



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2006 5 24
COM(2006) 245 galutinis.

2004/0154 (COD)

Iš dalies pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

**Pritaikytas pagal 2006 m. gegužės 17 d. susitarimą
dėl 2007–2013 m. finansinės struktūros**

(pateikta Komisijos pagal EB sutarties 250 straipsnio 2 dalį)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Šiuo pasiūlymu persvarstomas pirminis Komisijos pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo europinių energetikos ir transporto tinklų (TEN) srityje, ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2236/95, šioms dviem institucijoms pateiktas pagal bendro sprendimo procedūrą [nuoroda: 2004/0154 (COD)]. Europos Parlamentas pirmojo svarstymo metu išnagrinėjo tekstą ir 2005 m. spalio 26 d. priėmė teisinę galią turinčią rezoliuciją. Nuo to laiko nebuvo užbaigtas joks kitas bendro sprendimo procedūros etapas.

Pasiūlymas turi finansinį poveikį ir jam taikoma 2007–2013 m. laikotarpio Bendrijos finansinė struktūra, dėl kurio institucijos susitarė 2006 m. balandžio mėn. Pirminiame Komisijos pasiūlyme nustatytos biudžeto lėšos (pagrįstos išsamiau poreikių įvertinimu) akivaizdžiai viršija 2007–2013 m. finansinėje struktūroje TEN nustatytas sumas ir energetikos, ir transporto srityse. Pirminio TEN finansinio reglamento pasiūlymą reikia persvarstyti, nes reglamentą reikia suderinti su 2006 m. balandžio mėn. patvirtintomis biudžeto lėšomis.

Finansinėje struktūroje nustatytos lėšos atitinka tik 40 % pradžioje transporto sektoriui pasiūlytos sumos ir 45 % – energijos sektoriui pasiūlytos sumos. Todėl reikia suderinti ir išsamias pagalbos teikimo taisykles (ypač išsamias projektų atrankos ir paramos dydžio taisykles). Be to, persvarstytame pasiūlyme buvo atsižvelgta į Europos Parlamento pastabas, pateiktas per pirmąjį svarstymą. Galiausiai pasiūlymo redakcija buvo patobulinta.

- **Bendrosios aplinkybės**

Europos bendrijos steigimo sutartyje nustatyta, kad Bendrija gali remti atitinkamam europiniam tinklui nustatytus bendros svarbos projektus (155 straipsnis). Tuo remiantis nuo 1995 m. paramos teikimas TEN projektams buvo nustatytas Reglamentu (EB) Nr. 2236/95 (iš dalies pakeistu 1999 m. liepos 19 d. Reglamentu (EB) Nr. 1655/1999, 2004 m. balandžio 21 d. Reglamentu (EB) Nr. 788/2004, 2004 m. balandžio 21 d. Reglamentu (EB) Nr. 807/2004 ir 2005 m. liepos 6 d. Reglamentu (EB) Nr. 1159/2005. Iki 2005 m. transporto sektoriuje (kuriam tenka didžiausia lėšų dalis) apie 5,5 mlrd. EUR buvo skiriama infrastruktūros projektams ir pažangių transporto priemonių sistemoms (tokioms kaip GALILEO), kurie visi kartu prisidėjo, arba pradėjus veikti, prisidės prie Europos bendros transporto sistemos veiksmingumo, vidaus rinkos funkcionavimo ir laisvo piliečių judėjimo skatinimo, užtikrindami judumą tvariomis sąlygomis.

Bendrijos parama pagal TEN biudžetą teikiama projektams, kuriuos rengia, finansuoja ir įgyvendina valstybių narių institucijos, tarptautinės organizacijos (pvz., Europos kosmoso agentūra), valstybinės ir privačios įstaigos ir (arba) įmonės. Pagal privatinę teisę veikiančios įmonės, įgyvendinančios TEN projektus, daugeliu atveju veikia valstybės narės atsakomybe ir (arba) gaudamos lėšų iš valstybės. Energetikos sektoriuje ir tam tikrais atvejais transporto sektoriuje TEN finansuojamus projektus rengia, finansuoja ir įgyvendina privačios įmonės. Bendrijos lėšos gali būti skiriamos tyrimų etapui remti (iki 50 % atitinkamų išlaidų), siekiant padėti išvengti rizikos pradiniuose projekto etapuose, arba jos gali prisidėti prie projekto

įgyvendinimo finansavimo. Didelis dėmesys yra skiriamas Bendrijos pagalbos formoms ir priemonėms, kuriomis skatinama į finansavimą įtraukti privatų sektorių.

Nepaisant to, kad Bendrijos lėšos sudaro tik mažą finansavimo dalį palyginti su atitinkamų projektų išlaidomis (numatoma, kad baigus kurti europinį transporto tinklą iki 2020 m. bus investuota apie 600 mlrd. EUR), finansavimas iš TEN biudžeto lėšų daugeliui projektų (pvz., GALILEO) buvo esminis, o kitų projektų atveju vaidino lemiamą vaidmenį užbaigiant darbus, sutelkiant skirtingus investuotojus arba užtikrinant aukštus techninius standartus. Biudžeto asignavimai, kurių nepakanka bendram poreikiui patenkinti, visada buvo skiriami siekiant didžiausios Europos pridėtinės vertės visam tinklui.

Tik skyrus visas pradiniame pasiūlyme nustatytas biudžeto lėšas (20 350 mlrd. EUR transportui ir 0,34 mlrd. EUR energetikos sektoriui), Bendrija galėtų veiksmingai paskatinti investicijas, kurių reikia norint užbaigti darbus, visų pirma europinių transporto tinklų srityje. Dėl esminio lėšų sumažinimo (iki 8 013 mlrd. EUR transportui ir 0,155 mlrd. EUR energetikai) didėja valstybių narių atsakomybė tinkamai investuoti siekiant užtikrinti, kad darbai bus visiškai baigti, kaip išdėstyta Europos Parlamento ir Tarybos priimtose atitinkamo tinklo plėtros „Gairėse“. Tuo pačiu, sumažėjus lėšoms privatūs investuotojai dar labiau raginami aktyviau dalyvauti TEN finansavime, o už tai jie gali tikėtis naudos dėl geresnio prieinamumo prie ekonominių zonų, komercinių centrų ir atokių regionų. Įgyvendindama sumažintą biudžetą Komisija taikys pačius tinkamiausius vertinimo metodus, užtikrindama, kad ribotos Bendrijos lėšos Bendrijos europiniam tinklui duoda didžiausios naudos.

- **Pasiūlymo srityje egzistuojančios nuostatos**

1995 m. rugsėjo 18 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2236/95, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo europinių tinklų srityje, su pakeitimais, padarytais Reglamentais (EB) Nr. 1655/1999 (1999 m. liepos 19 d.), (EB) Nr. 788/2004 (2004 m. balandžio 21 d.), (EB) Nr. 807/2004 (2004 m. balandžio 21 d.) ir (EB) Nr. 1159/2005 (2005 m. liepos 6 d.).

Iš esmės pasiūlytu reglamentu užtikrinama, kad Bendrija ir toliau finansuos bendros svarbos europinių energetikos ir transporto tinklų projektus 2007–2013 m. Pagrindiniai europinių tinklų finansavimo principai, dabar reglamentuojami Reglamentu (EB) Nr. 2236/95, išliks nepakitę ir pasiūlytame reglamente. Pakeitimai apima tris pagrindines sritis: 1) biudžeto lėšų nustatymą; 2) išsamių finansavimo taisyklių persvarstymą, kurios grindžiamos a) TEN plėtros ir finansavimo per pastarąjį dešimtmetį prioritetų ir atitinkamų techninių standartų pokyčiais; b) turimomis biudžeto lėšomis; c) bendrai pripažintu poreikiu sustiprinti TEN finansavimo svėrto efektą sutelkiant valstybines ir privačias investicijas ir 3) suderinamumą su teisinės ir (arba) administracinės struktūros vystymusi, visų pirma Bendrijos biudžeto valdymo srityje.

Nors 2007–2013 metams, lyginant su ankstesniuoju laikotarpiu, skirta žymiai mažiau biudžeto lėšų, nei apskaičiuoti poreikiai, jos žymiai padidina TEN finansavimo galimybes. Transporto sričiai skirtos lėšos faktiškai padvigubėjo nuo 4,4 iki 8,1 mlrd. EUR, nes GALILEO projektui (kuriam 2000–2006 m. buvo išleista apie 15% visų turimų lėšų) atiteityje lėšos bus teikiamos pagal atskirą biudžeto eilutę. Siekiant veiksmingai valdyti padidėjusius išteklius, skirtus europiniams transporto tinklams, Komisija planuoja įsteigti vykdomąją agentūrą, kuriai buvo pritarta vykdomųjų agentūrų reguliavimo komitete 2005 m. lapkričio 16 d.

- **Derėjimas su kitomis Sąjungos politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas yra suderinamas su kitomis Sąjungos politikos kryptimis ir tikslais, visų pirma šiose srityse:

1) vidaus rinkos veikimo: skatinti laisvą prekių, paslaugų ir darbuotojų judėjimą, sujungiant atskirų valstybių nacionalinius tinklus, t.y., sukuriant trūkstamas atkarpas prie nacionalinių sienų ir užtikrinant sąveiką, pašalinus technines kliūtis; užtikrinant, kad visi svarbūs Europos koridoriai ir magistralės nuolatos tenkintų apkrovimo poreikius: pirmiausia, šalinant fizinius pralaidumo trukdžius, taip pat plačiai naudojant pažangiąsias sistemas siekiant optimalaus infrastruktūros panaudojimo.

2) tvarus vystymasis: prisidėti prie išmetamo anglies dvideginio ir toksinių dalelių kiekio mažinimo: skatinant nuolatinį pagrindinių Europos transporto koridorių ir energijos tinklų magistralių plėtojimą (prioritetiniai transporto ir energetikos projektai), pvz., kovoti su grūstimis, skatinti tarptautinio transporto srautų sutelkimą, prisidėti prie švaresnių miestų ir taip pagerinti gyventojų gyvenimo kokybę; sukurti jungtis skirtingoms transporto rūšims siekiant paskatinti kombinuoto transporto sprendimų vystymą ir išlaikyti tokį patį tolimojo susisiekimo kelių transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį.

3) regioninė politika: sukuriant veiksmingas infrastruktūros sąsajas, pagerinti prieigą, visų pirma tuose regionuose, kurie patiria struktūrinių sunkumų ir (arba) yra atokiose vietose, siekiant padidinti jų ekonominę integraciją.

4) plėtra ir kaimynystės politika: išplėsti energetikos ir transporto (ypač geležinkelio ir vandens kelių transporto) jungtis už dabartinės ES sienų siekiant palengvinti europinio masto koridorių plėtrą, kaip veiksmingų paslaugų ir sklandžių prekybos srautų pagrindą.

Atsižvelgiant į kitas sritis, pasiūlymas prisideda prie Lisabonos darbotvarkės tikslų įgyvendinimo (be jau minėtų tikslų, pvz., naujų eismo valdymo technologijų skatinimas) ir visiškai atspindi patikimo ir veiksmingo Bendrijos biudžeto valdymo tikslus.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

• Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Pasiūlymas tiesiogiai susijęs su TEN transporto ir energetikos (atitinkamai) plėtros Bendrijos gairėmis. 2003 m. buvo atliktas poveikio vertinimas ir vyko suinteresuotų šalių konsultacijos transporto sektoriuje siekiant persvarstyti gaires (priimtas 2004 m.: 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą Nr. 1692/96/EB, pateikiantį Bendrijos gaires dėl europinio transporto tinklo plėtros). Rezultatai buvo skelbti dokumente SEC (2003) 1060. Energetikos sektoriaus atveju išsamaus poveikio įvertinimo rezultatai buvo paskelbti dokumente SEC (2003) 1369. Abiejuose vertinimuose buvo pabrėžtas poreikis iš Bendrijos biudžeto teikti tinkamą finansinę pagalbą siekiant paskatinti nacionalines (valstybines ir privačias) investicijas bei užtikrinti, kad atitinkamų tinklų sukūrimas būtų užbaigtas laiku. Todėl atskirų konsultacijų su suinteresuotomis šalimis ir poveikio vertinimo nereikia, atsižvelgiant į persvarstytą TEN finansinio reglamento pasiūlymą.

• Patirties kaupimas ir panaudojimas

Aptariamos mokslo ir (arba) kompetencijos sritys

Poreikis investuoti į infrastruktūrą, ypač transporto sektoriuje, buvo įvertintas Europos mastu atliekant išsamius tyrimus, iš kurių vienas pavadintas „Galimi sprendimai, eismo srautų prognozės ir europinio tinklo koridorių analizė“ (pranc. „Scénarios, prévisions de trafic et analyse des couloirs du réseau transeuropéen“), buvo atliktas 2004 m. pagal Europos Komisijos užsakymą. Šio tyrimo ir išsamios analizės, atliktos Komisijai artimai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, rezultatai leido įvertinti investicijų į europinius transporto tinklus poreikį iki 2020 m. bei investicijų į 30 šiam tinklui skirtų prioritetinių projektų, kaip išdėstyta Gairių sprendime (Sprendimas Nr. 884/2004/EB, iš dalies keičiantis Sprendimą Nr. 1692/1996/EB). Ši analizė leido Komisijai įvertinti ir lėšų iš Bendrijos biudžeto poreikį pagal europinių transporto tinklų biudžeto eilutę, kaip išdėstyta pradiniam TEN finansinio reglamento pasiūlyme.

Naudoti metodai

Nustatyti eismo srautų prognozių ir apklausos valstybėse narėse per atitinkamus TEN komitetus metodai.

Pagrindiniai ekspertai ir (arba) organizacijos, su kuriais konsultuotasi

Specializuotos šios srities tyrimų įmonės valstybių narių vyriausybės ekspertai.

Gautų ir panaudotų patarimų santrauka

Nebuvo nurodyta, kad egzistuotų rimti negrįžtamas pasekmes sukeliantys pavojai.

Laukiama Bendrijos parama yra esminė siekiant sutelkti investicijas, reikalingas atitinkamam europiniam tinklui baigti kurti laiku.

Ekspertų išvadų paskelbimas visuomenei

Į Komisijos skelbtas ataskaitas buvo įtrauktos ekspertų išvados; į jas buvo atsižvelgta ir Bendrijos gairių bei TEN finansinio reglamento pasiūlymuose.

• **Poveikio vertinimas**

Kadangi pasiūlymas yra tiesiogiai susijęs su Bendrijos gairėmis dėl europinių tinklų transporto ir energetikos srityje plėtros ir pagal šias gaires buvo atliktas poveikio vertinimas, nebuvo būtina atlikti papildomo poveikio vertinimo.

Dar kartą reikėtų pabrėžti, kad Bendrijos finansinės paramos teikimas bendros svarbos projektams sudaro sąlygas svarbiausius europinių energetikos ir transporto tinklų prioritetus įgyvendinti greičiau ir veiksmingiau, nei tai galima būtų padaryti be šios paramos. O tai labai naudinga visai Bendrijos transporto ir energetikos sistemai bendrai ir taip prisidedama prie ekonomikos augimo, darbo vietų kūrimo (laikinos darbo vietos kuriant tinklą ir ilginiui nuolatinės darbo vietos), didesnės piliečių gerovės (pvz., dėl trumpesnio kelionės laiko) ir teigiamo poveikio aplinkai (sumažinus išmetamų teršalų kiekį).

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

• **Siūlomų veiksmų santrauka**

Pasiūlyme, kuriuo persvarstomas pirminis 2004 m. liepos mėn. Komisijos pasiūlymas, nustatomos bendrosios Bendrijos finansinės pagalbos teikimo europiniams transporto ir energetikos tinklams 2007–2013 m. taisyklės. Pasiūlymu, kuris grindžiamas šio laikotarpio finansine struktūra, dėl kurios buvo susitarta 2006 m. balandžio mėn., nustatomos biudžeto lėšos bendros svarbos projektams šiuose dviejuose infrastruktūros sektoriuose remti.

Jame išdėstomos išsamios Bendrijos finansinės pagalbos teikimo taisyklės, atsižvelgiant į turimas biudžeto lėšas, TEN plėtros politikos prioritetus, jos finansavimą ir teisinį bei administracinį Bendrijos biudžeto valdymo pagrindą. Tuo tikslu pasiūlyme visų pirma nustatoma: išsamios projektų atrankos taisyklės, Bendrijos pagalbos formos (įskaitant dvi naujas formas – dalyvavimą garantijų mechanizme ir indėlių į bendrą įmonių, įkurtų laikantis Europos bendrijos steigimo sutarties 171 straipsnio, veiklą), maksimalių Bendrijos pagalbos dydžių (padidintos normos konkrečioms didžiausią prioritetą turinčių projektų kategorijoms, siekiant sustiprinti sverto efektą sutelkiant investicijas iš įvairių valstybinių ir privačių šaltinių). Jame geriau paaiškinamos pagalbos teikimo ir atitinkamų Komisijos sprendimų įgyvendinimo nuostatos (įskaitant priemones, kurių reikėtų imtis nustačius pažeidimus) bei padidinamas atitinkamų valstybių narių vaidmuo. Jame geriau apibrėžiamos potencialiųjų Bendrijos paramos gavėjų TEN srityje rūšys bei kitos pagrindinės pasiūlytame reglamente vartojamos sąvokos. Išsamių taisyklių ir nuostatų pasiūlymu yra remiamas tikslas Bendrijos paramą sustiprinti ir nukreipti į svarbiausius tinklo plėtros prioritetus.

- **Teisinis pagrindas**

Europos bendrijos steigimo sutartis, 155 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas**

Taikomas subsidiarumo principas, nes pasiūlymas nepriklauso išskirtinei Bendrijos kompetencijai.

Valstybės narės negali deramai įgyvendinti pasiūlymo tikslų dėl toliau nurodytų priežasčių.

Bendrijos finansinė parama pagal TEN biudžeto eilutę nukreipta į svarbiausius tų tinklų prioritetus, t.y. nustatytus europinio masto perspektyvoje ir Bendrijos gairėse, skirtose tų tinklų plėtrai. Tie prioritetai (pvz., prioritetinių koridorių projektų įgyvendinimas: pralaidumo trukdžių pašalinimas, projektų dalių keliose kaimyninėse valstybėse įgyvendinimas, projektai, prisidedantys prie optimalaus infrastruktūros naudojimo, ypač vystant ir įgyvendinant naujas įvairių transporto rūšių eismo valdymo technologijas, tolygaus transporto rūšių panaudojimo skatinimas, pirmenybę teikiant labiausiai aplinką tausojančioms transporto rūšims, projektai, prisidedantys prie didesnės saugos, paslaugų kokybės ir TEN sąveikos) yra platesnio masto nei nustatyti nacionaliniai prioritetai. Jų įgyvendinimas prisidės prie europinio masto pridėtinės vertės sukūrimo, kuri yra didesnė nei įgyvendinant „nacionalinius prioritetus“ pasiekiami nauda. Siekiant įgyvendinti šiuos europinių tinklų prioritetus kaip galima greičiau ir veiksmingiau, yra labai svarbu, kad Bendrija tinkamai teikdama paramą skatintų nacionalines investicijas.

Net ir koordinuodama pastangas valstybė narė nebūtų pajėgi viena pasiekti visos naudos, kurią galima pasiekti veikiant Bendrijos lygmeniu.

Bendrijos veiksmais pasiūlymo tikslai bus įgyvendinti geriau dėl šios (-ių) priežasties (-čių).

Bendrijos veiksmų poreikis skatinti bendros svarbos projektų TEN srityje finansavimą tiesiogiai kyla dėl Bendrijos išsipareigojimų plėsti šiuos tinklus, kurie dėl savo pobūdžio yra svarbūs visai Bendrijai.

Bendrijos parama TEN projektams turėtų prisidėti prie teigiamų veiksnių, veikiančių ekonomikos augimą, (sklandesnis vidaus rinkos funkcionavimas, indėlis į laikinų ir pastovių darbo vietų kūrimą), gerovę ir aplinką, sukūrimo.

Valstybės narės lieka atsakingos už jų teritorijose vykstančių projektų rengimą, finansavimą ir įgyvendinimą, visiškai laikantis savo nacionalinių teisės aktų. Sąjunga skatina investicijas į valstybių narių infrastruktūrą siekdama užtikrinti, kad europiniams prioritetams nacionaliniu lygiu būtų suteikiama derama pirmenybė.

Dėl to pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau nurodytos (-ų) priežasties (-čių).

Pasiūlytomis priemonėmis siekiama skatinti ir nukreipti nacionalines investicijas į infrastruktūrą tam, kad būtų pasiekta didžiausia nauda visai Bendrijai, o sprendimų priėmimo tvarkai planuojant, finansuojant ir įgyvendinant bendros svarbos infrastruktūros projektus, ir toliau taikomi nacionaliniai įstatymai ir procedūros.

Komisija ir valstybių narių vyriausybės kartu atsako už pagalbą, skiriamą TEN projektams, valdymą.

- **Pasirinkta priemonė**

Siūlomos priemonės: reglamentas.

Kitos priemonės yra laikomos netinkamomis dėl šios(-ų) priežasties(-čių).

Pasiūlyme aptariamas galiojančio reglamento persvarstymas.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymui taikoma 2007–2013 m. Bendrijos finansinė struktūra.

5. PAPILDOMA INFORMACIJA

- **Supaprastinimas**

Pasiūlyme numatyta supaprastinti administracines procedūras valdžios institucijoms (EB arba nacionalinėms) ir privačioms šalims.

Pasiūlymu siekiama pagalbos teikimo procedūras padaryti aiškesnes ir paprastesnes bei palengvinti administracinę našą.

Iš dalies pakeistas pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

EUROPOS SĄJUNGOS PARLAMENTAS IR TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą¹,

atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę³,

laikydami 251 straipsnyje⁴ numatytos tvarkos, kadangi:

- (1) 2002 m. metų kovo 15–16 d. Barselonos Taryba išvadose pabrėžė, kad galingi tinklai, integruoti į transporto ir energetikos sektorius, lemia Europos vidaus rinkos sėkmę, o geresnis esamų tinklų panaudojimas ir trūkstamų atkarpų sukūrimas galės padidinti efektyvumą, konkurencingumą, užtikrinti reikiamą kokybės lygį ir sumažinti perkrovos vietų skaičių ir tokiu būdu suteikti geresnę ilgalaikį tvarumą. Šie poreikiai taip pat atitinka Lisabonos vadovų susitikime valstybių ir vyriausybių vadovų priimtos strategijos, apie kurią nuolat primenama, nuostatas
- (2) 2003 m. gruodžio 12–13 d. Europos Vadovų Taryba patvirtino Europos veiksmus dėl augimo skatindama Komisiją nukreipti išlaidas, jei įmanoma, investicijoms į fizinių kapitalą, investuojant į europinių tinklų, kurių prioritetiniai projektai yra esminiai i vidaus rinkos sanglaudai stiprinti, infrastruktūrą.
- (3) Vėlavimas įgyvendinant veiksmingas europines jungtis, ypač **tarpvalstybinėse atkarpose tarpvalstybinėse grandyse**, gali rimtai pakenkti Bendrijos, valstybių narių ir paribio regionų konkurencingumui, kurie negalės arba nebegalės pasinaudoti bendros rinkos teikiamais privalumais.
- (4) Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr.1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl europinio transporto tinklo plėtros⁵, numatyta, kad sąnaudos iki 2020 m.

¹ OL C ..., p.

² OL C ..., p.

³ OL C ..., p.

⁴

europinio tinklo sukūrimui bus apie 600 milijardų eurų. Vien prioritetiniams projektams, kaip apibrėžta to sprendimo III priede, būtinų investicijų suma yra **140 160** milijardų eurų 2007–2013 m. laikotarpiui.

(4a) Remiantis komunikatu dėl NAIADES⁶ ir atsižvelgiant į vidaus vandens kelių tvarų pobūdį, prioritetiniams vidaus vandens kelių projektams, kaip ir tarpvalstybinių atkarpų projektams, turėtų būti skiriama skatinamojo pobūdžio finansavimo norma.

(4b) Europos Parlamentas 2005 m. birželio 8 d. rezoliucijoje dėl išsiplėtusios Sąjungos politikos sunkumų ir biudžeto priemonių 2007–2013 m. pabrėžė strateginę transporto tinklų svarbą galutinei ES bendrosios rinkos konsolidacijai ir glaudesniems ES santykiams su šalimis kandidatėmis, būsimomis kandidatėmis ir „draugu rato“ šalimis. Be to, jis taip pat išreiškė norą apsvarstyti naujoviškas finansavimo priemones, pvz., paskolų garantijas, europines koncesijas, Europoje teikiamas paskolas ir palūkanų fondus.

(5) Šiems tikslams pasiekti tiek Parlamentas, tiek Taryba pabrėžė būtinybę sustiprinti ir pritaikyti finansines priemones didinant Bendrijos bendrą finansavimą, numatant taikyti didesnę Bendrijos bendro finansavimo procentinį dydį ypač tarpvalstybinio pobūdžio, tranzitą lengvinantiems ar gamtinių kliūčių įveikimo projektams.

(6) Atsižvelgiant į pagal 2007–2013 m. daugiametę finansinę struktūrą Europos transporto ir energetikos tinklams (toliau – TEN–T ir TEN–E) skiriamas sumas, neįmanoma patenkinti visų poreikių, susijusių su Sprendimuose Nr. 1692/1996/EB (TEN–T) ir [Sprendimas.../.../EB] (TEN–E) nustatyto prioritetinių uždavinių įgyvendinimu. Taigi, siekiant užtikrinti TEN–T ir TEN–E infrastruktūros tęstinumą, tikslinga šiuos resursus, papildančius valstybinį ir privatų nacionalinį finansavimą, nukreipti į tam tikrų kategorijų projektus, kurie visam tinklui suteiktų didžiausią pridėtinę vertę, t. y. į su tarpvalstybinėmis atkarpomis susijusius projektus ir pralaidumo trukdžiams šalinti skirtus projektus.

(7) Europos Parlamento ir Tarybos sprendime [.../...EB]⁷, nustatančiame europinių energetikos tinklų gaires ir panaikinančiame Europos Parlamento ir Tarybos sprendimus Nr. 96/391/EB ir Nr. 1229/2003/EB, nustatomi tikslai, prioritetiniai veiksmai ir bendros svarbos projektai šiems tinklams remti ir plėsti, įskaitant prioritetinius projektus, ir pirmenybė atitinkamai skiriama projektams, paskelbtiems Europos svarbos projektais. Investicijos, būtinos siekiant užtikrinti galimybę visoms valstybėms narėms visapusiškai dalyvauti vidaus rinkoje ir sukurti papildomas jungtis su kaimyninėmis šalimis, valstybėmis narėmis arba trečiosiomis šalimis, vien tik prioritetiniams projektams iki 2013 m. sudaro 28 milijardus eurų. Iš šios sumos apie 8 milijardų eurų numatyta investuoti trečiojoje šalyse.

⁵ OL L Nr. 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).

⁶ KOM(2006) 6.

⁷ OL L ...

⁸ OL L Nr. 176, 1995 12 07, p. 11

~~2003 m. birželio 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1229/2003/EB, nustatantis tam tikras gaires europiniams energetikos tinklams ir panaikinantį Sprendimą 1254/93/EB, išskiria tikslus, veiklos prioritetus ir bendros svarbos projektus tinklo sukūrimui ir vystymui, įskaitant ir prioritetinius projektus. Būtinoms investicijoms, užtikrinančioms 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 trečiojoje šalyse.~~

- (8) 2003 m. gruodžio 12–13 d. Europos Vadovų Taryba paragino Komisiją toliau nagrinėti, ar būtina sukurti konkretų Bendrijos garantinį mechanizmą, skirtą padengti tam tikrą riziką, galinčią kilti baigus europinių transporto tinklų projektų įgyvendinimo darbus. Dėl energetikos Vadovų Taryba paskatino Komisiją nukreipti išlaidas investicijoms į fizinį kapitalą siekiant paskatinti ekonomikos augimą.

1995 m. rugsėjo 18 d. Tarybos reglamentas Nr. 2236/95/EB, nustatančio bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo europinių tinklų srityje⁹, su pakeitimais, padarytais Reglamentais Nr. 1655/99/EB ir Nr. 807/2004/EB, suteikė didelį postūmį, kadangi numatytiems prioritetiniams projektams leidžia taikyti aukštesnę, iki 20 %¹⁰, padidintą 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 nustatytus prioritetinius projektus.

~~Atsižvelgiant į kiekvienos iš europinių tinklų sudedamosios dalies – transporto ir energetikos – ir joms būdingų savybių raidą ir siekiant kuo efektyvesnio valdymo, reikėtų parengti daug atskirų reglamentų toms sritims, kurioms iki šiol buvo taikomas tik Reglamentas Nr. 2236/95.~~

Šiuo reglamentu siekiama sukurti programą, numatančią bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo europinių transporto ir energetikos tinklų srityje. Vykdam šią programą privalu laikytis Bendrijos teisės, ypač aplinkosaugos srityje, kad būtų stiprinama vidaus rinka ir skatinamas Bendrijos konkurencingumas ir ekonomikos augimas.

Kadangi valstybės narės negali deramai pasiekti europinių transporto ir energetikos tinklų sukūrimo tikslų ir kadangi valstybių veiksmai turi būti koordinuojami – todėl juos geriau atlikti Bendrijos lygiu – Bendrija gali imtis priemonių, atitinkančių subsidiarumo principą, numatytam Sutarties 5 straipsnyje. Laikantis proporcingumo principo, koks jis numatytas tame straipsnyje, šiuo reglamentu nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant nustatytų tikslų.

⁹ 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)

¹⁰ Visi prioritetiniai energetikos projektai gali pasinaudoti tokiu procentu, tuo tarpu transporto srityje juo gali naudotis tik tarpvalstybinių atkarpų ar gamtinių kliūčių įveikimo projektai.

- (9) **Bendrijos finansinė parama iš europinių tinklų biudžeto turi būti daugiausia skiriama** projektams arba projektų dalims, kurie sukuria Europai didžiausią pridėtinę vertę; programa turi skatinti suinteresuotas šalis sparčiau įgyvendinti Sprendimuose Nr. 1692/96/EB ir Nr. ~~[.../...EB]4229/2003/EB~~ numatytus prioritetinius projektus. Turi būti sudarytos sąlygos finansuoti ir kitus bendros svarbos Europos infrastruktūros projektus, apibrėžtus šiuose Sprendimuose.
- (10) Bendrijos finansinė parama suteikiama siekiant vystyti investicijų į europinius transporto ir energetikos tinklus projektus, pateikti tvirtus finansinius išsipareigojimus, sutelkti viešojo sektoriaus investuotojus ir skatinti finansinę privataus ir viešojo sektorių partnerystę. Energetikos srityje finansinė parama pirmiausia privalo padėti įveikti finansines kliūtis, galinčias iškilti rengiant projektus ar atliekant parengiamuosius darbus iki statybų etapo, ir turi būti skiriama pirmiausia prioritetinių projektų tarpvalstybinių atkarpų dalims ir jungtims su kaimyninėmis šalimis finansuoti.
- (10a) Komisija 2005 m. liepos 4 d. komunikate Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Europos geležinkelių tinklo signalizacijos sistemos ETEVS/ETKS¹¹ plėtojimo pabrėžė, kad labai svarbu greitai ir suderintai pereiti prie šios sistemos, kad būtų užtikrinta europinių tinklų sąveika. Tam reikia kryptingos ir terminuotos Bendrijos paramos tiek su infrastruktūra susijusiai irangai, tiek irangai riedmenyse įmontuoti.**
- (11) Kai kuriuose projektuose valstybei (-ėms) narei (-ėms) gali atstovauti tarptautinės organizacijos. **Tam tikrų** projektų įgyvendinimą Komisija patiki bendroms įmonėms, nurodytoms Europos bendrijos steigimo sutarties 171 straipsnyje. Todėl šiame reglamente būtina išplėsti Bendrijos finansinės paramos gavėjo sąvoką.
- (12) Turėtų būti galima teikti Bendrijos finansinę paramą taikant įvairias intervencijų formas, t. y. subsidijas (**tyrimams ir darbams**), palūkanų subsidijas, paskolų garantijas, dalyvavimą rizikos kapitalo fonduose, taip pat specifinės vėlesnės statybų etapo rizikos padengimą. **Bendrijos pagalba, nepriklausomai nuo jos formos, turėtų būti skiriama pagal** 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamento (EB, Euratom) Nr. 1605/2002 dėl Europos Bendrijų bendrajam biudžetui taikomo Finansinio reglamento¹² nuostatas **ir jo įgyvendinimo taisykles**, išskyrus tuos atvejus, kai **šiame reglamente** aiškiai numatoma nuo minėtų taisyklių leidžianti nukrypti nuostata.
- ~~Bendrijos finansinė parama privalo turėti galimybę panaudoti įvairias intervencijos formas: tiesiogines subsidijas, palūkanų subsidijas, paskolų užtikrinimo priemones, dalyvavimą rizikos kapitalo fonduose;~~
- (13) Įgyvendinant Bendrijos finansinę paramą stambiems ir kelerių metų trukmės projektams, Bendrijai būtų tikslinga priiimti daugiamečius **atskirai su finansuojamu projektu, patvirtinta daugiamete programa ir kasmet tvirtinamais išsipareigojimu asignavimais susijusius išsipareigojimus**. Sumažinti netikrumą dėl projektų įgyvendinimo ir sutelkti viešojo ir privataus sektorių investuotojus bus galima tik tada, jei Bendrija priims tvirtus, patrauklius ir ilgalaikius finansinius išsipareigojimus. .

¹¹ KOM(2005) 298.

¹² OL L 248, 2002 9 16, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais ... OL L .

(13a) Tikslinga numatyti veiksmingumą jau įrodžiusias institucines arba sutartines valstybinio ir privataus finansavimo skatinimo priemones, taikyti su konkurencijos teise ir vidaus rinka suderinamas teisine garantijas ir skleisti gera patirtį valstybėse narėse.

- (14) Ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas Bendrijos veiksams, darantiems poveikį europiniams tinklams, koordinuoti, ypač finansavimui iš struktūrinių fondų ir Sanglaudos fondo bei Europos investicijų banko intervencijoms.
- (15) Šiuo reglamentu visai **jo įgyvendinimo trukmei** turėtų būti nustatomas finansinis paketas, kuris biudžeto institucijai yra svarbiausias pagrindas pagal Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos [~~1999~~**2006** m. gegužės ~~6~~**17** d. tarpinstitucinės sutarties] dėl biudžeto vykdymo tvarkos ir biudžeto procedūros tobulinimo¹³ [~~33~~**37** punkta].
- (16) Kadangi valstybės narės negali deramai pasiekti europinių transporto ir energetikos tinklų sukūrimo tikslų ir kadangi valstybių veiksmai turi būti koordinuojami – todėl juos geriau atlikti Bendrijos lygiu – Bendrija gali imtis priemonių, atitinkančių subsidiarumo principą, numatytą Sutarties 5 straipsnyje. Laikantis proporcingumo principo, koks jis numatytas tame straipsnyje, šiuo reglamentu nesiimama jokių veiksmų, kurie nėra būtini siekiant nustatytų tikslų.
- (17) ~~Atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant Reglamentą Nr. 2236/95 ir šiuo reglamentu Komisijai suteiktus įgaliojimus, remiantis~~ 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹⁴, reikėtų nustatyti priemones, būtinas šiam Reglamentui taikyti.
- (18) Atsižvelgiant į kiekvienos iš europinių tinklų sudedamosios dalies – transporto ir energetikos – raidą ir joms būdingas savybes ir siekiant kuo efektyvesnio valdymo, reikėtų parengti keletą atskirų reglamentų toms sritims, kurios iki šiol reglamentuojamos tik Reglamentu (EB) Nr. 2236/95.
- (19) Šiuo reglamentu siekiama **nustatyti** bendras Bendrijos finansinės paramos skyrimo europinių transporto ir energetikos tinklų srityse taisykles, kurios atitiktų Bendrijos teisę ir politiką **visu pirma** konkurencijos, aplinkos apsaugos, sveikatos, tvarios plėtros, viešųjų pirkimų srityse ir būtų suderinamos su realiu Bendrijos sąveikos politikos įgyvendinimu.

~~Šiuo reglamentu siekiama sukurti programą, numatančią bendras taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos suteikimo europinių transporto ir energetikos tinklų srityje. Vykdamas šią programą privalu laikytis Bendrijos teisės, ypač aplinkos srityje, kad būtų stiprinama vidaus rinka ir skatinami Bendrijos konkurencingumas ir augimas.~~

~~Atsižvelgiant į patirtį, įgytą taikant Reglamentą Nr. 2236/95 ir tuo reglamentu Komisijai suteiktus įgaliojimus, remiantis~~ 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu

¹³ OL L

¹⁴ OL L Nr. 184, 1999 7 17, p. 23

~~Nr. 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką¹⁵, reikia nustatyti priemones būtinas šio Reglamento taikymui.~~

- (20) Atsižvelgiant į pirmiau pateiktus svarstymus, į šiuo reglamentu priimamas specialias nuostatas transporto ir energetikos srityse ir į ... m. ... d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. ...¹⁶ priimamas nuostatas dėl palydovinių vietos nustatymo ir navigacijos sistemų, 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 finansinės paramos skyrimo bendros svarbos projektams europinių tinklų transporto ir energetikos srityse sąlygas ir tvarką.

2 straipsnis Apibrėžtys

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 [**Sprendimas.../.../EB**]Sprendimą Nr. 1229/2003/EB;
 - 2) „prioritetinis projektas“ – bendros svarbos projektas, susijęs su pagal Sprendimo Nr. 1692/96/EB III priedą (transporto srityje) ir pagal [**Sprendimas.../.../EB** (energetikos srityje) Bendrijos prioritetiniu laikomu transporto koridoriumi (tinklo magistrale) ar projektu]Sprendimą Nr. 1229/2003/EB;
 - 3) „projekto dalis“ - bet kokia finansiškai, techniškai ar laiko atžvilgiu nepriklausoma veikla, padedanti įgyvendinti projektą;
- 3a) „tarpvalstybinės atkarpos“: Sprendimo Nr. 1692/96/EB 19b straipsnyje nurodytos tarpvalstybinės atkarpos, taip pat tos atkarpos, kurios eina per trečiąją valstybę, taip užtikrinant dviejų valstybių narių vykdomo prioritetinio projekto testinumą;**

¹⁵ OL L Nr. 184, 1999 7 17, p. 23

¹⁶ ~~OL L Žiūrėti Oficialiojo leidinio puslapį, susijusį su palydovine vietos nustatymo sistema ir navigacija (GALILEO).~~

- 4) **„pralaidumo trukdžiai“: greitį ir (arba) pralaidumą ribojanti kliūtis, dėl kurios negalima užtikrinti nenutrūkstamų srautų, pirmiausia prioritetinių projektų atveju;**
- 5) **„Paramos gavėjas“: viena ar kelios valstybės narės, tarptautinės organizacijos, Sutarties 171 straipsnyje nurodytos bendros įmonės, valstybinės arba privačios įmonės arba įstaigos, visapusiškai atsakingos už projektą ir siūlančios investuoti nuosavas lėšas arba trečiųjų šalių suteiktas lėšas į projekto įgyvendinimą;**
- viešoji arba privati įstaiga, atsakinga už projekto įgyvendinimą, siekianti investuoti savo arba trečiųjų šalių skiriamas lėšas projekto įgyvendinimui;
- 6) „Tyrimai“: tyrimai, būtini projektui apibrėžti, įskaitant parengiamuosius, įgyvendinamumo, įvertinimo **tyrimus ir patvirtinimą**, įskaitant technines priemones, parengiamąją veiklą, reikalingą projektui galutinai apibrėžti ir galutiniam sprendimui dėl finansavimo priimti, pvz., patikrinimo vietoje veiksmai ir finansavimo plano parengimas;
- 7) „darbai“: sudėtinių dalių, sistemų ir paslaugų pirkimas ir tiekimas, statybos ir įrengimo darbai, susiję su projektu, įskaitant įrengimų priėmimą ir pritaikymą projektui;
- 8) „rizikos veiksniai, išskylantys pabaigus statybas“: rizika dėl specifinių veiksnių, atsirandanti pirmaisiais metais po statybų pabaigos ir mažinanti įplaukas, lyginant su numatytais
- 9) „projekto sąnaudos“: bendros paramos gavėjo faktiškai patirtos su projekto įgyvendinimu tiesiogiai susijusių tyrimų ~~ir~~ **arba** darbų sąnaudos;
- 10) „finansavimo reikalavimus atitinkančios sąnaudos“: projekto sąnaudų dalis, į kurią atsižvelgia Komisija, apskaičiuodama Bendrijos finansinę paramą.

II skyrius

Remiami projektai, finansinės paramos formos ir skyrimo būdai bei finansavimo sujungimas

3 straipsnis

*Projektų rėmimo ir **paraiškų Bendrijos finansinei paramai gauti sąlygos***

1. Pagal šį reglamentą Bendrijos finansinę paramą gali gauti tik pagal Sprendimus Nr. 1692/96/EB ir Nr. **[.../.../EB]1229/2003/CE**, pripažinti bendros svarbos projektai.

Su šiais projektais susijusios paraiškos Bendrijos finansinei paramai gauti laikomos atitinkančiomis reikalavimus, jei jos atitinka Bendrijos teisę ir politikos įgyvendinimą.

Parama teikiama tuo atveju, jei laikomasi Bendrijos taisyklių, ypač konkurencijos, aplinkosaugos, viešųjų pirkimų srityse, ir Bendrijos nuostatų efektyvaus įgyvendinimo skatinant tinklų, ypač geležinkelio, sąveikumą.

3.2 Vien tik transporto srityje parama taip pat teikiama tuo atveju, jei finansinės Bendrijos paramos prašantis subjektas arba atitinkamais atvejais atitinkama (-os) valstybė (-ės) narė (-ės), įsipareigoja finansiškai prisidėti prie projekto, kuriam prašoma Bendrijos paramos, prirėikus pritraukiant privačias lėšas.

~~Vien tik transporto srityje parama teikiama tuo atveju, jei kiekviena su juo susijusi valstybės narė įsipareigoja prisidėti finansiškai prie projekto, kuriam prašoma Bendrijos paramos, prirėikus pritraukiant privačias lėšas.~~

Transporto projektams, susijusiems su tarpvalstybinėmis atkarpomis arba tų atkarpų dalimis, gali būti skiriama Bendrijos finansinė parama, jei atitinkamos valstybės narės yra sudariusios dvišalę sutartį dėl visiško tarpvalstybinio projekto įgyvendinimo jų nacionalinėje teritorijoje.

4 straipsnis

*Paraiškų **finansinei** paramai gauti pateikimas*

Paraiškas Bendrijos finansinei paramai gauti Komisijai teikia viena arba kelios valstybės narės, tarptautinės organizacijos, bendros įmonės, arba, atitinkamai (-oms) valstybei (-ėms) narėi (-ėms) sutikus, valstybinės arba privačios įmonės arba įstaigos.

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

5 straipsnis

Projektų atranka

1. Bendrijos finansinė parama skiriama bendros svarbos projektams pagal jų atitikimo Sprendimuose Nr. 1692/1996/EB ir Nr. **[.../.../EB]** nurodytiems tikslams ir prioritetams lygį.
2. Transporto srityje ypatingas dėmesys skiriamas tokiems projektams ir programoms:
 - a) bendri bent dviejų valstybių narių pateikti projektai, ypač, jei tai tarpvalstybines **atkarpas** apimantys projektai;
 - b) projektai, skirti prioritetiniams projektams poveiki turintiems pralaidumo trukdžiams panaikinti;**
 - c) projektai, padedantys pasiekti tinklų vientisumo ir optimaliai panaudoti jų pajėgumus;
 - d) prioritetiniai projektai, kurie padeda integruoti vidaus rinką išsiplėtusioje Bendrijoje ir pasiekti tolygesnio skirtingų transporto rūšių panaudojimo, suteikiant pirmenybę toms rūšims, kurios mažiausiai kenkia aplinkai, ypač tolimojo krovinių vežimo atveju; todėl prie kiekvienos didelio greičio traukinių linijų finansavimo paraiškos reikės pateikti išsamią analizę apie atlaisvinamus tradicinių linijų pajėgumus kroviniams vežti, atsiradusius perkėlus keleivių srautus į didelio greičio linijas;

e) projektai, skatinantys gerinti europinio tinklo teikiamų paslaugų kokybę, tobulinant infrastruktūrą gerinantys naudotojų saugą ir saugumą, užtikrinantys nacionalinių tinklų sąveiką;

f) projektai, susiję su Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) taikymu, bei su oro, jūrų, vidaus vandens kelių ir pakrančių eismo valdymo sistemomis, kurios užtikrina nacionalinių tinklų sąveiką.

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

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

- a) tinklų vientisumą ir jų pajėgumų gerinimą,
- b) energetikos vidaus rinkos integravimą, ypač tarpvalstybinių atkarpu,
- c) energetikos aprūpinimo saugumą, ypač jungtis su trečiosiomis šalimis,
- d) atsinaujinančių energijos šaltinių jungtis ir (arba)
- e) sujungtų tinklų saugumą, patikimumą ir sąveiką.

~~6 straipsnis
Paramos formos~~

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

6 straipsnis
Finansinės Bendrijos paramos formos ir skyrimo būdai

1. Bendrijos finansinės paramos ~~tyrimams ir darbams~~ projektams, atitinkantiems 3 straipsnio 1 dalį, teikimo būdai gali būti šie:

- a) subsidijos **tyrimams arba darbams**;
- b) palūkanų nuo Europos investicijų banko (EIB) suteiktų paskolų ar kitų viešų arba privačių finansinių įstaigų subsidijavimas;
- c) paskolų garantijos, rizikos veiksniams, išskylantiems pabaigus statybas, padengti;
- d) dalyvavimas rizikos kapitalo fonduose;
- e) reikalui esant, sujungiama a–d punktuose nurodyta Bendrijos parama, siekiant gauti maksimalų rezultatą iš paskirtų biudžetinių lėšų;
- f) pagalba bendrų įmonių veiklai**

2. Finansinė Bendrijos parama negali viršyti:

a) tyrimų atveju: 50% reikalavimus atitinkančių sąnaudų, nepriklausomai nuo bendros svarbos projekto rūšies;

b) darbų atveju:

i) transporto srities prioritetiniams projektams:

- **ne daugiau kaip 20 % reikalavimus atitinkančių darbų sąnaudų;**
- **ne daugiau nei 30 % reikalavimus atitinkančių darbų sąnaudų šių projektų dalims, susijusioms su transvalstybinėmis atkarpomis, ir vandens kelių prioritetiniams projektams, su sąlyga, kad jie bus pradėti įgyvendinti iki 2010 m. ir kad atitinkamos valstybės narės iki tol pateiks Komisijai visas reikiamas garantijas dėl projekto finansinio perspektyvumo ir jo įgyvendinimo grafiko;**

ii) prioritetiniams projektams energetikos srityje ne daugiau nei 20% reikalavimus atitinkančių darbų sąnaudų;

iii) transporto ir energetikos srities ne prioritetiniams projektams ne daugiau nei 10 % reikalavimus atitinkančių darbų sąnaudų;

c) Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS) atveju:

i) antžeminei įrangai ne daugiau nei 50 % reikalavimus atitinkančių tyrimų ir darbų sąnaudų;

ii) riedmenyse įmontuotai įrangai:

- **ne daugiau nei 50 % prototipų kūrimui ir įgyvendinimui skirtų sąnaudų, patirtų diegiant ERTMS esamuose riedmenyse, su sąlyga, kad prototipas yra sertifikuotas bent dvejose valstybėse narėse;**
- **ne daugiau nei 50 % darbų, susijusių diegiant serijinę įrangą ERTMS naujuose ir esamuose riedmenyse, sąnaudų; Komisija, neviršydama nurodytų ribų, gali nustatyti didžiausią intervencijos sumą vienam lokomotyvui;**

d) įgyvendinant bendro Europos dangaus strategiją, t. v. SESAR (bendro Europos dangaus oro eismo valdymo mokslinių tyrimų) projektą, ši norma gali būti ne daugiau nei 50 % tyrimų ir darbų reikalavimus atitinkančių sąnaudų.

2. — Finansinė Bendrijos parama negali viršyti:

a) — 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) — prioritetingiems 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.

7 straipsnis

Kelių Bendrijos finansinės paramos šaltinių sujungimas

1. Finansinė parama susijusi su tyrimais ir su darbais yra sudedama.

2. — EIB intervencijos yra suderinamos su pagal šį reglamentą skiriama finansine parama.

1. Bendrijos finansinė parama pagal šį reglamentą neskiriama projekto dalims, gaunančioms paramą iš kitų finansavimo šaltinių, kurie palaikomi ir Bendrijos biudžeto.

2. **EIB intervencijos yra suderinamos su pagal šį reglamentą skiriama finansine parama.**

8 straipsnis

Apskaita Koordinavimas su Bendrijos politika

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.

Komisija atsako už projektų, kurie **bendrai finansuojami** imamasi vadovaujantis šiuo reglamentu, ir veiksmų, finansuojamų iš Bendrijos biudžeto, Europos investicijų banko ir kitų Bendrijos finansinių institucijų intervencijų, koordinavimą ir nuoseklumą.

III skyrius Planavimas, įgyvendinimas, kontrolė

~~9 straipsnis Įgyvendinimas~~

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

9 straipsnis Ilgalaikis planavimas ir metinis planas

1. Komisija, remdamasi 15 straipsnio 2 dalyje numatyta tvarka, sudaro ilgalaikį ir metinį planą.
2. Ilgalaikis planavimas apima prioritetinius ir **ERTMS bei SESAR** projektus ir nustato kriterijus finansinės paramos paketo suteikimui 2007–2013 m. laikotarpiu. Finansinį paketą turi sudaryti nuo 65 iki 85% biudžeto išteklių, numatytų **18** straipsnyje.
3. Metinėje programoje apibrėžiami kriterijai dėl finansinės paramos suteikimo bendros svarbos projektams, kurie nebuvo numatyti daugiametėje programoje. ~~Kiekvienais metais lėšos, nepanaudotos pagal ilgalaikį planavimą TEN-T transporto sektoriuje, priskiriamos bendro intereso projektų, įeinančių į metinį planą, finansavimui.~~

10 straipsnis **Bendrijos finansinės paramos skyrimas**

1. Komisija nustato finansinės paramos sumas reikalavimus atitinkantiems atrinktiems projektams arba projektų dalims ir patikslina jiems taikomas sąlygas ir įgyvendinimo būdus.

2. Komisija informuoja paramos gavėjus ir atitinkamas valstybes nares apie visus finansinės paramos skyrimo atvejus.

~~Kiekvienam bendro intereso projektui, atrinktam pagal ilgalaikį planavimą, Komisija atskiru sprendimu patvirtina paramos suteikimą pagal 17 straipsnio 2 dalį. Kiekvienos metinės paramos dalies biudžetinis išpareigojimas kiekvieniems metams patvirtinamas Komisijos sprendimu suteikti paramą, atsižvelgiant į projektų eigos įvertinimą, numatomus poreikius ir biudžeto galimybes.~~

~~Kiekvienas bendros svarbos projektas, kurio nėra tarp 1 dalyje išvardintų projektų, yra tvirtinamas sprendimu dėl paramos suteikimo ir dėl biudžetinio Komisijos išpareigojimo.~~

~~Komisija praneša su projektu susijusioms valstybėms narėms apie sprendimą dėl paramos, apie finansavimo formas ir apie tai informuoja gavėjus.~~

11 straipsnis
Finansinės nuostatos

1. Daugiametės programos projektu biudžetiniai įsipareigojimai gali būti suskirstyti į metines dalis. Komisija skiria metines dalis, atsižvelgdama į Bendrijos finansuojamų projektu arba projektu etapų įgyvendinimo eigą, numatomus poreikius ir biudžeto galimybes.

Orientacinis įsipareigojimų metinių dalių planas pateikiamas paramos gavėjui.

2. Bendrijos finansinės paramos lėšomis gali būti dengiamos tik su projektu susijusios reikalavimus atitinkančios išlaidos, kurias patiria už projekto įgyvendinimą atsakingi paramos gavėjai ar trečiosios šalys.

Išlaidos, patirtos prieš tai, kai buvo pateikta paraiška gauti finansinę paramą, nepadengiamos. PVM nėra reikalavimus atitinkančios sąnaudos.

3. Išmokos mokamos kaip išankstinis finansavimas, atitinkamai atvejais jos suskaidomos į kelias dalis: tarpinius mokėjimus ir likučio išmokėjimą.

Išmokėjimo būdas nustatomas atsižvelgiant pirmiausia į infrastruktūros projektu daugiametį įgyvendinimą.

Išankstinis finansavimas ar jo pirmoji dalis išmokami, kai paskiriama finansinė parama.

Tarpinės išmokos išmokamos remiantis paraiškomis dėl mokėjimo ir laikantis šio reglamento 13 straipsnio nuostatu.

Galutinė išmoka išmokama po to, kai patvirtinama galutinė projekto ataskaita, kuria pateikia paramos gavėjas ir patvirtina atitinkama valstybė narė. Galutinėje ataskaitoje nurodomos visos faktinės išlaidos.

~~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.

12 straipsnis
Valstybių narių atsakomybė

1. Valstybės narės deda visas jų įgaliojimus atitinkančias pastangas, kad įvykdytų savo įsipareigojimus įgyvendinant bendros svarbos projektus, kuriems buvo pagal šį reglamentą suteikta Bendrijos finansinė parama .
2. Valstybės narės atlieka techninį ir finansinį projektų patikrinimą glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija ir patvirtina išlaidų, panaudotų projektui arba projekto daliai, faktą ir pagrįstumą. Paramos gavėjai gali paprašyti Komisijos dalyvauti tikrinant vietoje.
3. Valstybės 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.

12a straipsnis
Suderinamumas su Bendrijos teise ir politika

Projektai arba jų dalys, finansuojami pagal šį reglamentą, yra įgyvendinami laikantis Bendrijos teisės ir politikos, ypač konkurencijos, aplinkos apsaugos, sveikatos, tvarios plėtros, viešųjų pirkimų ir sąveikos srityse.

13 straipsnis
Paramos atšaukimas, sumažinimas, sustabdymas ir nutraukimas

- 1. Komisija, po atitinkamo patikrinimo ir leidusi paramos gavėjui, ar, esant reikalui, valstybei(-ėms) narei(-ėms) pateikti savo pastabas per nustatytą laikotarpį,**
 - a) panaikina, išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus, paskirtą finansinę paramą su bendros svarbos projektais susijusiems projektams (ar jų dalims), kurie nebuvo pradėti įgyvendinti per dvejus metus nuo, paramos skyrimo sąlygose numatytos įgyvendinimo pradžios.**
 - b) gali sustabdyti, sumažinti arba nutraukti finansinę paramą tokiais atvejais:**
 - i) jei finansinės paramos dalies ar visos paramos skyrimas netenka pagrindo;**
 - ii) jei įgyvendinant projektą ar jo dalį padaroma Bendrijos teisės nuostatu ir Bendrijos politikos pažeidimų;**
 - iii) jei neįvykdyta viena iš sąlygų, reikalingų finansinei paramai gauti, ypač tuo atveju, jei be Komisijos pritarimo buvo padarytas svarbus pakeitimas, turintis įtakos įgyvendinimo pobūdžiui ar tvarkai;**

c) gali, įvertindama visus svarbius veiksnius, pareikalauti gražinti finansinę paramą, jeigu per dešimtį metų nuo finansinės paramos suteikimo projekto dalis, kuriai buvo skirta parama, nebuvo pabaigta.

2. Komisija išieško visą skirtą sumą ar jos dalį:

a) kai tai yra būtina, visų pirma panaikinus, sustabdžius, sumažinus ar paprašius gražinti finansinę paramą;

b) jei Bendrijos finansinė parama gauta iš kelių šaltinių.

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 susigražinamos.

5. — Jeigu praėjus dešimčiai metų nuo Bendrijos finansinės paramos suteikimo projektas nebuvo pabaigtas, Komisija, atsižvelgdama į proporeingumo principą, gali paprašyti gražinti sumokėtą paramos dalį įvertindama visus svarbius veiksnius.

6. — Gražintina neteisėtai gauta suma perduodama Komisijai.

14 straipsnis

Bendrijos finansinių interesų apsauga

1. Europos kovos su sukčiavimu tarnyba (OLAF) gali inicijuoti kontrolę arba patikrinimus vietoje, taikydama Tarybos reglamentą (Euratomas, EB) Nr. 2185/96¹⁷.

2. Pagal šį reglamentą Bendrijos finansuotiems veiksams pažeidimo sąvoka, numatyta Tarybos reglamento Nr. 2988/95¹⁸ 1 straipsnio 2 dalyje, reiškia bet kokią Bendrijos teisės nuostatų nesilaikymą arba **salygu, reikalingu Bendrijos finansinei paramai gauti, sutarties išsipareigojimą** nevykdymą, kuriuo neteisėtai išleidus lėšas padaryta žala Bendrijų bendrajam biudžetui arba jų valdomiems biudžetams.

¹⁷ OL L Nr. 292, 1996 11 15, p. 2.

¹⁸ OL L 312, 1995 12 23, p. 1.

3. Salygose Bendrijos finansinei paramai gauti Sprendimai, priimti remiantis šiuo reglamentu numatytas Komisijos arba bet kurio jos įgalioto atstovo atliekamas patikrinimas ir finansinė kontrolė arba Audito Rūmų auditas, prireikus – patikrinimas vietoje.

4. Valstybė narė ir Komisija nedelsiant perduoda viena kitai visą reikalingą informaciją, susijusią su patikrinimų rezultatais.

IV skyrius

Baigiamosios nuostatos

15 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.

16 straipsnis

Įvertinimas

1. Komisija ir paramos 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.
2. Komisija gali paprašyti valstybės narės paramos gavėjos pateikti specialų ~~bendro intereso~~ projektų, finansuojamų pagal šį reglamentą, įvertinimą arba prireikus Komisijai suteikti šių projektų įvertinimui reikalingą informaciją ir paramą.

17 straipsnis

Informavimas ir viešinimas

1. Komisija kas trejus metus pristato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui veiksmų, kurių buvo imtasi pagal šį reglamentą, ataskaitą. Šioje ataskaitoje pateikiamas Bendrijos intervencijos rezultatų įvairiose srityse įvertinimas, atsižvelgiant į pradinis tikslus, taip pat skyrius apie einamojo daugiamečio plano turinį ir įgyvendinimą. **Šioje ataskaitoje pateikiama ir su kiekvieno projekto finansavimo šaltiniais susijusi informacija.**
2. Dalyvaujančios valstybės narės ir, jei reikia, paramos gavėjai siekia, kad apie paramą, suteiktą pagal šį Reglamentą, būtų tinkamai paskelbta tam, kad visuomenė sužinotų, koks Bendrijos vaidmuo įgyvendinant ~~bendro intereso~~ projektus.

18 straipsnis
Biudžeto ištekliai

1 Skaičiuojant **dabartinėmis kainomis**, orientacinė finansinė suma šiam reglamentui įgyvendinti 2007–2013 m. yra ~~20 690~~ **8 168** milijonai eurų, iš kurių ~~20 350~~ **8 013** milijonų eurų skiriami transportui ir ~~340~~ **155** milijonų eurų – energetikai.

2 **Daugiametės finansinės struktūros** metinius asignavimus tvirtina biudžeto institucija.

19 straipsnis
Techninė ir administracinė pagalba

3 straipsnyje nurodytiems projektams skiriama Bendrijos finansinė parama gali kompensuoti išlaidas, susijusias su pasiruošimo, priežiūros, kontrolės, audito ir vertinimo veikla, kuri yra tiesiogiai būtina TEN administruoti ir jų tikslams pasiekti, t. v. tyrimų, posėdžių, informavimo ir leidybos išlaidas, keitimuisi informacija skirtu kompiuterių tinklų išlaidas, ir visas kitas techninės ar administracinės pagalbos, kurios TEN administruoti gali pareikalauti Komisija, išlaidas. Ji taip pat gali būti skiriama kompensuoti techninės ar administracinės pagalbos, reikalingos pereinant nuo priemonių, kurių imtasi pagal Reglamentą (EB) Nr. 2236/95, prie TEN įgyvendinimo pagal šį reglamentą. Jei būtina, j laikotarpio po 2013 m. biudžetą gali būti įtraukti tokioms išlaidoms padengti skirti asignavimai, kad būtų užtikrintas iki 2013 m. gruodžio 13 d. neįgyvendintų veiksmų valdymas.

20 straipsnis
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 veikla tęsiama arba keičiama pasibaigus **18** straipsnyje numatytam laikotarpiui.

21 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 europinių telekomunikacijų tinklų srityje“.

2) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

*„1 straipsnis
Apibrėžtis ir taikymo sritis*

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

- 3) 4 straipsnio 3 dalis išbraukiama.
- 4) 5 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Bendrijos finansinės paramos normos nustatytos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. ...* 6 straipsnio 2 dalyje.

* OL L..., p...“.

- 5) 5 straipsnis išbraukiamas.
- 6) 9 straipsnio 1 dalies a punkte panaikinama ketvirta įtrauka.
- 7) 10 straipsnis pakeičiamas 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 pakeičiama taip:

«7. Komisija investiciniams fondams ar panašioms finansinėms institucijoms, kurių prioritetas yra skirti rizikos kapitalą europinių 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 išbraukiamas.
- 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 pakeičiama taip:

«1. Komisija kasmet pateikia metinę ataskaitą Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui dėl pagal šį Reglamentą įvykdytos veiklos. Šioje ataskaitoje įvertinami naudojantis Bendrijos parama pasiekti rezultatai įvairiose taikymo srityse pradinių tikslų ir uždavinių požiūriu.“

- 12) Priedas yra išbraukiamas.

*22 straipsnis
Įsigaliojimas*

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

Jis taikomas nuo 2007 m. sausio 1 d.

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

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'Énergie

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

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

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

060303 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport

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

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

060304 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseaux transeuropéen de l'énergie

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

06010431 : Agence exécutive RTE

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

~~29.690~~ **8.074,8** millions d'€ en crédits d'engagement.

La décision de l'autorité législative est prise sans préjudice des décisions budgétaires prises dans le cadre de la procédure annuelle.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	908,8 <u>838,6</u>	1781,2 <u>958,7</u>	2344 <u>1.037,8</u>	2874,5 <u>1.070,9</u>	3544,5 <u>1.250,9</u>	4240,5 <u>1.365,9</u>	4931,5 <u>1.551,9</u>	0,0	0,0	20625 <u>8.074,8</u>
Crédits de paiement	359,9 <u>10,0(*)</u>	982,3 <u>882,6</u>	1741,2 <u>940,2</u>	2385,6 <u>1.017,1</u>	2982,5 <u>1.137,0</u>	3621,2 <u>1.221,7</u>	4304,8 <u>1.397,7</u>	2764 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20625 <u>8.074,8</u>

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,2 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>
CP	6,2 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	915 <u>853,0</u>	1788 <u>972,0</u>	2352 <u>1.051,0</u>	2885 <u>1.084,0</u>	3555 <u>1.264,0</u>	4252 <u>1.379,0</u>	4943 <u>1.565,0</u>	0,0	0,0	20690 <u>8.168,0</u>
CP	366,1 <u>24,4</u>	989,1 <u>895,9</u>	1749,2 <u>953,4</u>	2396,1 <u>1.030,2</u>	2993 <u>1.150,1</u>	3632,7 <u>1.234,8</u>	4316,3 <u>1.410,8</u>	2764 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20690 <u>8.168,0</u>

- 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 <u>8,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	0,0	0,0	76,811 <u>28,6</u>
-------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	-----	-----	-----------------------

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	926,0 <u>861,4</u>	1799,0 <u>975,4</u>	2363,0 <u>1.054,4</u>	2896,0 <u>1.087,4</u>	3566,0 <u>1.276,4</u>	4263,0 <u>1.382,4</u>	4954,0 <u>1.568,4</u>	0,0	0,0	20766,8 <u>8196,6</u>
CP	377,1 <u>32,9</u>	1000,1 <u>899,3</u>	1760,2 <u>956,8</u>	2407,1 <u>1.033,6</u>	3004,0 <u>1.153,5</u>	3643,7 <u>1.238,1</u>	4327,3 <u>1.414,2</u>	2764,6 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20766,8 <u>8196,6</u>

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et le cadre financier

[X] Proposition compatible avec l'accord interinstitutionnel sur le cadre financier 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 modifié par le Règlement (CE) n° 788/2004 du 21 avril 2004, le Règlement n° (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004, et le Règlement (CE) n° 1159/2005.

La Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE, et son rectificatif (JO L 201 du 7/6/2004.

(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

Décision 96/391/CE du Conseil du 28 mars 1996 déterminant un ensemble d'actions en vue d'établir un contexte plus favorable au développement des réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie.

La [décision .../.../CE du Parlement européen et du Conseil établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE et la décision 1229/2003/CE

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS 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~~ **7.925,4** millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	<u>817,4</u> 889,0	<u>937,5</u> 1761,5	<u>1016,6</u> 2294,5	<u>1.049,7</u> 2825,0	<u>1.229,7</u> 3485,0	<u>1.344,7</u> 4182,0	<u>1.529,7</u> 4853,0	0,0	0,0	<u>7.925,4</u> 20290,0
Crédits de paiement	<u>10,0(*)</u> 354,0	<u>861,4</u> 968,5	<u>919,0</u> 1712,5	<u>995,92</u> 345,0	<u>1.115,8</u> 2930,0	<u>1.200,5</u> 3565,0	<u>1.376,2</u> 4240,0	<u>758,1</u> 2715,0	<u>688,4</u> 1460,0	<u>7.925,4</u> 20290,0

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total

CE	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	-	-	<u>87,6</u> 60,0
CP	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	-	-	<u>87,6</u> 60,0

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>831,0</u> 895	<u>950,0</u> 1768	<u>1.029,0</u> 2302	<u>1.062,0</u> 2835	<u>1.242,0</u> 3495	<u>1.357,0</u> 4192	<u>1.542,0</u> 4863	0,0	0,0	<u>8.013,0</u> 20350
CP	<u>23,6</u> 360	<u>873,9</u> 975	<u>931,4</u> 1720	<u>1.008,2</u> 2355	<u>1.128,1</u> 2940	<u>1.212,8</u> 3575	<u>1.388,5</u> 4250	<u>758,1</u> 2715	<u>688,4</u> 1460	<u>8.013,0</u> 20350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	<u>7,922</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4			<u>24,95</u> 72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>838,9</u> 905,4	<u>952,8</u> 1778,4	<u>1.031,8</u> 2312,4	<u>1.064,8</u> 2845,4	<u>1.244,8</u> 3505,4	<u>1.359,8</u> 4202,4	<u>1.544,8</u> 4873,4	0,0	0,0	<u>8.038,0</u> 20422,8
CP3	<u>31,5</u> 370,4	<u>876,8</u> 985,4	<u>934,3</u> 1730,4	<u>1.011,0</u> 2365,4	<u>1.130,9</u> 2950,4	<u>1.215,6</u> 3585,4	<u>1.391,3</u> 4260,4	<u>758,1</u> 2715,0	<u>688,4</u> 1460,0	<u>8.038,0</u> 20422,8

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire¹⁹

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 et son rectificatif (JO L 201 du 7/6/2004)

5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports²⁰ 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 2020²¹ 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 2004, dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. 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

¹⁹ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

²⁰ COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

²¹ Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

transports, notamment en stimulant la combinaison optimale de l'investissement dans des infrastructures nouvelles ou aménagées avec l'utilisation efficace de l'infrastructure existante et en donnant une attention spécifique aux modes « soutenables », ce qui devrait permettre, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières²² en particulier, d'éliminer des goulets d'étranglement, d'encourager des solutions de transport multi-modal et de mieux relier les régions périphériques aux régions centrales de l'Union. et ils Les financements communautaires pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé.

Malgré ~~tous~~ ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4425 4.170 M€ destinés au transport (y compris 255 M€ pour des projets dans les nouveaux Etats membres) - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente une moyenne d'environ à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe estimées conjointement par les Etats membres et la Commission

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

D'une façon générale, les objectifs poursuivis ~~sont~~ 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 du réseau transeuropéen de transport, et en particulier des sections projets transfrontalières des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales ;
- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;
- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;
- de contribuer, grâce à Pour l'Union dans son ensemble l'achèvement de ces projets, à une réduction significative permettra de réduire des émissions de CO². Selon une étude réalisée

²² Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

à la demande de la Commission en 2003 et 2004²³, l'achèvement de ces projets devrait permettre de réduire les émissions de CO² de 4% ; ainsi que la pollution atmosphérique, en particulier dans les zones sensibles de montagne, **devrait également être diminuée de façon significative.** La congestion routière devrait être réduite, quant à elle, de 14%; et ils feront gagner des **les** gains de temps **en résultant pour** dans les transports entre régions **ont été estimées dans cette même étude à l'équivalent de** valant 8 milliards € par an. Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux. **Des études plus récentes confirment, malgré certaines évolutions relatives aux hypothèses sur lesquelles se basent les estimations (concernant les taux de croissance économique et de trafic en particulier) des réductions significatives des émissions et de la pollution atmosphérique causées par le transport – notamment grâce à une nouvelle impulsion qui sera donnée à la mise en œuvre de technologies innovantes (y compris les systèmes de transport intelligents dans le domaine du RTE-T).** Par ailleurs, en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents.

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

Voir les conclusions de l'évaluation des incidences élargie : SEC(2003)1369

Cette évaluation arrive à la conclusion que la nécessité d'une action conjointement avec le support pour les procédures d'autorisation et l'accélération des investissements demandent une coordination accrue du côté de la Commission, ainsi que de l'action du côté de la demande.

La création d'un contexte plus favorable pour l'investissement dans les réseaux d'énergie est une pierre angulaire essentielle puisque la construction de nouveaux projets de lignes de transmission exige l'attention non seulement de tous les participants de marchés de l'énergie mais également des autorités gouvernementales et locales. Dans ce contexte, la Commission européenne promouvra la coopération entre les États membres en vue d'améliorer des procédures d'autorisation pour les projets sur les réseaux transeuropéens d'énergie et va soutenir des projets techniques de coopération entre les opérateurs responsables de la gestion, contrôle des réseaux transeuropéens d'énergie. Comme première priorité la sélection des projets vraiment importants à partir d'une grande liste de projets éligibles doit être adressée. Ces projets doivent répondre aux deux critères suivants : ils sont des interconnexions transfrontalières ou ils ont un impact significatif sur la capacité de transmission transfrontalière. Pour cet objectif il est nécessaire d'établir un instrument approprié, par exemple un forum, pour la décision d'attribuer aux différents projets prioritaires le niveau le plus élevé de la priorité, par une déclaration d'intérêt européen. Il est souligné que cette déclaration est la conséquence de définir des axes prioritaires au niveau le plus élevé (l'annexe 1 de la décision) dans les orientations récemment adoptées et la liste étendue de projets à un niveau inférieur (l'annexe 3 de la décision).

²³ Étude intitulée "Scenarios, Traffic Forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European network" (TEN-STAC), réalisée à la demande de la Commission

Pour établir un contexte plus favorable il est également essentiel d'assurer que le règlement se développera d'une manière harmonisée et cohérente de sorte qu'il n'introduira pas des distorsions du marché au niveau national. Ces risques peuvent être évités si le dialogue et la coopération de haut niveau entre les régulateurs sont établis. La coordination entre les régulateurs et TSOs est cruciale d'améliorer la cohérence du marché. La coordination appropriée employée par la nécessité de la Commission pour être dynamique et le problème orienté et non statique et formel. La compétence de tous les secteurs impliqués doit devenir entendue et les experts correspondants invité. La participation à la fois des États membres concernés et de la Commission, chacune dans sa propre série de compétence, est indispensable pour réaliser les projets transfrontaliers de projets prioritaires particulièrement. En particulier, la Commission peut désigner un coordinateur pour un axe prioritaire donné ou pour un projet prioritaire individuel.

La troisième composante dans l'effort pour progresser dans la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par à l'échelle européenne la planification coordonnée qui établira les outils pour développer des études et des simulations couvrant le réseau européen entier. L'action a deux phases, consultations et exécutions. L'échange des résultats et de la compétence au cours de la consultation avec les États membres, y compris les parties concernées clés, constitue un aspect important dans la première phase. L'objectif est de se mettre d'accord sur un plan détaillé pour la construction de réseau ainsi que l'investissement correspondant. La deuxième, c'est-à-dire phase d'exécution peut être décrite par un système de predictor-corrector, où le rapport du TSOs annuellement sur leur stratégie d'investissement et les autorités de régulation donnent le feedback concernant la production existante et prévue, la transmission et la répartition. Ce feedback peut incorporer des mesures visant à corriger la ligne de conduite quand les obstacles ou les retards se produisent.

De cette façon les caractéristiques positives se fondant sur la viabilité économique du secteur de l'énergie et la force des marchés libéralisés sont intégrées. L'option de coordination minimale n'a pas été trouvée appropriée pour maîtriser les défis.

À plusieurs occasions les insuffisances possibles de poursuivre simplement la politique actuelle TEN-E, c'est-à-dire l'option de coordination équilibrée, ont été élucidées. L'on a pourrait faire valoir que l'option proposée de la coordination accrue est fondamentalement l'adaptation appropriée de la politique actuelle TEN-E. Nous pouvons approuver cette vue comme évolution peut-être naturelle.

Pour ce qui concerne l'option d'approche réglementaire européenne, on peut résumer les arguments en disant que le moment n'est pas encore venu pour les mesures réglementaires vraiment radicales. Il y a beaucoup d'inquiétudes exprimées en ce qui concerne les conséquences pour l'industrie, l'emploi et la société en général. Encore il est fait valoir que certaines mesures appropriées sont incorporées dans TEN-E les actions politiques futures.

En bref, l'option appelée la 'coordination accrue' vise à incorporer les éléments forts à la fois de la force du marché et de la surveillance réglementaire dans la politique future TEN-E. Cela 'a augmenté la coordination et implique deux nouveaux instruments, à savoir la déclaration de l'intérêt européen pour la sélection des projets importants et le coordinateur désigné de commission pour un axe donné ou du projet pour finaliser la nouvelle infrastructure. Cette nouvelle politique devrait être mise en application en

développant des actions dynamiques conjointement avec les dispositions variables à titre indicatif et la coordination, adaptées aux défis et aux besoins spécifiques et très différents.

La troisième composante dans la stratégie visant la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par la planification consolidée européenne avec les phases de consultation et d'exécution respectivement.

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

~~Comme déjà indiqué, la~~ La Commission considère que le soutien maximal aux projets du réseau transeuropéen appartenant à la catégorie des projets ferroviaires transfrontaliers, notamment ceux situés sur les projets prioritaires, devant franchir des barrières naturelles ou bien les projets visant à l'élimination de goulets d'étranglement devrait être augmenté dans une fourchette allant jusqu'à 350 % du coût total afin de déclencher un effet multiplicateur et notamment d'attirer des investisseurs privés.

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

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

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire des bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt et au capital à risque, sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. Dans le but d'élargir le choix des instruments d'intervention, la mise en œuvre d'un instrument de garantie ~~fonds de garantie permettra également~~ de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type partenariat public-privéPPP. Cet instrument sera conçu en coopération avec la BEI et devra être approvisionné par le budget RTE et la BEI à parts égales jusqu'à un maximum de 500 millions € chacun.

Des informations précises sont fournies par le demandeur de l'aide (et bénéficiaire éventuel, à savoir uns ou des Etats Membres, des organisations internationales, des entreprises communes au sens de l'articles 171 du Traité CE, des

organismes publics, privés ou publics/privés ou promoteurs selon les indications citées à travers dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des travaux projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. Dans ce cadre, chaque demandeur doit Le plan de financement est aussi élaborer é un plan de financement, par les Etats Membres ou promoteurs en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement". qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier. Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Seuls des projets identifiés comme projet d'intérêt commun dans Les orientations communautaires pour le développement du RTE-T (décision n° 1692 / 96/CE, modifiée par la décision n°884/2004) sont éligibles. De plus, selon ces orientations, une priorité appropriée doit être donnée aux 30 projets prioritaires établis dans l'annexe III de ces dernières. comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).

La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport. La sélection des projets qui pourront bénéficier d'un concours financier communautaire se fait sur base de leur degré de contribution aux objectifs et priorités établis dans les orientations communautaires pour le développement du RTE-T ainsi que dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

Dans ce contexte, une attention particulière est portée à : des projets prioritaires ainsi qu'aux tronçons transfrontaliers de ces projets, des projets contribuant à la continuité du réseau et l'optimisation de sa capacité, des projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le réseau, favorisant la sécurité et la sûreté des usagers et assurant l'interopérabilité ainsi qu'aux projets liés au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des systèmes de gestion de trafic aérien, fluvial et côtier qui garantissent l'interopérabilité.

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

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;

d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";

e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi;

f) Impact sur l'environnement;

g) garantie du respect du droit communautaire;

h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres;

i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.

5.3 Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par la Commission uniquement avec du personnel statutaire ou externe – la 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	760,75 694,8	1502,8 796,9	1956,7 864,1	2409,75 892,3	2970,75 1.045,3	3563,2 1.143,0	4133,55 1.300,3	0	0	17297,5 6.736,6
Autres projets d'intérêt commun	134,25 122,6	265,2 140,6	345,3 152,5	425,25 157,5	524,25 184,5	628,8 201,7	729,45 229,5	0	0	3052,5 1.188,8
Total	895 817,4	1768 937,5	2302 1.016,6	2835 1.049,7	3495 1.229,7	4192 1.344,7	4863 1.529,7	0	0	20350 7.925,4

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							

b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	<u>3,5</u> 4,5	<u>2,3</u> 5,0	<u>2,3</u> 6,0	<u>2,3</u> 8,5	<u>2,3</u> 8,5	<u>4,6</u> 17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
d) Agence RTE-T	<u>8,617</u>	<u>8,669</u>	<u>8,597</u>	<u>8,489</u>	<u>8,489</u>	<u>16,978</u>	
Sous-total 2	<u>12,617</u> 5,0	<u>11,469</u> 5,5	<u>11,397</u> 6,5	<u>11,289</u> 9,0	<u>11,289</u> 9,0	<u>22,578</u> 18,0	
TOTAL	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>24,578</u> 20,0	

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)²⁴

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

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)

²⁴ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40	<u>5,57</u>	<u>223</u>
	Travaux	160	<u>48,14</u>	<u>7702,4</u>
COÛT TOTAL		200		<u>7.925,4</u>

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

Situation actuelle (jusqu'à fin 2007) Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	27		27	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	11		11	
	C	20		20	
Autres ressources humaines					
Total		58		<u>58 70</u>	

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)		
			<u>26 (*)</u>		

(*)70 personnes en 2007 puis diminution progressive à 26 personnes une fois l'agence RTE-T totalement opérationnelle

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

<u>Type de ressources humaines en 2007 (70 pers)</u>	<u>Montants en euros</u>	<u>Mode de calcul *</u>

<u>Fonctionnaires</u>	<u>7.560.000</u>	<u>108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an</u>
<u>Agents temporaires</u>		
<u>Autres ressources humaines</u> <u>(indiquer la ligne budgétaire)</u>		
<u>Total</u>	<u>7.560.000</u>	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

<u>Type de ressources humaines a partir de 2007 (26 pers)</u>	<u>Montants en euros</u>	<u>Mode de calcul *</u>
<u>Fonctionnaires</u>	<u>2.808.000</u>	<u>108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an</u>
<u>Agents temporaires</u>		
<u>Autres ressources humaines</u> <u>(indiquer la ligne budgétaire)</u>		
<u>Total</u>	<u>2.808.000</u>	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

<u>Ligne budgétaire</u> <u>(n° et intitulé)</u>	<u>Montants en euros</u>	<u>Mode de calcul</u>
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)		
Systemes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses — partie A (indiquer lesquelles)		

Total	362.000	
-------	---------	--

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

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

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

En 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants 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		

A partir de 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants euros	en	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	30.000	30 missions par an et 1.000 € par mission
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires (1)		
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	30.000	

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

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

I.	Total annuel (en 2007) (7.2 + 7.3)	7.922.000 euros
II.	Durée de l'action	1 an
III.	Coût total de l'action (I x II)	7.922.000 euros

I.	Total annuel (a partir de 2007) (7.2 + 7.3)	2.838.000 euros
II.	Durée de l'action	6 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	17.028.000 euros

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

Le Règlement prévoit la nécessité d'un suivi et l'évaluation de chaque action. Il est ainsi prévu que les décisions de la Commission incluent, le cas échéant, des indicateurs physiques établis en accord avec les 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~~ 149,4 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 <u>21,2</u>	19,7 <u>21,2</u>	49,5 <u>21,2</u>	49,5 <u>21,2</u>	59,5 <u>21,2</u>	58,5 <u>21,2</u>	78,5 <u>22,2</u>	0,0	0,0	335 <u>149,4</u>
Crédits de paiement	5,9 <u>0,0</u>	13,8 <u>21,2</u>	28,7 <u>21,2</u>	40,6 <u>21,2</u>	52,5 <u>21,2</u>	56,2 <u>21,2</u>	64,8 <u>21,5</u>	49,0 <u>15,0</u>	23,6 <u>6,9</u>	355,0 <u>149,4</u>

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

CE	0,2 <u>0,8</u>	0,3 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	-	-	5,0 <u>5,6</u>
CP	0,2 <u>0,8</u>	0,3 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	-	-	5 <u>5,6</u>

Sous-total a+b										
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CE	<u>20</u> <u>22,0</u>	<u>20</u> <u>22,0</u>	<u>50</u> <u>22,0</u>	<u>50</u> <u>22,0</u>	<u>60</u> <u>22,0</u>	<u>60</u> <u>22,0</u>	<u>80</u> <u>23,0</u>			<u>340,0</u> <u>155,0</u>
CP	<u>6,1</u> <u>0,8</u>	<u>14,1</u> <u>22,0</u>	<u>29,2</u> <u>22,0</u>	<u>41,1</u> <u>22,0</u>	<u>53,0</u> <u>22,0</u>	<u>57,7</u> <u>22,0</u>	<u>66,3</u> <u>22,3</u>	<u>49,0</u> <u>15,0</u>	<u>23,6</u> <u>6,9</u>	<u>340,0</u> <u>155,0</u>

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

CE/CP	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>	<u>0,5</u> <u>0,573</u>			<u>3,7</u> <u>4,011</u>
-------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	--	--	----------------------------

TOTAL a+b+c										
CE	<u>22,5</u> <u>20,6</u>	<u>22,5</u> <u>20,6</u>	<u>22,5</u> <u>50,6</u>	<u>22,5</u> <u>50,6</u>	<u>22,5</u> <u>60,6</u>	<u>22,5</u> <u>60,6</u>	<u>23,5</u> <u>80,6</u>			<u>158,7</u> <u>344,0</u>
CP	<u>1,3</u> <u>6,7</u>	<u>22,5</u> <u>14,7</u>	<u>22,5</u> <u>29,7</u>	<u>22,5</u> <u>41,6</u>	<u>22,5</u> <u>53,6</u>	<u>22,5</u> <u>58,3</u>	<u>22,8</u> <u>66,9</u>	<u>15,0</u> <u>49,0</u>	<u>6,9</u> <u>23,6</u>	<u>158,7</u> <u>344,0</u>

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 155-149,4 CE en Mio € (à la 3ème décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Ventilation								
Action 1	<u>21,2</u> 19,8	<u>21,2</u> 19,7	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 59,5	<u>21,2</u> 58,5	<u>22,2</u> 78,5	<u>149,4</u> 335

Action 2								
Etc.								
TOTAL	<u>21,2</u> 19,8	<u>21,2</u> 19,7	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 59,5	<u>21,2</u> 58,5	<u>22,2</u> 78,5	<u>149,4335</u>

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: - intramuros: - extramuros: 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	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>5.6</u>
b) Réunion d'experts								

c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	<u>0.8</u> 0.2	<u>0.8</u> 0.3	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 1.5	<u>0.8</u> 1.5	<u>5.6</u> 5

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)²⁵

CE en Mio € (à la 3ème décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	<u>30.60</u>	<u>0.50.6</u>	<u>15.36</u>
Action 2	Projets	<u>28.60</u>	<u>4.85</u>	<u>134.4300</u>
COÛT TOTAL				<u>149.4335</u>

²⁵ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

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’intérieure de la dotation allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d’allocation annuelle

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants €	Mode de calcul *
Fonctionnaires	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	Montants €	Mode de calcul

(n° et intitulé)		
Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	10.000 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)		
Systemes d'information (A-5001/A-4300)	50.000	PMS: systeme de gestion de projets
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	141.285 91.000	

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

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

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	523.000 € 573.285 €
II.	Durée de l'action	7Années
III.	Coût total de l'action (I x II)	3.661.000 € 4.012.996€

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

Au cours de la période 2007-2013, l'activité "RTE-énergie" fera l'objet d'un 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.