



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 24.5.2006
COM(2006) 245 definitief

2004/0154 (COD)

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de
Gemeenschap op het gebied van trans-Europese vervoers- en energienetwerken en tot
wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad**

Aanpassing ingevolge het akkoord van 17 mei 2006 over het financiële kader 2007-2013

(door de Commissie ingediend overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Dit voorstel wijzigt het oorspronkelijke voorstel van de Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese vervoers- en energienetwerken (TEN) en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad, dat in het kader van de medebeslissingsprocedure aan beide instellingen is voorgelegd [ref.: 2004/0154 (COD)]. Het Europees Parlement heeft het voorstel op 26 oktober 2005 in eerste lezing besproken en een wetgevingsresolutie goedgekeurd. Sindsdien is geen enkele verdere stap in de medebeslissingsprocedure genomen.

Het voorstel heeft gevolgen voor de begroting en valt onder het financiële kader van de Gemeenschap voor de periode 2007-2013, waarover in april 2006 een interinstitutioneel akkoord is bereikt. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie werden veel meer begrotingsmiddelen gevraagd (geraamd op basis van een volledige beoordeling van de behoeften) dan in het financieel kader 2007-2013 zijn vastgesteld voor de TEN, zowel op vervoers- als op energiegebied. Het oorspronkelijke voorstel voor een "verordening inzake de financiering van de TEN" is derhalve herzien om de verordening aan te passen aan de in april 2006 vastgestelde financiële middelen.

De in het financieel kader vastgestelde middelen dekken slechts 40% van het bedrag dat oorspronkelijk voor de vervoerssector was voorgesteld, en 45% van het bedrag dat voor de energiesector was voorgesteld. Dit heeft tot gevolg dat ook de voorwaarden voor de toekenning van de bijstand moeten worden aangepast (met name de criteria voor de selectie van projecten en het bijstandsniveau). In het gewijzigde voorstel is bovendien rekening gehouden met de opmerkingen die het Europees Parlement in eerste lezing heeft gemaakt. Ten slotte zijn ook een aantal redactionele verbeteringen aangebracht aan het voorstel.

- **Algemene context**

In het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap is bepaald dat de Gemeenschap steun kan verlenen aan projecten van gemeenschappelijk belang in het kader van de trans-Europese netwerken (artikel 155). De communautaire bijstand aan TEN-projecten is sinds 1995 geregeld in Verordening (EG) nr. 2236/95 [gewijzigd bij Verordeningen (EG) nr. 1655/1999 van 19 juli 1999, (EG) nr. 788/2004 van 21 april 2004, (EG) nr. 807/2004 van 21 april 2004 en (EG) nr. 1159/2005 van 6 juli 2005]. In de vervoerssector (die het grootste deel van de middelen krijgt) is tot in 2005 ongeveer 5,5 miljard euro toegekend aan infrastructuurprojecten en aan intelligente vervoerssystemen (zoals GALILEO) die ertoe hebben bijgedragen of - wanneer ze operationeel worden - ertoe zullen bijdragen dat het algemene vervoerssysteem in Europa efficiënter wordt, waardoor de werking van de interne markt verbetert, het vrije verkeer van burgers gemakkelijker verloopt en duurzame mobiliteit wordt gewaarborgd.

De communautaire bijstand uit hoofde van de TEN-begroting wordt toegekend aan projecten die door de autoriteiten van de lidstaten, door internationale organisaties (zoals het Europees ruimteagentschap) en door openbare of particuliere entiteiten/ondernemingen worden

voorbereid, gefinancierd en uitgevoerd. Privaatrechtelijke ondernemingen die TEN-projecten uitvoeren, handelen in de meeste gevallen onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten en/of met financiële middelen van de nationale overheid. In de energiesector worden bijna alle projecten die TEN-steun genieten voorbereid, gefinancierd en uitgevoerd door particuliere ondernemingen; in de vervoerssector is dit slechts in bepaalde gevallen zo. De communautaire financiële bijstand kan worden toegekend ter ondersteuning van de studiefase (tot 50% van de kosten) teneinde de risico's in de eerste fasen van het project te overwinnen, of kan worden gebruikt om de uitvoering van het project mee te financieren. Er wordt steeds meer aandacht besteed aan vormen en instrumenten van communautaire bijstand die de privésector aanzetten tot deelneming aan de financiering.

Ondanks het feit dat de communautaire bijstand slechts een klein deel van de kosten van de desbetreffende projecten dekt (naar schatting zal de voltooiing van het trans-Europees vervoersnet, gepland voor 2020, ongeveer 600 miljard euro kosten), is de steun uit de TEN-begroting toch van essentieel belang voor het voortbestaan van een aantal projecten (zoals GALILEO); deze steun is immers doorslaggevend voor het bereiken van de voortgangsdoelstellingen, het aantrekken van andere investeerders en het garanderen van een hoog technisch niveau. Bij de toekenning van de begrotingsmiddelen – die niet opwegen tegen de totale behoeften – is er steeds naar gestreefd de grootste mogelijke Europese toegevoegde waarde tot stand te brengen voor het netwerk in zijn geheel.

Alleen de in het oorspronkelijke voorstel gevraagde begrotingsmiddelen (20,350 miljard euro voor vervoer en 0,34 miljard euro voor energie) hadden de Gemeenschap in staat gesteld om de investeringen die vereist zijn om de doelstellingen te bereiken, met name voor de TEN-V, doeltreffend te stimuleren. De radicale verlaging (tot 8,013 miljard euro voor vervoer en 0,155 miljard euro voor energie) legt een grotere verantwoordelijkheid bij de lidstaten om adequate financiële inspanningen te leveren om de doelstellingen van de richtsnoeren voor de ontwikkeling van de desbetreffende netwerken, die door het Europees Parlement en de Raad zijn goedgekeurd, volledig te verwezenlijken. Door de verlaging van de steun worden de privé-investeerders ook intensiever aangemoedigd om actiever deel te nemen aan de financiering van de TEN; in ruil kunnen zij profijt trekken van de verwachte verbetering van de toegankelijkheid van economische zones, commerciële centra en perifere gebieden. Bij de uitvoering van de beperkte begroting zal de Commissie de meest geschikte beoordelingsmethoden toepassen, waarbij zij erop zal toezien dat de beperkte communautaire middelen de hoogst mogelijke toegevoegde waarde opleveren voor de trans-Europese netwerken.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken, zoals gewijzigd bij Verordeningen (EG) nr. 1655/1999 van 19 juli 1999, (EG) nr. 788/2004 van 21 april 2004, (EG) nr. 807/2004 van 21 april 2004 en (EG) nr. 1159/2005 van 6 juli 2005.

De voorgestelde verordening garandeert in de eerste plaats de continuïteit van de communautaire bijstand voor projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van de trans-Europese vervoers- en energienetwerken voor de periode 2007-2013. De belangrijkste beginselen van de TEN-financiering, zoals geregeld in Verordening (EG) nr. 2236/95, blijven in de voorgestelde verordening ongewijzigd. De wijzigingen hebben vooral betrekking op drie punten: 1) de vaststelling van de begrotingsmiddelen, 2) de herziening van de

financieringsmodaliteiten, die voortaan gebaseerd zijn op a) de ontwikkeling van de prioriteiten voor de ontwikkeling van de TEN, van de financiering in het voorbije decennium en van de passende technische normen, b) de beschikbaarheid van begrotingsmiddelen en c) de algemeen erkende behoefte aan versterking van de invloed van de TEN-financiering bij het vrijmaken van publieke en private investeringen, en 3) de aanpassing aan de ontwikkeling van het juridisch/administratief kader, met name wat het beheer van de communautaire begroting betreft.

Hoewel de voor de periode 2007-2013 beschikbare begrotingsmiddelen aanmerkelijk lager liggen dan de geraamde behoeften, in vergelijking met de voorgaande periode, kunnen de mogelijkheden voor TEN-financiering toch worden uitgebreid. In de vervoerssector vertegenwoordigt de stijging van 4,4 tot 8,1 miljard euro een verdubbeling van de middelen omdat in de toekomst een afzonderlijk begrotingsonderdeel wordt opgesteld voor het GALILEO-project (dat in de periode 2000-2006 ongeveer 15% van de beschikbare middelen opgeslorpte). Om de extra middelen voor het TEN-vervoer op doelmatige wijze te beheren, wenst de Commissie een uitvoerend agentschap op te richten. Deze beslissing werd op 16 november 2005 bekrachtigd door het Comité voor de uitvoerende agentschappen.

- **Verenigbaarheid met de andere beleidsdomeinen en doelstellingen van de Unie**

Het voorstel past binnen het ruimere beleid en de doelstellingen van de Unie, met name inzake:

1) de werking van de interne markt: het vrije verkeer van goederen, diensten en personen bevorderen door de nationale netwerken met elkaar te verbinden – d.w.z. missing links bij nationale grenzen wegwerken en interoperabiliteit waarborgen door het opheffen van technologische barrières; garanderen dat de belangrijke Europese assen permanent voldoen aan de capaciteitsbehoeften door fysieke knelpunten weg te werken en intensiever gebruik te maken van intelligente systemen voor optimale benutting van de infrastructuur.

2) Duurzame ontwikkeling: bijdragen tot een vermindering van de uitstoot van kooldioxide en toxische stoffen door: het bevorderen van de permanente ontwikkeling van de belangrijke Europese assen (prioritaire vervoers- en energieprojecten) om – bijvoorbeeld – congestie terug te dringen, de concentratie van internationale verkeersstromen te bevorderen, te zorgen voor schonere steden en voor een verbetering van de levenskwaliteit van de bewoners; het tot stand brengen van koppelingen tussen de vervoerswijzen om de ontwikkeling van co-modale vervoersoplossingen aan te moedigen en emissies van het wegvervoer over lange afstanden binnen de perken te houden.

3) Regionaal beleid: de toegankelijkheid verbeteren door efficiënte infrastructuurkoppelingen tot stand te brengen, met name met het oog op de verbetering van de economische integratie van gebieden die te lijden hebben onder structurele handicaps en/of perifere gebieden.

4) Uitbreidings- en nabuurschapsbeleid: de energie- en vervoerskoppelingen uitbreiden (met name voor het spoor en het vervoer over het water) tot voorbij de grenzen van de huidige EU teneinde corridors op Europese schaal te ontwikkelen als basis voor efficiënte diensten en vlotte handelsstromen.

In horizontale termen draagt het voorstel bij tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Lissabonagenda (naast de reeds vermelde doelstellingen zoals het bevorderen van

innoverende technologieën voor verkeersbeheer) en sluit het volledig aan bij het streven naar een degelijk en doelmatig financieel beheer van de gemeenschapsbegroting.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- Raadpleging van belanghebbende partijen

Het voorstel heeft direct betrekking op de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van de TEN voor vervoer en energie. In 2003 hebben met het oog op de herziening van de richtsnoeren (aangenomen in 2004 bij Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet) een effectbeoordeling en raadpleging van belanghebbende partijen uit de vervoerssector plaatsgevonden. De resultaten zijn gepubliceerd in document SEC(2003) 1060. De resultaten van de uitgebreide effectbeoordeling voor de energiesector zijn gepubliceerd in document SEC(2003) 1369. Uit de twee beoordelingen is gebleken dat adequate financiële steun uit de communautaire begroting noodzakelijk is om de (publieke en private) nationale investeringen te stimuleren en om te garanderen dat de respectieve netwerken binnen de termijnen worden voltooid. Naar aanleiding van het gewijzigde voorstel voor een verordening inzake de financiering van de TEN dient bijgevolg geen nieuwe raadpleging van belanghebbende partijen en effectbeoordeling te worden georganiseerd.

- **Bijebrengen en benutten van bekwaamheid**

Betrokken wetenschaps- en bekwaamheidsgebieden

De noodzaak om over investeringen voor infrastructuur te beschikken, met name op vervoersgebied, is op Europese schaal beoordeeld in diverse studies, waaronder de studie "Scenario's, verkeersvoorspellingen en analyse van de corridors van het trans-Europese netwerk", die in 2004 is uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie. De resultaten van deze studie en van de uitvoerige analyse die door de Commissie in samenwerking met de lidstaten is uitgevoerd, hebben het mogelijk gemaakt de behoefte aan investeringen in het trans-Europees vervoersnetwerk tot 2020 en in de 30 prioritaire projecten van dit netwerk te beoordelen, zoals uiteengezet in de beschikking betreffende de communautaire richtsnoeren (Beschikking nr. 884/2004/EG, houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG). Deze analyse heeft de Commissie in staat gesteld tegelijk ook de behoefte aan communautaire middelen uit het begrotingsonderdeel van de TEN-V te ramen, zoals uiteengezet in het oorspronkelijke voorstel voor een verordening inzake de financiering van de TEN.

Gebruikte methode

De methodes die zijn vastgesteld voor het voorspellen van het verkeer en voor onderzoeken bij de lidstaten via de respectieve TEN-comités.

Belangrijkste geraadpleegde deskundigen/organisaties

In de sector gespecialiseerde studiebureaus en deskundigen van de regeringen van de lidstaten.

Overzicht van de ontvangen en gebruikte adviezen

Er zijn geen potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen gesignaleerd.

De verwachte toekenning van communautaire bijstand is van essentieel belang om de investeringen aan te trekken die nodig zijn om te garanderen dat de desbetreffende trans-Europese netwerken binnen de termijnen worden voltooid.

Middelen om het advies van de deskundigen bekend te maken

De conclusies van de deskundigen zijn verwerkt in de door de Commissie gepubliceerde rapporten. Met deze conclusies werd tevens rekening gehouden bij de voorstellen voor communautaire richtsnoeren en de verordening inzake de financiering van de TEN.

• **Effectbeoordeling**

Gelet op het feit dat het voorstel rechtstreeks verband houdt met de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van trans-Europese vervoers- en energienetwerken, en dat de effectbeoordelingen in het kader van deze richtsnoeren zijn uitgevoerd, is een nieuwe effectbeoordeling niet noodzakelijk.

In het algemeen wordt er nogmaals op gewezen dat de toekenning van communautaire financiële bijstand aan projecten van gemeenschappelijk belang het mogelijk maakt de prioritaire doelstellingen van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie sneller te verwezenlijken dan zonder die bijstand mogelijk zou zijn. De bijstand brengt aanzienlijke baten voor het vervoer en de energiesystemen in de Gemeenschap met zich mee en draagt zodoende bij tot de economische groei, tot het scheppen van werkgelegenheid (tijdelijke banen tijdens de aanlegfase en permanente banen op langere termijn), tot meer welzijn voor de burgers (bijvoorbeeld door kortere reistijden) en tot voordelen voor het milieu (door de beperking van de emissies).

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

• **Samenvatting van de voorgestelde maatregelen**

Het voorstel, een herziening van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie van juli 2004, behelst de vaststelling van de algemene regels voor de toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie voor de periode 2007-2013. Op basis van het financieel kader voor deze periode, waarover in april 2006 overeenstemming is bereikt, worden in het voorstel begrotingsmiddelen vastgesteld voor de toekenning van bijstand voor projecten van gemeenschappelijk belang in beide sectoren.

In de tekst worden de modaliteiten vastgesteld voor de toekenning van communautaire financiële bijstand, rekening houdend met de beschikbare begrotingsmiddelen, beleidsprioriteiten voor de ontwikkeling en financiering van de TEN alsmede het wetgevende/administratieve kader voor het beheer van de communautaire begroting. De volgende elementen worden in het voorstel vastgesteld: de modaliteiten voor de selectie van projecten, de vormen van communautaire bijstand (waaronder twee nieuwe – deelname in een leninggarantie-instrument en deelname aan de activiteiten van gemeenschappelijke ondernemingen, op grond van artikel 171 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap) en het maximumpercentage voor de communautaire bijstand (verhoogde

bijstand voor bepaalde categorieën prioritaire projecten, teneinde investeringen van diverse publieke en private partners extra te stimuleren). De bepalingen inzake de toekenning van bijstand en de tenuitvoerlegging van de overeenkomstige beschikkingen van de Commissie (met inbegrip van de maatregelen die moeten worden genomen bij onregelmatigheden) alsmede de rol van de betrokken lidstaten worden verduidelijkt. De verschillende categorieën mogelijke begunstigen van communautaire bijstand op het gebied van de TEN en een aantal belangrijke begrippen van het voorstel voor een verordening worden beter gedefinieerd. In het algemeen ondersteunen de voorgestelde modaliteiten en bepalingen de doelstelling de communautaire bijstand meer toe te spitsen op de netwerkprojecten die de hoogste prioriteit genieten.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 155 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt.

De toekenning van communautaire financiële bijstand via de TEN-begroting is gericht op de hoogste prioriteiten binnen deze netwerken als geheel, namelijk prioriteiten die voor de hele Gemeenschap zijn bepaald en zijn vastgesteld in de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken. Deze prioriteiten (zoals de totstandbrenging/verwijdering van knelpunten langs de prioritaire assen, de verwezenlijking van grensoverschrijdende delen van projecten, projecten die bijdragen tot de optimalisering van het gebruik van de infrastructuur, met name via de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van innoverende technologieën voor het beheer van de verschillende vervoerswijzen, het stimuleren van een modale verschuiving in de richting van milieuvriendelijker vervoerswijzen, projecten die bijdragen tot een verbetering van de veiligheid, de kwaliteit van de dienstverlening en de interoperabiliteit op de TEN) zijn ruimer dan de prioriteiten die op nationaal vlak zijn vastgesteld. De toegevoegde waarde die voortvloeit uit de tenuitvoerlegging van deze prioriteiten overstijgt ruimschoots de baten van de "nationale prioriteiten". Om de prioritaire projecten in het kader van de trans-Europese netwerken zo snel en efficiënt mogelijk te kunnen realiseren, is het van vitaal belang dat de Gemeenschap op passende wijze bijstand verleent om de investeringen door de lidstaten te ondersteunen.

De lidstaten alleen zouden, ondanks gecoördineerde inspanningen, niet in staat zijn om volledig profijt te trekken van de actie op communautair niveau.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende reden(en) beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

De behoefte aan communautaire actie om de financiering van TEN-projecten van gemeenschappelijk belang te stimuleren vloeit rechtstreeks voort uit de communautaire verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van deze netwerken die zich van nature op communautaire schaal situeren.

De communautaire bijstand voor de TEN-projecten zal positieve gevolgen hebben voor de economische groei (versterking van het functioneren van de interne markt, toename van de tijdelijke en permanente werkgelegenheid), de welvaart en het milieu.

De lidstaten blijven, overeenkomstig hun nationale regelgeving, verantwoordelijk voor de voorbereiding, financiering en tenuitvoerlegging van de projecten op hun grondgebied. De Unie moedigt de lidstaten aan in infrastructuur te investeren teneinde zeker te zijn dat op nationaal niveau voorrang wordt gegeven aan de Europese prioriteiten.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

De voorgestelde maatregelen hebben tot doel nationale investeringen in infrastructuur te stimuleren en te sturen teneinde grote baten te realiseren voor de Gemeenschap als geheel, terwijl de planning, financiering en tenuitvoerlegging van de infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang onderworpen blijft aan de respectieve nationale besluitvormingsprocedures.

De Commissie en de regeringen van de lidstaten delen de verantwoordelijkheid voor het beheer van de bijstand voor de TEN-projecten.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgestelde instrumenten: verordening.

Andere instrumenten zouden om de volgende reden(en) ongeschikt zijn:

het voorstel behelst de herziening van een bestaande verordening.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel past binnen het communautair financieel kader voor de periode 2007-2013.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Vereenvoudiging**

Het voorstel voorziet in de vereenvoudiging van de administratieve procedures voor publieke autoriteiten (van de EU of de lidstaten) én de particuliere sector.

Het voorstel draagt bij tot een verduidelijking en vereenvoudiging van de procedures voor de toekenning van bijstand en verlicht de administratieve lasten.

Gewijzigd voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

gezien het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name artikel 156,

gezien het voorstel van de Commissie¹,

gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag⁴, overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Europese Raad van Barcelona van 15 en 16 maart 2002 heeft in zijn conclusies beklemtoond dat krachtige en geïntegreerde energie- en vervoersnetwerken de ruggengraat van de Europese interne markt vormen en dat beter gebruik van de bestaande netwerken en invulling van de ontbrekende schakels de doeltreffendheid verbeteren, de mededinging vergroten en zorgen voor een goed kwaliteitsniveau, alsmede minder congestie en derhalve ook meer duurzaamheid op lange termijn. Deze behoeften vallen binnen het kader van de strategie welke de regeringsleiders en staatshoofden op de top van Lissabon hebben aangenomen en welke ze sindsdien regelmatig in herinnering brengen.
- (2) De Europese Raad van 12 en 13 december 2003 heeft een Europese actie voor groei goedgekeurd en de Commissie verzocht, waar nodig, de uitgaven om te buigen naar investeringen in fysiek kapitaal, met name investeringen in de infrastructuur van de trans-Europese netwerken waarvan de prioritaire projecten essentiële elementen vormen voor een versterking van de samenhang van de interne markt.
- (3) De achterstand die is opgelopen bij de verwezenlijking van goed functionerende trans-Europese aansluitingen, vooral de **grensoverschrijdende trajecten** ~~grensoverschrijdende delen~~, dreigt een zware handicap te worden voor het concurrentievermogen van de Unie, de lidstaten en perifere regio's die niet - of niet

¹ PB C van , blz. .

² PB C van , blz. .

³ PB C van , blz. .

⁴

langer - ten volle zullen kunnen profiteren van de gunstige effecten van de grote interne markt.

- (4) In Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet⁵ worden de kosten voor de voltooiing van het trans-Europese vervoersnet tot 2020 geraamd op 600 miljard euro. Alleen al voor de prioritaire projecten, zoals bedoeld in bijlage III van deze beschikking, zijn in de periode 2007-2013 investeringen vereist ten bedrage van bijna ~~140~~ **160** miljard euro.

(4.4 bis) Overeenkomstig de Naiades-mededeling⁶ en gezien het duurzame karakter van de binnenvaart moet voor prioritaire binnenvaartprojecten, naar analogie met grensoverschrijdende trajecten, een stimulerend financieel tarief gelden.

(4.4 ter) In zijn resolutie van 8 juni 2005 over beleidsuitdagingen en begrotingsmiddelen in de uitgebreide Unie 2007-2013 heeft het Europees Parlement het strategisch belang onderstreept van vervoersnetwerken voor de definitieve consolidering van de eengemaakte EU-markt en voor nauwere betrekkingen van de EU met kandidaat-, prekandidaat- en bevriende landen. Het Parlement verklaarde bovendien bereid te zijn innovatieve financieringsinstrumenten, zoals leninggaranties, Europese concessies, Europese leningen en een rentesteunfonds te onderzoeken.

- (5) Zowel het Parlement als de Raad heeft er met nadruk op gewezen dat het, om deze doelstellingen te bereiken, noodzakelijk is de financieringsinstrumenten te versterken en aan te passen door een verhoging van het medefinancieringspercentage van de Gemeenschap, waarbij wordt voorzien in de mogelijkheid een hoger communautair medefinancieringspercentage toe te passen, met name voor projecten die worden gekenmerkt door hun grensoverschrijdende karakter, hun transitfunctie of door het overschrijden van natuurlijke barrières.

De (6) Gezien de bedragen die in de financiële vooruitzichten het meerjarige financiële kader 2007-2013 aan de trans-Europese vervoers- en energienetwerken (hierna TEN-V en -E) zijn toegekend, zijn aanzienlijk lager dan de behoeften die in het oorspronkelijke voorstel van de Commissie (COM 475) zijn geraamd, is het niet mogelijk te voorzien in alle behoeften aangaande de tenuitvoerlegging van de in Beschikking nr. 1692/1996/EG (TEN-V) en [Beschikking .../.../EG] (TEN-E) vastgestelde prioriteiten. Daarom moet de financiële bijstand, ter aanvulling van de nationale publieke en private financiële middelen, in de eerste plaats worden toegespitst op bepaalde categorieën projecten die de grootste toegevoegde waarde voor het hele netwerk opleveren, met name de grensoverschrijdende trajecten en projecten voor het wegwerken van knelpunten, teneinde de continuïteit van de infrastructuur van de TEN-V of TEN-E te garanderen.

- (7) In [Beschikking .../.../EG] van het Europees Parlement en de Raad tot opstelling van richtsnoeren voor trans-Europese netwerken in de energiesector en houdende

⁵ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1).

⁶ **COM(2006) 6.**

intrekking van Beschikking 96/391/EG van de Raad en Beschikking nr. 1229/2003/EG van het Europees Parlement en de Raad van ...titel ...⁷ zijn de doelstellingen, prioritaire acties en projecten van gemeenschappelijk belang voor de voltooiing en ontwikkeling van deze netwerken vastgesteld, inclusief de prioritaire projecten, en is passende prioriteit gegeven aan projecten van Europees belang. Alleen al voor de prioritaire projecten bedragen de investeringen die tot 2013 nodig zijn om alle lidstaten in staat te stellen volledig deel te nemen aan de interne markt en om de koppelingen met buurlanden, lidstaten of derde landen te voltooien, circa 28 miljard euro. Van dit bedrag is ongeveer 8 miljard euro bestemd voor investeringen in derde landen.

~~Beschikking nr. 1229/2003/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2003 tot opstelling van richtsnoeren voor het trans-Europese netwerk in de energiesector en houdende intrekking van Beschikking nr. 1254/96/EG bevat de doelstellingen, actieprioriteiten en projecten van gemeenschappelijk belang voor de totstandbrenging en ontwikkeling van dit netwerk, met inbegrip van de prioritaire projecten. Alleen al voor de prioritaire projecten bedragen de investeringen die tot 2013 nodig zijn om alle lidstaten in staat te stellen volledig deel te nemen aan de interne markt en om de koppelingen met de buurlanden te voltooien, circa 28 miljard €. Van dit bedrag is ongeveer 8 miljard € bestemd voor investeringen in derde landen.~~

- (8) De Europese Raad van 12-13 december 2003 heeft de Commissie bovendien verzocht verder te onderzoeken of het nodig is een specifiek garantie-instrument van de Gemeenschap te ontwikkelen ter afdekking van bepaalde risico's die zich na de aanleg in projecten van trans-Europese vervoersnetwerken kunnen voordoen. Met betrekking tot energie heeft de Raad de Commissie verzocht, waar nodig, de uitgaven om te buigen naar groeibevorderende investeringen in fysiek kapitaal.

Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken⁹, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/99 en door Verordening (EG) nr. 807/2004, betekent al een reële stap voorwaarts omdat ze het mogelijk maakt het financieringspercentage te verhogen tot 20% voor prioritaire projecten¹⁰. De tenuitvoerlegging van de verordening blijft echter afhankelijk van uitvoeringsregels die moeten worden vereenvoudigd en van beperkte begrotingsmiddelen. Om de nationale publieke en private financiering aan te vullen is het noodzakelijk de communautaire bijstand te verhogen, zowel wat de bedragen als wat de steunpercentages betreft; op die manier kan het hefboomeffect van de communautaire fondsen worden versterkt en kunnen de vastgestelde prioritaire projecten worden verwezenlijkt.

⁷ PB L...

⁸ PB L 176 van 12.7.2003, blz. 11.

⁹ PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 46).

¹⁰ ~~Alle prioritaire projecten op het energiegebied genieten dit percentage; op vervoersgebied daarentegen komen alleen de grensoverschrijdende delen van projecten of delen die natuurlijke hindernissen overwinnen in aanmerking.~~

~~In het licht van de ontwikkelingen van elke component van de trans-Europese netwerken vervoer en energie en de intrinsieke kenmerken ervan en met het oog op een efficiënter beheer, is het raadzaam afzonderlijke verordeningen vast te stellen voor elk gebied dat tot dusver alleen behandeld is door Verordening (EG) nr. 2236/95.~~

In het kader van deze verordening dient een programma te worden opgezet voor het vaststellen van de algemene regels voor toekenning van communautaire financiële bijstand op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie. Dit programma dient in overeenstemming te zijn met het acquis communautaire, met name wat het milieu betreft, moet bijdragen tot de versterking van de interne markt en moet een stimulerend effect hebben op het concurrentievermogen en de groei van de Gemeenschap.

Aangezien de doelstellingen inzake de totstandbrenging van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege met name de noodzakelijke coördinatie van de nationale acties, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

(9) De financiële bijstand van de Gemeenschap uit de begroting voor de trans-Europese netwerken moet zich toespitsen op de projecten of projectonderdelen met de uit Europees oogpunt grootste toegevoegde waarde, en moet de betrokkenen ertoe aanzetten de uitvoering van de prioritaire projecten in de Beschikking nr. 1692/96/EG en nr. ~~[.../.../EG] 1229/2003/EG~~ te bespoedigen. Dit programma moet tevens financiering mogelijk maken van andere Europese infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, zoals omschreven in de genoemde beschikkingen.

(10) Financiële bijstand van de Gemeenschap wordt verleend met het doel investeringsprojecten in trans-Europese netwerken voor vervoer en energie te ontwikkelen, vaste financiële verbintenissen aan te gaan, institutionele investeerders te mobiliseren en financieringspartnerschappen tussen de openbare en de particuliere sector te bevorderen. In de energiesector moet de financiële bijstand vooral de financiële hinderpalen helpen overwinnen die zich bij de voorbereiding van projecten en bij de aan de feitelijke bouwfase voorafgaande ontwikkeling ervan kunnen voordoen. Deze bijstand moet worden geconcentreerd op de grensoverschrijdende gedeelten van de prioritaire projecten en op de koppelingen met de buurlanden.

(10 10bis) In haar Mededeling aan het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2005 betreffende de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS¹¹ benadrukt de Commissie het belang van een snelle en gecoördineerde omschakeling naar dit systeem teneinde de interoperabiliteit van het trans-Europese netwerk te garanderen. Dit vereist gerichte en in de tijd beperkte communautaire bijstand, zowel voor de infrastrukturelementen als voor de boordelementen.

¹¹ COM(2005) 298.

(11) Voor bepaalde projecten mogen de lidstaten door internationale organisaties worden vertegenwoordigd. Voor welbepaalde projecten, ~~met name Galileo en SESAR~~, vertrouwt de Commissie de uitvoering toe aan gemeenschappelijke ondernemingen in de zin van artikel 171 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap. Door deze bijzondere situatie is het noodzakelijk het begrip begunstigde van de communautaire financiële bijstand in deze verordening uit te breiden.

(12) De financiële bijstand van de Gemeenschap moet in verschillende vormen kunnen worden verleend, zoals subsidies (studies en werkzaamheden), rentesubsidies, garanties voor leningen of deelneming in risicokapitaalfondsen, en moet tevens specifieke risico's kunnen afdekken die zich na de bouwfase voordoen. Ongeacht de vorm waarin deze wordt gegoten, moet de communautaire financiële bijstand worden verstrekt in overeenstemming met de bepalingen van Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad van 25 juni 2002 houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen¹² en de uitvoeringsbepalingen daarvan, behalve in de gevallen waarin de onderhavige verordening uitdrukkelijk van die regels afwijkt.

~~De financiële bijstand van de Gemeenschap moet in verschillende vormen kunnen worden verleend, zoals subsidies, rentesubsidies, garanties voor leningen, deelneming in risicokapitaalfondsen, en moet tevens specifieke risico's kunnen afdekken die zich na de bouwfase voordoen.~~

(13) Voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap aan grote projecten die over meerdere jaren zijn gespreid, dient te worden voorzien in de mogelijkheid voor de Gemeenschap om meerjarige verbintenissen aan te gaan, waarbij een onderscheid wordt gemaakt op basis van het gefinancierde project, het toegestane meerjarenprogramma en de jaarlijks toegestane vastleggingskredieten. Alleen een vaste, aantrekkelijke verbintenis die de Gemeenschap op lange termijn verbindt, kan namelijk de onzekerheden wegnemen die aan de verwezenlijking van deze projecten zijn verbonden, en zowel openbare als particuliere investeerders mobiliseren.

(13 bis) Er dient te worden voorzien in institutionele of contractuele middelen ter aanmoediging van publiek-private financiering die hun effectiviteit hebben bewezen, met behulp van wettelijke garanties die verenigbaar zijn met het mededingingsrecht en de internemarktwetgeving, alsook in de uitwisseling van goede praktijken tussen de lidstaten.

(14) Bijzondere aandacht moet worden besteed aan een doeltreffende coördinatie van alle communautaire maatregelen die gevolgen hebben voor de trans-Europese netwerken, met name de middelen van de Structuurfondsen, het Cohesiefonds en de Europese Investeringsbank.

(15) Bij deze verordening wordt voor de gehele duur van de tenuitvoerlegging van het programma een financieel kader vastgesteld, dat voor de begrotingsautoriteit als voornaamste referentiepunt moet dienen in de zin van ~~¶punt 333337~~ van het

¹² PB L 248 van 16.9.2002, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd door ... (PB L ...).

Interinstitutioneel Akkoord van ~~6~~17 mei ~~1999~~2006 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over de begrotingsdiscipline en de verbetering van de begrotingsprocedure¹³.

~~(16)~~ Aangezien de doelstellingen inzake de totstandbrenging van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege met name de noodzakelijke coördinatie van de nationale acties, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

~~(17)~~ ~~Rekening houdende met de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van Verordening nr. 2236/95 en met de aard van de bevoegdheden die krachtens de onderhavige verordening aan de Commissie zijn verleend,~~ De nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige verordening dienen te worden vastgesteld **overeenkomstig** ~~in overeenstemming met~~ Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁴.

~~In~~(18) In het licht van de ontwikkelingen van elke component van de trans-Europese netwerken – vervoer en energie ~~en telecommunicatie~~ – en de intrinsieke kenmerken ervan, en met het oog op een efficiënter beheer, is het raadzaam afzonderlijke verordeningen vast te stellen voor elk gebied dat tot dusver alleen behandeld is door Verordening (EG) nr. 2236/95.

~~(19)~~ Bij deze verordening ~~dient een programma te worden ingevoerd dat dienen~~ de algemene regels ~~bepaalt te worden vastgesteld~~ voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie, overeenkomstig het communautaire recht en beleid, **met name** op het gebied van mededinging, milieubescherming en volksgezondheid, duurzame ontwikkeling, de gunning van openbare aanbestedingen en overeenkomstig de doeltreffende tenuitvoerlegging van het communautaire beleid inzake interoperabiliteit.

~~In het kader van deze verordening dient een programma te worden opgezet voor het vaststellen van de algemene regels voor toekenning van communautaire financiële bijstand op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie. Dit programma dient in overeenstemming te zijn met het acquis communautaire, met name wat het milieu betreft, moet bijdragen tot de versterking van de interne markt en moet een stimulerend effect hebben op het concurrentievermogen en de groei van de Gemeenschap.~~

~~Rekening houdende met de ervaring die is opgedaan bij de toepassing van Verordening nr. 2236/95 en met de aard van de bevoegdheden die krachtens de onderhavige verordening aan de Commissie zijn verleend, De nodige maatregelen~~

¹³ P B L

¹⁴ P B L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

~~voor de tenuitvoerlegging van de onderhavige verordening dienen te worden vastgesteld in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden¹⁵.~~

(20) In het licht van het voorgaande en gezien bij deze verordening specifieke bepalingen op het gebied van vervoer en energie worden vastgesteld en bij Verordening (EG) nr. van het Europees Parlement en de Raad van...¹⁶ bepalingen betreffende systemen voor plaatsbepaling en navigatie per satelliet, dient Verordening (EG) nr. 2236/95 te worden gewijzigd teneinde het toepassingsgebied ervan tot het gebied van de telecommunicatie te beperken,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Hoofdstuk I

Algemene bepalingen

Artikel 1 *Voorwerp*

In deze verordening worden de voorwaarden, voorschriften en procedures vastgesteld voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap aan projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie krachtens artikel 155, lid 1, van het Verdrag.

Artikel 2 *Definities*

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) "project van gemeenschappelijk belang": een project of projectonderdeel dat van gemeenschappelijk belang voor de Gemeenschap wordt geacht, op het gebied van vervoer in het kader van Beschikking nr. 1692/96/EG en op het gebied van energie in het kader van ~~Beschikking nr. 1229/2003/EG~~ **[Beschikking .../.../EG]** Beschikking nr. 1229/2003/EG;
- 2) "prioritair project": een project van gemeenschappelijk belang op een prioritaire as of een project dat voor de Gemeenschap prioritair wordt geacht, op het gebied van vervoer in het kader van bijlage III van Beschikking nr. 1692/96/EG en op het gebied van energie in het kader van ~~Beschikking nr. 1229/2003/EG~~ **[Beschikking .../.../EG]** Beschikking nr. 1229/2003/EG;
- 3) "deel van een project": elke in financieel of technisch opzicht of in de tijd zelfstandige activiteit die bijdraagt tot de verwezenlijking van het project;

¹⁵ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

¹⁶ ~~PB L~~ Zie de bladzijde van het Publicatieblad met de verordening betreffende het systeem voor positiebepaling en navigatie per satelliet (GALILEO).

3) bis) "grensoverschrijdend traject": de grensoverschrijdende trajecten als bedoeld in artikel 191ter van Beschikking nr. 1692/96/EG alsook de grensoverschrijdende trajecten die via een derde landland de continuïteit van een prioritair project tussen twee lidstaten garanderen;

4) "knelpunt": obstakel, in termen van snelheid en/of capaciteit, dat het onmogelijk maakt de continuïteit van de vervoersstromen te garanderen, met name in het kader van prioritaire projecten;

5) "begunstigde": een of meerdere lidstaten, internationale organisaties, gemeenschappelijke ondernemingen in de zin van artikel 17 van het Verdrag, ondernemingen of publieke of private organen die de volledige verantwoordelijkheid voor een project dragen en eigen middelen of door derden verstrekte middelen investeren met het oog op de uitvoering van het project;

~~publieke of private organen die de volledige verantwoordelijkheid voor een project dragen en eigen middelen of door derden verstrekte middelen investeren met het oog op de uitvoering van het project;~~

6) "studies": de voor de vaststelling van een project noodzakelijke studies, met inbegrip van voorbereidende studies, haalbaarheidsstudies, evaluatie- en **validatiestudies** en andere technische ondersteuningsmaatregelen, met inbegrip van aan de werkzaamheden voorafgaande activiteiten die nodig zijn voor de volledige vaststelling van een project en de besluitvorming inzake de financiering ervan, zoals verkenningen ter plaatse en het opzetten van het financieringsplan;

7) "werkzaamheden": de aanschaf en de levering van componenten, systemen en diensten en de uitvoering van de bouw- en installatiewerkzaamheden in verband met het project, met inbegrip van de oplevering van de installaties en de inbedrijfstelling van het project;

8) «risico's na de bouwfase»: aan specifieke factoren toe te schrijven risico's die zich in de eerste jaren na afloop van de bouwwerkzaamheden voordoen en, vergeleken met de prognoses, tot een verminderde opbrengst uit de exploitatie leiden;

9) «projectkosten»: de totale kosten van de studies ~~en/of~~ werkzaamheden die in direct verband staan met en noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van het project en die werkelijk door de begunstigde worden gedragen;

10) «in aanmerking komende kosten»: het gedeelte van de kosten dat de Commissie in aanmerking neemt voor de berekening van de financiële bijstand van de Gemeenschap.

Hoofdstuk II

In aanmerking komende projecten, ~~vormen~~ vormen en wijzen van verlening van de financiële bijstand en ~~cumulatie~~ cumulatie van de financieringen

Artikel 3

In aanmerking komende In aanmerking komende projecten en aanvragen van communautaire financiële bijstand

1. Financiële bijstand van de Gemeenschap kan krachtens deze verordening alleen worden verleend voor projecten van gemeenschappelijk belang, die als zodanig zijn aangegeven in de Beschikkingen nr. 1692/96/EG en nr. [.../.../EG] 1229/2003/EG.

Om voor communautaire financiële bijstand in ~~aanmerking te komen~~ in aanmerking te komen moeten deze projecten in overeenstemming zijn met het communautaire recht en beleid.

~~Om in aanmerking te komen moeten de projecten voldoen aan de communautaire voorschriften, met name op het gebied van mededinging, milieubescherming en gunning van overheidsopdrachten, terwijl de communautaire bepalingen inzake interoperabiliteit van de netwerken, met name de spoorwegnetten, eveneens ten uitvoer moeten zijn gelegd.~~

3.2 Alleen op het gebied van vervoer geldt tevens als voorwaarde dat de aanvrager van de communautaire financiële bijstand en, voorzover van toepassing, elke betrokken lidstaat zich ertoe moeten verbinden financieel bij te dragen in het project waarvoor financiële bijstand van de Gemeenschap wordt aangevraagd, door telkens als dat mogelijk is een beroep te doen op particuliere middelen.

~~Alleen op het gebied van vervoer geldt tevens als voorwaarde dat elke betrokken lidstaat zich ertoe moet verbinden financieel bij te dragen in het project waarvoor financiële bijstand van de Gemeenschap wordt aangevraagd, door telkens als dat mogelijk is een beroep te doen op particuliere middelen.~~

Projecten die betrekking hebben op vervoer op grensoverschrijdende trajecten of een deel van deze trajecten kunnen communautaire financiële bijstand genieten als tussen de betrokken lidstaten een bilaterale overeenkomst is gesloten voor de voltooiing van het grensoverschrijdende project op hun respectieve nationale grondgebied.

Artikel 4

Indiening van aanvragen van financiële bijstand

De aanvragen van financiële bijstand van de Gemeenschap worden door ~~door de betrokken lidstaat~~ of een of meer lidstaten, internationale organisaties, gemeenschappelijke ondernemingen in de zin van artikel 171 van het Verdrag bij de Commissie ingediend of, met instemming van de betrokken lidstaat (lidstaten), door publieke of private ondernemingen of organen.

~~De aanvragen om financiële bijstand van de Gemeenschap worden door de betrokken lidstaat of lidstaten bij de Commissie ingediend. Op het gebied van energie kunnen deze aanvragen, met toestemming van de betrokken lidstaat of lidstaten, eveneens door de rechtstreeks betrokken publieke/**private** ondernemingen of organisaties worden ingediend.~~

Artikel 5
Selectie van de projecten

1. Projecten van gemeenschappelijk belang ontvangen financiële bijstand van de Gemeenschap naar gelang van de mate waarin zij bijdragen tot de doelstellingen en prioriteiten die in de Beschikkingen nr. 1692/1996/EG **en nr. 1229/2003 [...]/EG** zijn vastgesteld.

2. Op het gebied van vervoer wordt bijzondere aandacht besteed aan de volgende projecten ~~en programma's~~:

a) projecten die door ten minste twee lidstaten gezamenlijk zijn ingediend, met name in het geval van grensoverschrijdende **trajecten** ~~projecten~~;

b) projecten die betrekking hebben op knelpunten op prioritaire projecten;

c) projecten die bijdragen tot de continuïteit van het netwerk en de optimalisering van de capaciteit;

d) prioritaire projecten die bijdragen tot de integratie van de interne markt in een uitgebreide Gemeenschap en tot het herstel van het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten ten voordele van de meest milieuvriendelijke, met name het goederenvervoer over lange afstand; met dat doel moet elke financieringsaanvraag voor een hogesnelheidsspoorlijn vergezeld gaan van een gedetailleerde analyse van de capaciteit die op het conventionele net wordt vrijgemaakt voor goederenvervoer als gevolg van de overdracht van verkeer naar de hogesnelheidslijn voor reizigersvervoer;

e) projecten die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het trans-Europese net en die onder meer, dankzij maatregelen inzake infrastructuurvoorzieningen, de veiligheid van de gebruikers verhogen en voor interoperabiliteit tussen de nationale netten zorgen;

f) projecten die verband houden met de invoering van het Europese beheersysteem voor het spoorwegverkeer (ERTMS, European Rail Traffic Management System) en de invoering van de beheersystemen voor het luchtverkeer, maritiem verkeer, verkeer over binnenwateren en de korte vaart en die voor interoperabiliteit tussen de nationale netten zorgen.

~~programma's voor de algemene invoering van beheersystemen voor het spoorverkeer met alle componenten daarvan, alsmede van beheersystemen voor het luchtverkeer en voor het maritieme verkeer die interoperabiliteit waarborgen.~~

3. Op het gebied van energie wordt bijzondere aandacht besteed aan de projecten die bijdragen tot:

- a) de continuïteit van het netwerk en de optimalisering van de netwerkcapaciteit,
- b) de integratie van de interne energiemarkt, en met name de grensoverschrijdende gedeelten,
- c) de continuïteit van de energievoorziening, en met name de koppelingen met derde landen,
- d) de aansluiting van duurzame energiebronnen en/of
- e) de veiligheid, de betrouwbaarheid en de interoperabiliteit van de gekoppelde netwerken.

~~Artikel 6~~
~~Vormen van bijstand~~

~~De financiële bijstand van de Gemeenschap dekt de studies en de werkzaamheden alsmede de risico's na de aanlegfase.~~

Artikel 6
Vorm en wijze van verlening van de communautaire financiële bijstand *steunverlening*

1. De financiële ~~steunverlening~~ ~~bijstand~~ van de Gemeenschap voor ~~studies en werkzaamheden in verband met~~ de in artikel 3, lid 1, bedoelde projecten kan een of meer van de volgende vormen aannemen:

- a) subsidies voor **studies of werkzaamheden**;
- b) ~~renterentesubsidies~~ op door de Europese Investeringsbank (EIB) of andere openbare of particuliere financiële instellingen verstrekte leningen;
- c) garanties voor leningen, ter afdekking van risico's die zich na de aanlegfase kunnen voordoen;
- d) deelneming in risicokapitaalfondsen;
- e) in voorkomend geval wordt de onder a) tot en met d) genoemde bijstand van de Gemeenschap gecombineerd, teneinde met de ingezette begrotingsmiddelen een maximaal stimulerend effect te verkrijgen.
- f) **bijdrage tot de activiteiten van de gemeenschappelijke ondernemingen in de zin van artikel 171 van het Verdrag, volgens de in artikel 10, lid 1, van deze verordening bedoelde projecten of delen van projecten.**

2. De financiële bijstand van de Gemeenschap overschrijdt de volgende percentages niet:

- a) **voor studies, 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de studies, ongeacht het betrokken project van gemeenschappelijk belang;**

b) voor werkzaamheden:

i) voor prioritaire projecten in de vervoerssector:

- **maximaal 30%~~20%~~ van de totale in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden;**
- **bij wijze van uitzondering maximaal 30%~~maximaal 30%~~ voor de grensoverschrijdende gedeelten van deze projecten met betrekking tot de binnenwateren die in het TEN-V-programma zijn opgenomen, alsook de invoering van, mits deze voor 2010 van start gaan en de betrokken lidstaten bij de Commissie alle nodige garanties betreffende de financiële leefbaarheid een plan hebben ingediend dat alle nodige garanties biedt inzake de financiële inbreng van de lidstaten en het tijdschema voor de uitvoering van het project hebben verstrekt;**

voor prioritaire projecten op het gebied van vervoer, maximaal 30% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden; bij wijze van uitzondering geldt voor de grensoverschrijdende gedeelten van deze projecten een maximaal bijstandspercentage van 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden, mits deze voor 2010 van start gaan en de betrokken lidstaten bij de Commissie een plan hebben ingediend dat alle nodige garanties biedt inzake de financiële inbreng van de lidstaten en het tijdschema voor de uitvoering van het project; dit percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten;

ii) voor prioritaire projecten op het gebied van energie, maximaal 20% van de totale in aanmerking komende kosten van de werkzaamheden;

iii) voor andere dan prioritaire projecten op het gebied van vervoer en energie, maximaal 15%~~10%~~ van de totale in aanmerking komende kosten van de werkzaamheden;

c) voor het Europese beheersysteem voor het spoorwegverkeer (ERTMS):

i) voor de grondinfrastructuur: maximaal 50% van de totale in aanmerking komende kosten van studies en werkzaamheden;

ii) voor de boordelementen:

- **maximaal 50% van de kosten voor de ontwikkeling en vervaardiging van prototypes voor de installatie van ERTMS in bestaand rollend materiaal, voorzover het prototype in minstens twee lidstaten lidstaten is gecertificeerd;**
- **maximaal 50% van de kosten voor de serie-uitrusting installatie van ERTMS in nieuw en bestaand rollend materiaal; de Commissie kan binnen deze grenzen evenwel, overeenkomstig de procedure van artikel 15, lid 2, een maximaal bijstandsbedrag per treinstel vaststellen;**

~~maximaal 50% van de kosten voor serie-uitrusting van nieuw materiaal, met een plafond van 50 000 euro per treinstel, voorzover het materiaal in kwestie in minstens twee lidstaten is gecertificeerd; de laatste financiële beslissingen op basis van deze bepaling dienen vóór eind 2009 te worden goedgekeurd.~~

d) voor de tenuitvoerlegging van het eengemaakte Europees luchtruim, met name het SESAR-programma project (Single European Sky Air traffic management/traffic management Research), kan dit oplopen tot maximaal 50% van de totale in aanmerking komende kosten van het project, waarbij het percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten.

~~2. De financiële bijstand van de Gemeenschap overschrijdt de volgende percentages niet:~~

~~a) voor studies, 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de studies, ongeacht het betrokken project van gemeenschappelijk belang;~~

~~b) voor werkzaamheden:~~

~~i) voor prioritaire projecten op het gebied van vervoer, maximaal 30% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden; bij wijze van uitzondering geldt voor de grensoverschrijdende gedeelten van deze projecten een maximaal bijstandspercentage van 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden, mits deze voor 2010 van start gaan en de betrokken lidstaten bij de Commissie een plan hebben ingediend dat alle nodige garanties biedt inzake de financiële inbreng van de lidstaten en het tijdschema voor de uitvoering van het project; dit percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten;~~

~~ii) voor prioritaire projecten op het gebied van energie, maximaal 20% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden;~~

~~iii) voor de overige projecten op het gebied van vervoer, maximaal 15 % van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden; bij wijze van uitzondering kan dit percentage, voor projecten met betrekking tot de invoering van systemen voor interoperabiliteit en veiligheid, maximaal 50 % van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden bereiken, waarbij het percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten;~~

~~iv) voor de overige projecten op het gebied van energie, maximaal 10% van de in aanmerking komende totale kosten.~~

~~3. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 17, lid 2, de regeling, het tijdschema en de bedragen van de betalingen vast voor de in lid 1, onder b), c) en d), van dit artikel bedoelde instrumenten.~~

Artikel 7

Cumulatie van financiële bijstand van de Gemeenschap

~~1. De financiële bijstand voor studies en die voor werkzaamheden kunnen worden gecumuleerd.~~

~~2. — Steunverlening van de EIB is verenigbaar met de toekenning van financiële bijstand op grond van deze verordening.~~

1. Financiële bijstand van de Gemeenschap uit hoofde van deze verordening is uitgesloten voor de delen van projecten die uit andere bronnen ten laste van de Gemeenschapsbegroting worden gefinancierd.

2. **Steunverlening van de EIB is verenigbaar met de toekenning van financiële bijstand op grond van deze verordening.**

Artikel 8

Verenigbaarheid en Coördinatie met het overige Gemeenschapsbeleid

~~1. De op grond van deze verordening gefinancierde projecten van gemeenschappelijk belang moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag, de krachtens die bepalingen vastgestelde besluiten en het Gemeenschapsbeleid, met name op het gebied van milieubescherming, duurzame ontwikkeling, interoperabiliteit, mededinging en het plaatsen van overheidsopdrachten.~~

De Commissie zorgt voor de coördinatie en de samenhang van de in het kader van deze verordening **medegefinancierde** uitgevoerde projecten en de projecten die met middelen van de Gemeenschapsbegroting, van de EIB en van andere communautaire financieringsinstrumenten worden gesteund.

Hoofdstuk III

Programmering, tenuitvoerlegging, controle

Artikel 9

Tenuitvoerlegging

~~De Commissie is verantwoordelijk voor de tenuitvoerlegging van deze verordening. In de besluiten tot toekenning van financiële bijstand bepaalt zij de regels en voorwaarden voor de uitvoering van de projecten van gemeenschappelijk belang.~~

Artikel 9

Meerjarenprogrammering en jaarprogramma

1. De Commissie stelt in overeenstemming met de procedure van artikel 15, lid 2, een meerjarenprogrammering en een jaarprogramma op.

2. De meerjarenprogrammering geldt voor prioritaire projecten en voor de **ERTMS- en SESAR-projecten** en stelt de criteria voor toekenning van de communautaire financiële bijstand vast alsook het financiële kader voor de gehele periode 2007-2013. Het bedrag daarvan ligt tussen 65 en 85% van de in artikel **18** bedoelde begrotingsmiddelen.

3. Het jaarprogramma stelt de toekenningscriteria vast voor financiële bijstand aan projecten van gemeenschappelijk belang die niet in de meerjarenprogrammering zijn

~~opgenomen. Elk jaar worden de middelen die niet in het kader van de meerjarenprogrammering voor TEN-V zijn gebruikt, bestemd voor de financiering van projecten van gemeenschappelijk belang die deel uitmaken van het jaarprogramma.~~

Artikel 10

Toekenning van de financiële bijstand van de Gemeenschap

1. De Commissie beslist hoeveel financiële bijstand wordt toegekend aan geselecteerde projecten of delen van projecten en preciseert de voorwaarden voor de tenuitvoerlegging en de wijze van tenuitvoerlegging.

2. De Commissie stelt de begunstigden en de betrokken lidstaten in kennis van elke toekenning van financiële bijstand.

~~Voor elk op grond van de meerjarenprogrammering geselecteerd project van gemeenschappelijk belang neemt de Commissie een afzonderlijk toekenningsbesluit dat overeenkomstig artikel 17, lid 2, wordt vastgesteld. Op basis van het toekenningsbesluit legt de Commissie elk jaar een bedrag in de begroting vast en zij houdt daarbij rekening met een beoordeling van de voortgang van de projecten, de geraamde behoeften en de beschikbare begrotingsmiddelen.~~

~~Voor elk project van gemeenschappelijk belang, met uitzondering van de in lid 1 bedoelde projecten, neemt de Commissie een toekennings- en vastleggingsbesluit.~~

~~De Commissie stelt de betrokken lidstaten in kennis van het toekenningsbesluit en van de wijze waarop de betreffende financiële bijstand wordt verleend en brengt de begunstigden ervan op de hoogte.~~

Artikel 11

Financiële bepalingen

1. Voor projecten die onder de meerjarenprogrammering vallen, mogen de budgettaire toezeggingen in jaarlijkse tranches worden opgedeeld. Bij de toezegging van de jaarlijkse tranches houdt de Commissie rekening met de voortgang van de projecten of projectfasen waarvoor financiële bijstand is toegekend, met de geraamde behoeften en met de beschikbaarheid van begrotingsmiddelen.

Het indicatieve tijdschema voor de toezegging van de jaarlijkse tranches wordt aan de begunstigde meegedeeld.

2. De financiële bijstand van de Gemeenschap is uitsluitend bestemd voor in aanmerking komende uitgaven die verband houden met de projecten en die door de begunstigden of door met de uitvoering belaste derden zijn gedaan.

Met name uitgaven die vóór de datum van indiening van de aanvraag zijn gedaan, worden niet in aanmerking genomen. De BTW is een niet in aanmerking komende uitgave.

3. De betalingen vinden plaats in de vorm van voorschotten prefinanciering, eventueel opgedeeld in meerdere tranches van tussentijdse betalingen en de betaling van het saldo.

Bij de vaststelling van de betalingswijze wordt met name rekening gehouden met de meerjarige tenuitvoerlegging van de infrastructuurprojecten.

De prefinanciering of eventueel de eerste tranche wordt betaald bij de toekenning van de financiële bijstand.

De tussentijdse betalingen worden uitgevoerd op basis van de betalingsaanvragen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 13 van deze verordening.

De eindbetaling wordt verricht na goedkeuring van het door de begunstigde ingediende en door de betrokken lidstaat gecertificeerde eindverslag over het project of de studie, waarin met name een overzicht van alle werkelijke uitgaven is opgenomen.

~~1. De bijstand van de Gemeenschap is uitsluitend bestemd voor uitgaven die verband houden met de projecten en die door de begunstigten of door met de uitvoering belaste derden zijn gedaan.~~

~~2. Uitgaven die zijn gedaan vóór de datum waarop de Commissie de betreffende bijstandsaanvraag heeft ontvangen, worden niet in aanmerking genomen.~~

~~3. Door de Commissie op grond van artikel 12 genomen besluiten tot toekenning van financiële bijstand gelden als vastlegging van de uitgaven in de begroting.~~

~~4. In de regel vinden de betalingen plaats in de vorm van voorschotten, tussentijdse betalingen en een eindbetaling. Het voorschot, dat in de regel niet meer dan 50 % van de eerste jaarlijkse tranche mag bedragen, wordt betaald wanneer de bijstandsaanvraag is goedgekeurd. Tussentijdse betalingen worden verricht op basis van verzoeken tot betaling en met inachtneming van de vorderingen bij de uitvoering van het project of de studie, waarbij zo nodig op strikte en doorzichtige wijze rekening wordt gehouden met herziene financiële plannen.~~

~~5. Bij de betalingen wordt er rekening mee gehouden dat de uitvoering van infrastructuurprojecten jaren in beslag kan nemen en dat er derhalve moet worden voorzien in meerjarige financiering.~~

~~6. De Commissie verricht de eindbetaling na goedkeuring van het door de begunstigde ingediende en door de lidstaat gecertificeerde eindverslag over het project of de studie, waarin een overzicht van alle werkelijke uitgaven is opgenomen.~~

Artikel 12

Verantwoordelijkheden van de lidstaten

1. De lidstaten stellen alles in het werk om op het gebied waarvoor zij verantwoordelijk zijn de projecten van gemeenschappelijk belang uit te voeren waaraan in het kader van deze verordening financiële bijstand van de Gemeenschap is verleend.

2. De lidstaten oefenen technisch toezicht en financiële controle op de projecten uit in nauwe samenwerking met de Commissie en certificeren dat de uitgaven die in verband met

het project of het projectonderdeel zijn gedaan, echt en conform zijn. De begunstigden kunnen de Commissie verzoeken aan de controles ter plaatse deel te nemen.

3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de overeenkomstig lid 2 genomen maatregelen en verstrekken haar met name een beschrijving van de controle-, beheers- en toezichtsystemen die zijn opgezet om de doeltreffende uitvoering van de projecten te waarborgen.

Artikel 12bis

Verenigbaarheid met het Gemeenschapsrecht en het beleid van de Gemeenschap

De projecten of delen van projecten waarvoor uit hoofde van deze verordening financiering wordt verleend, worden uitgevoerd overeenkomstig en het communautaire recht en beleid, met name op het gebied van mededinging, milieubescherming, volksgezondheid, duurzame ontwikkeling, gunning van overheidsopdrachten en interoperabiliteit.

Artikel 13

Annulering, vermindering, schorsing en intrekking van bijstand

1. Na een passend onderzoek te hebben verricht en na de begunstigde en eventueel de betrokken lidstaat of lidstaten in gelegenheid te hebben gesteld binnen een bepaalde termijn hun opmerkingen mee te delen,

- a) gaat de Commissie, behalve in naar behoren gemotiveerde gevallen, over tot annulering van de financiële bijstand die is toegekend aan projecten of delen van projecten van gemeenschappelijk belang die niet binnen twee jaar na de in de voorwaarden tot toekenning van de bijstand vermelde aanvangsdatum van start zijn gegaan;**
- b) kan de Commissie de financiële bijstand in de volgende gevallen schorsen, verminderen of intrekken:**
 - i) als de financiële bijstand of een gedeelte ervan niet langer gerechtvaardigd is;**
 - ii) als bij de tenuitvoerlegging van het project of een gedeelte ervan een onregelmatigheid is begaan ten aanzien van het communautaire recht of beleid;**
 - iii) als aan een van de in het besluit tot toekenning van de financiële bijstand bepaalde voorwaarden niet is voldaan, en met name wanneer een belangrijke wijziging is aangebracht die de aard of de uitvoeringsvoorwaarden van het project verandert en waarvoor de Commissie geen toestemming heeft verleend.**
- c) kan de Commissie, rekening houdende met alle relevante factoren, de terugbetaling van de financiële bijstand vragen indien het gedeelte van het**

project waarvoor deze bijstand is toegekend niet binnen tien jaar na de toekenning van de bijstand is voltooid.

2. De Commissie vordert de reeds uitgekeerde bijstand volledig of gedeeltelijk terug:

a) indien dit noodzakelijk is door de annulering, intrekking, vermindering of vraag tot terugbetaling van de financiële bijstand;

b) in het geval van cumulering van communautaire financiële bijstand.

~~1. — Behalve in naar behoren tegenover de Commissie gemotiveerde gevallen, wordt toegekende financiële bijstand van de Gemeenschap voor projecten van gemeenschappelijk belang waarmee niet binnen twee jaar na de in het besluit tot toekenning van de bijstand vermelde aanvangsdatum een aanvang is gemaakt, door de Commissie geannuleerd.~~

~~2. — Indien de toegekende bijstand voor de uitvoering van een project niet of slechts voor een deel gerechtvaardigd lijkt, verricht de Commissie een passend onderzoek van het dossier, waarbij zij met name de lidstaat en/of de begunstigde verzoekt om binnen een bepaalde termijn hun opmerkingen mede te delen.~~

~~3. — Na het in lid 2 bedoelde onderzoek kan de Commissie de bijstand voor de betrokken actie verminderen, schorsen of intrekken indien uit het onderzoek blijkt dat een onregelmatigheid is begaan of dat aan een van de in de beschikking tot toekenning van de bijstand bepaalde voorwaarden niet is voldaan, en met name wanneer een belangrijke wijziging aan het licht komt die de aard van het project of de uitvoeringsvoorwaarden verandert en waarvoor niet om goedkeuring door de Commissie is verzoekt.~~

~~4. — In geval van ongeoorloofde cumulatie van bijstand kunnen onverschuldigde betalingen steeds worden teruggevorderd.~~

~~5. — Indien binnen tien jaar na de toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap aan een project, dit project niet is voltooid, kan de Commissie — met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel en rekening houdend met alle relevante factoren — om terugbetaling van de uitgekeerde bijstand verzoeken.~~

~~6. — Elk bedrag dat wegens onverschuldigde betaling wordt teruggevorderd, moet aan de Commissie worden terugbetaald.~~

Artikel 14

Bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap

1. Het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) kan controles en verificaties ter plaatse verrichten op grond van Verordening (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad¹⁷.

2. Voor krachtens deze verordening gefinancierde communautaire acties wordt onder het begrip onregelmatigheid als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG, Euratom) nr.

¹⁷ PB L 292 van 15.11.96, blz. 2.

2988/95 van de Raad¹⁸ verstaan elke schending van een bepaling van het Gemeenschapsrecht of elke niet-naleving **van de voorwaarden voor de toekenning van de communautaire financiële bijstand** een ~~contractuele verplichting~~ die voortvloeit uit het handelen of nalaten te handelen van een juridische entiteit dat tot gevolg heeft dat de algemene begroting van de Gemeenschappen of door de Gemeenschappen beheerde budgetten worden of kunnen worden benadeeld door een onverschuldigde uitgave.

3. In de **voorwaarden voor de toekenning van de communautaire financiële bijstand** ~~krachtens deze verordening genomen besluiten~~ wordt met name voorzien in, eventueel ter plaatse uit te voeren, toezicht en financiële controle door de Commissie - of een door haar gemachtigde vertegenwoordiger - en audits door de Rekenkamer.

4. De betrokken lidstaat en de Commissie verstrekken elkaar onverwijld alle dienstige informatie betreffende de resultaten van de uitgevoerde controles.

Hoofdstuk IV Slotbepalingen

Artikel 15 Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.
4. De EIB wijst een vertegenwoordiger aan, die niet aan de stemming deelneemt.

Artikel 16 Evaluatie

1. De Commissie en de lidstaten, bijgestaan door de begunstigden, kunnen overgaan tot evaluatie van de wijze waarop de projecten ~~van gemeenschappelijk belang en de programma's~~ zijn uitgevoerd, alsook van het effect van de uitvoering daarvan, om te beoordelen of de beoogde doelstellingen, waaronder die op het gebied van milieubescherming, bereikt zijn.
2. De Commissie kan de begunstigde lidstaat verzoeken een specifieke evaluatie van de uit hoofde van deze verordening gefinancierde projecten ~~van gemeenschappelijk belang~~ in te dienen of de voor de evaluatie van deze projecten vereiste informatie en assistentie te verstrekken.

¹⁸ PB L 312 van 23.12.95, blz. 1.

Artikel 17
Voorlichting en publiciteit

1. Om de drie jaar dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de activiteiten in het kader van deze verordening. Dit verslag bevat een evaluatie van de resultaten die dankzij de bijstand van de Gemeenschap op verschillende toepassingsgebieden ten opzichte van de uitgangsdooelstellingen zijn bereikt, alsmede een hoofdstuk over de inhoud en uitvoering van de lopende meerjarenprogrammering. **Het verslag bevat ook informatie over de financieringsbronnen van elk project.**

2. De betrokken lidstaten en, in voorkomend geval, de begunstigden zien erop toe dat aan de bijstandsverlening in het kader van deze verordening passende bekendheid wordt gegeven, zodat de publieke opinie wordt geïnformeerd over de rol die de Gemeenschap bij de uitvoering van de projecten ~~van gemeenschappelijk belang~~ speelt.

Artikel 18
Begrotingsmiddelen

1 Het in **lopende bedragen** uitgedrukte financiële referentiebedrag voor de tenuitvoerlegging van deze verordening voor het tijdvak 2007-2013 belooft ~~20 690~~ **8 168** miljoen euro, waarvan ~~20 350~~ **8 013** miljoen voor vervoer en ~~340~~ **155** miljoen voor energie.

2 De jaarlijkse kredieten worden door de begrotingsautoriteit toegestaan binnen de grenzen van **het meerjarige financiële kader.**

Artikel 19
Technische en administratieve bijstand

Met de communautaire financiële bijstand voor in artikel 3 bedoelde projecten kunnen ook de uitgaven worden gedekt ten behoeve van maatregelen in verband met voorbereidende werkzaamheden, follow-up, controle, audits en evaluatie, die voor het beheer van de TEN en de verwezenlijking van de doelstellingen rechtstreeks noodzakelijk zijn, met name uitgaven voor studies, bijeenkomsten, informatie- en publicatieactiviteiten en kosten in verband met IT-netwerken voor de uitwisseling van informatie, alsook alle andere uitgaven voor administratieve en technische bijstand, waarvan de Commissie bij het beheer van de TEN gebruik kan maken. Dit kan eveneens betrekking hebben op uitgaven voor technische en administratieve bijstand die nodig zijn voor de overgang tussen de tenuitvoerlegging van de TEN in het kader van de onderhavige verordening en de maatregelen uit hoofde van Verordening (EG) nr. 2236/95. Indien nodig kunnen na 2013 kredieten worden toegevoegd aan de begroting om de uitgaven te dekken die nodig zijn voor het beheer van de acties die op 31 december 2013 niet zijn uitgevoerd.

Artikel 20
Herzieningsclausule

Vóór eind 2010 dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een algemeen verslag in over de ervaring die is opgedaan met de mechanismen van deze verordening voor de verstrekking van financiële bijstand van de Gemeenschap.

Het Europees Parlement en de Raad gaan overeenkomstig de procedure van artikel 156, eerste alinea, van het Verdrag na of, en zo ja, onder welke voorwaarden, de maatregelen uit hoofde van deze verordening na de in artikel **18** genoemde periode worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 21
Wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95

Verordening (EG) nr. 2236/95 wordt als volgt gewijzigd:

1) De titel wordt vervangen door:

“Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese telecommunicatienetwerken”.

2) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1
Omschrijving en werkingssfeer

In deze verordening worden de voorwaarden, voorschriften en procedures beschreven voor het verlenen van bijstand van de Gemeenschap aan projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van trans-Europese telecommunicatienetwerken krachtens artikel 155, lid 1, van het Verdrag”.

3) Artikel 4, lid 3, wordt geschrapt.

4) In artikel 5 wordt lid 3 vervangen door:

“3. Het percentage van de communautaire financiële bijstand is vastgesteld in artikel 6, lid 2, van Verordening (EG) nr. ... van het Europees Parlement en de Raad* **leen voetnoot met de verwijzing naar * PB L ... moet in Verordening 2236 worden ingevoegd**....., blz...”.

* PB L....., blz...”.

5) Artikel 5 bis wordt geschrapt.

6) Artikel 9, lid 1, onder a), vierde streepje, wordt geschrapt.

7) Artikel 10 wordt vervangen door:

*“Artikel 10
Toekenning van de financiële bijstand*

De Commissie besluit overeenkomstig artikel 274 van het Verdrag over de toekenning van financiële bijstand uit hoofde van deze verordening op basis van de beoordeling van de aanvragen in het licht van de selectiecriteria.”

8) Artikel 11, lid 7, wordt vervangen door:

“7. De Commissie stelt volgens de procedure van artikel 17, lid 3, een kader vast voor de voorschriften, het tijdschema en het bedrag van de betalingen van de rentesubsidies, de subsidies voor garantiepremies en steun in de vorm van deelneming in risicokapitaal, ten aanzien van investeringsfondsen of vergelijkbare financiële instellingen die zich bij voorrang richten op de verstrekking van risicokapitaal voor projecten inzake trans-Europese netwerken.”

9) Artikel 14 wordt geschrapt.

10) In artikel 15, lid 3, eerste zin, wordt de verwijzing naar de artikelen 5 en 6 vervangen door een verwijzing naar artikel 5, leden 1 en 2, en artikel 6 ;

11) Artikel 16, lid 1, wordt vervangen door:

“1. Elk jaar dient de Commissie bij het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag in over de activiteiten in het kader van deze verordening. Dit verslag bevat een evaluatie van de resultaten die dankzij de bijstand van de Gemeenschap op verschillende toepassingsgebieden ten opzichte van de uitgangsdooelstellingen zijn bereikt ”

12) De bijlage wordt geschrapt.

*Artikel 22
Inwerkingtreding*

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2007.

Voor de acties op het gebied van vervoer en energie die op de datum van toepassing van deze verordening in uitvoering zijn, blijft Verordening (EG) nr. 2236/95 gelden in de versie die op 31 december 2006 van kracht is.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

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	908,8 838,6	1781,2 958,7	2344 1.037,8	2874,5 1.070,9	3544,5 1.250,9	4240,5 1.365,9	4931,5 1.551,9	0,0	0,0	20625 8.074,8
Crédits de paiement	359,9 10,0(*)	982,3 882,6	1741,2 940,2	2385,6 1.017,1	2982,5 1.137,0	3621,2 1.221,7	4304,8 1.397,7	2764 773,1	1483,6 695,3	20625 8.074,8

(*) 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 14,4	6,8 13,3	8 13,2	10,5 13,1	10,5 13,1	11,5 13,1	11,5 13,1	0,0	0,0	65 93,2
CP	6,2 14,4	6,8 13,3	8 13,2	10,5 13,1	10,5 13,1	11,5 13,1	11,5 13,1	0,0	0,0	65 93,2

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

- 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, modifié 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 du 6 juillet 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.**

(La décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III **et amendée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004**).

La décision n° 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

La 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 n° 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

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, modifié 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 du 6 juillet 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.**

(La décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III **et amendée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004**).

La décision n° 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

La 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 n° 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 SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU 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 États 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 États, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deçà des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux États membres au sein de l'Union, le trafic entre États 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 États 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 États 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 EUR-10.

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 4 425 4.170 M€ destinés au transport (y compris 255 M€ pour des projets dans les nouveaux États 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 États membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe estimées conjointement par les États 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 États 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 (annexe 1 de la décision) dans les orientations récemment adoptées et la liste étendue de projets à un niveau inférieur (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 ~~30~~ **50** % du coût total afin de déclencher un effet multiplicateur et notamment d'attirer des investisseurs privés.

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

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

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire **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 un ou des** États 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.~~

<i>Situation actuelle (jusqu'à fin 2007)</i> 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		
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 États 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 États membres sur les modalités de réalisation des projets.

Les études, pour lesquelles des indicateurs ne peuvent pas être élaborés, seront évaluées conjointement avec les États 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 États 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 États membres.

Évaluation 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 États 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 États 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'État 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'État 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'État membre concerné et la Commission se transmettent immédiatement toutes les informations appropriées concernant les résultats des contrôles effectués.

3. L'État 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 SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPEËNS D'ÉNERGIE

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	20 <u>22,0</u>	20 <u>22,0</u>	50 <u>22,0</u>	50 <u>22,0</u>	60 <u>22,0</u>	60 <u>22,0</u>	80 <u>23,0</u>			340,0 <u>155,0</u>

CP	6,1 <u>0,8</u>	14,1 <u>22,0</u>	29,2 <u>22,0</u>	41,1 <u>22,0</u>	53,0 <u>22,0</u>	57,7 <u>22,0</u>	66,3 <u>22,3</u>	49,0 <u>15,0</u>	23,6 <u>6,9</u>	340,0 <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> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573			<u>3,7</u> 4,011
-------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	--	---------------------

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1. Objectifs poursuivis

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

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

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

c) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique, y compris par le renforcement des relations, dans le secteur de l'énergie, avec les pays tiers dans leur intérêt mutuel, notamment

dans le cadre du traité sur la Charte de l'énergie ainsi que des accords de coopération conclus par la Communauté.

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à :

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

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'évaluation intérimaire du programme en cours a confirmé l'utilité du programme RTE Énergie 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>149,4</u> 335

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5	5
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)								
b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5	5
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études	<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>	<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>
	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)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</u> 60	<u>0.5</u> 0.6	<u>15</u> 36
Action 2	Projets	<u>28</u> 60	<u>4.8</u> 5	<u>134,4</u> 300
COÛT TOTAL				<u>149,4</u> 335

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	10.000 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)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	50.000	PMS: système 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	7 années
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