
Bendrijos finansinių interesų apsauga

1. Europos kovos su sukčiavimu tarnyba (OLAF) gali inicijuoti kontrolę arba patikrinimus vietoje, taikant Tarybos reglamentą (Euratomas, EB) Nr. 2185/96³⁷.
2. Pagal šį reglamentą Bendrijos finansuotiems veiksams pažeidimo sąvoka, numatyta Tarybos reglamento Nr. 2988/95³⁸ 1 straipsnio 2 dalyje, reiškia bet kokią Bendrijos teisės nuostatų nesilaikymą arba sutarties išipareigojimų nevykdymą, kuriuo neteisėtai išleidus lėšas padaryta žala Bendrijų bendrajam biudžetui arba jų valdomiems biudžetams.
3. Sprendimai, priimti remiantis šiuo reglamentu, numato Komisijos arba bet kurio jos įgalioto atstovo patikrinimą ir finansinę kontrolę arba Audito Rūmų auditą, prireikus – patikrinimą vietoje.
4. Šalis narė, susijusi su projektu, ir Komisija nuolat keičiasi informacija, susijusia su atliekamos kontrolės rezultatais.

IV skyrius
Baigiamosios nuostatos

17 straipsnis
Komitetas

1. Komisijai padeda Komitetas.
2. Tuo atveju, jei daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Tarybos sprendimo 1999/468/EB 3 ir 7 straipsniai pagal šio Sprendimo 8 straipsnio nuostatas.
3. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.
4. EIB paskiria atstovą į komitetą, kuris nedalyvauja balsuojant.

18 straipsnis
Įvertinimas

Komisija ir gavėjų padedamos valstybės narės gali įvertinti bendro intereso projektų ir programų įgyvendinimo tvarką tam, kad galėtų nustatyti, ar iškelti tikslai, įskaitant ir tikslus dėl aplinkos apsaugos, buvo pasiekti. Komisija gali paprašyti valstybės narės gavėjos pateikti

³⁷ OL L 292, 1996 11 15, p. 2

³⁸ OL L 312, 1995 12 23, p. 1

specifinį bendro intereso projektų, finansuojamų pagal šį reglamentą, įvertinimą arba prireikus Komisijai suteikti šių projektų įvertinimui reikalingą informaciją ir paramą.

19 straipsnis *Informacija ir reklama*

1. Komisija kas tris metus pristato Europos Parlamentui, Tarybai, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui, Regionų komitetui ataskaitą apie veiksmus, atliktus pagal šį reglamentą. Šioje ataskaitoje, atsižvelgiant į pradinius tikslus, pateikiami Bendrijos pasiekti rezultatai įvairiose šio reglamento taikymo srityse ir skyrius apie vykdomo daugiamečio plano turinį ir įgyvendinimą.

2. Dalyvaujančios valstybės narės ir, jei reikia, gavėjai siekia, kad apie paramą, suteiktą pagal šį Reglamentą, būtų tinkamai paskelbta tam, kad visuomenė sužinotų, koks Bendrijos vaidmuo įgyvendinant bendro intereso projektus.

20 straipsnis *Biudžeto ištekliai*

1. Orientacinė finansinė suma šiam reglamentui įgyvendinti 2007–2013 m. yra 20 690 milijonų eurų, iš kurių 20 350 milijonų eurų skiriami transportui ir 340 milijonų eurų – energetikai.

2. Metinius asignavimus finansinės perspektyvos ribose tvirtina biudžeto institucija.

21 straipsnis *1.1 Peržiūra*

Iki 2010 m. pabaigos Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai bendrą ataskaitą apie šiuo reglamentu numatytą Bendrijos finansinės paramos teikimo sistemų veikimą.

Europos Parlamentas ir Taryba, laikydamiesi Sutarties 156 straipsnio pirmoje pastraipoje nurodyta tvarkos, nusprendžia, ar ir kokiomis sąlygomis šiuo reglamentu numatyti veiksmai bus išsaugomi arba keičiami pasibaigus 20 straipsnio 1 dalies 1 punkte numatytam laikotarpiui.

22 straipsnis *Reglamento (EB) Nr. 2236/95 pakeitimai*

Reglamentas (EB) Nr. 2236/95 iš dalies keičiamas taip:

1) Pavadinimas keičiamas taip:

„1995 m. rugsėjo 18 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2236/95, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo transeuropinių telekomunikacijų tinklų srityje“.

2) 1 straipsnis keičiamas taip:

„1 straipsnis: Apibrėžimas ir taikymo sritis

Šis reglamentas, remiantis Sutarties 155 straipsnio 1 dalimi, apibrėžia Bendrijos paramos skyrimo bendros svarbos projektams telekomunikacijų srityje sąlygas, tvarką ir įgyvendinimo procedūrą.“

3) 4 straipsnio 3 dalis panaikinama.

4) 5 straipsnio 3 dalis keičiama taip:

„3. Nepriklausomai nuo pasirinktos intervencijos formos visa Bendrijos paramos pagal šį reglamentą suma negali viršyti X % visų investicijų išlaidų.“

5) 5 straipsnis panaikinamas.

6) 9 straipsnio 1 dalies a punkte panaikinama ketvirta įtrauka.

7) 10 straipsnis keičiamas taip:

„10 straipsnis

Finansinės paramos skyrimas

Vadovaudamasi Sutarties 274 straipsniu, Komisija nusprendžia skirti finansinę paramą, numatytą šiame reglamente, įvertinusi paraiškas pagal atrankos kriterijus.“

8) 11 straipsnio 7 dalis keičiama taip:

„7. Komisija investiciniams fondams ar panašioms finansinėms institucijoms, kurių prioritetas yra skirti rizikos kapitalą transeuropinių tinklų projektams, 17 straipsnio 3 dalyje nustatyta tvarka nustato palūkanų subsidijų ir garantinių įmokų subsidijų tvarką, grafiką bei sumas ir paramą dalyvaujant rizikos kapitalo fonduose.

9) 14 straipsnis panaikinamas.

10) 15 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio nuorodos į 5 ir 6 straipsnius keičiamos nuorodomis į 5 straipsnio 1 ir 2 dalis bei į 6 straipsnį.

11) 16 straipsnio 1 dalis keičiama taip:

„1. Komisija kasmet pateikia metinę ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai, Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui dėl vadovaujantis šiuo Reglamentu įvykdytos veiklos. Šioje ataskaitoje įvertinami naudojantis Bendrijos parama pasiekti rezultatai įvairiose taikymo srityse pradinių tikslų ir uždavinių požiūriu.“

12) Priedas yra panaikinamas.

23 straipsnis Įsigaliojimas

Šis Reglamentas įsigalioja 10 dieną nuo jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2007 m. sausio 1d.

Veiksmai transporto ir energetikos srityse, pradėti iki šio reglamento taikymo datos, toliau vykdomi pagal Reglamento (EB) Nr. 2236/95 variantą, galiojantį iki 2006 m. gruodžio 31d.

Šis Reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje,

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007–2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007–2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° n°884/2004/CE du 29 avril 2004).

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

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020⁴¹ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en 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. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴² et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000–2006, soit 4.170 M€ destinés au transport – ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

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

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.

Parlement représentent à eux seuls 225 milliards d'€ dont la plus grande partie des coûts sera supportée entre 2007 et 2013, ce qui représente environ 140 milliards d'€.

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

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

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,2	4133,55	0	0	17297,5
Autres projets d'intérêt commun	134,25	265,2	345,3	425,25	524,25	628,8	729,45	0	0	3052,5

Total	895	1768	2302	2835	3495	4192	4863	0	0	20350
-------	-----	------	------	------	------	------	------	---	---	-------

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

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

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

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

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

Situation actuelle Types d'emplois	Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
	Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Total	10.044.000	
-------	------------	--

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

D'autre part, selon les termes des Décisions standard de la Commission, les bénéficiaires doivent fournir annuellement des informations sur le déroulement des

actions (Project Status Report) qui alimentent les analyses permettant l'évaluation conjointe avec les Etats Membres sur les modalités de réalisation des projets.

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

Les dispositions anti-fraude sont établies par le règlement modifié qui prévoit des dispositions renforcées par rapport au règlement en vigueur et définit que les Etats Membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires

pour vérifier l'exécution des projets, prévenir et sanctionner les irrégularités et récupérer les fonds perdus suite à une irrégularité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE – ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2 Période d'application: 2007 – 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

– les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

dépenses TI (crédits d'engagement)

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

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

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)⁴⁴

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport