



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 24 maja 2006 r.
COM(2006) 245 wersja ostateczna

2004/0154 (COD)

Zmieniony wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95

Zmiany wprowadzone w następstwie porozumienia z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie ram finansowych na lata 2007-2013

(przedstawiony przez Komisję zgodnie z art. 250 ust. 2 traktatu WE)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Podstawa i cele wniosku

Wniosek stanowi zmianę wstępnego wniosku Komisji o wydanie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady określającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (TEN) oraz zmieniającego rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95, które zostało przedłożone w dwóch instytucjach w ramach procedury współdecyzji [odniesienie: 2004/0154 (COD)]. Parlament Europejski przeprowadził pierwsze czytanie i przyjął rezolucję regulacyjną w dniu 26 października 2005 r. Od tamtej pory nie sfinalizowano żadnych dalszych posunięć w ramach procedury współdecyzji.

Wniosek ma wpływ na budżet i podlega ramom finansowym Wspólnoty na lata 2007–2013, w sprawie których osiągnięto porozumienie międzyinstytucjonalne w kwietniu 2006 r. Środki budżetowe określone we wstępnym wniosku Komisji (popartym gruntowną oceną potrzeb) znacznie przekraczają kwoty ustalone w ramach finansowych na lata 2007–2013 dla programu TEN zarówno w dziedzinie transportu, jak i energii. Zmiana wstępnego wniosku dotyczącego rozporządzenia finansowego dla programu TEN wynika zatem z potrzeby dostosowania rozporządzenia do zasobów budżetowych potwierdzonych w kwietniu 2006 r.

Środki ustanowione w ramach finansowych stanowią jedynie 40 % kwoty wstępnie wnioskowanej na potrzeby sektora transportu oraz 45 % kwoty na potrzeby sektora energetycznego. Powoduje to potrzebę dostosowania uwarunkowań dotyczących przyznawania pomocy (w szczególności uwarunkowań dotyczących wyboru projektów i stawek pomocy). Ponadto, w poprawionym wniosku uwzględniono komentarze poczynione przez Parlament Europejski podczas pierwszego czytania. Wreszcie, wprowadzono szereg udoskonaleń redakcyjnych.

• Kontekst ogólny

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską przewiduje, że Wspólnota może wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, określone w ramach danej sieci transeuropejskiej (art. 155). Na tej podstawie rozporządzenie (WE) nr 2236/95 [zmienione rozporządzeniami (WE) nr 1655/1999 z dnia 19 lipca 1999 r., (WE) nr 788/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r., (WE) nr 807/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. oraz (WE) nr 1159/2005 z dnia 6 lipca 2005 r.] reguluje udzielanie pomocy finansowej Wspólnoty na projekty TEN od 1995 r. W sektorze transportu (będącym beneficjentem przeważającej części środków), do 2005 r. przeznaczono około 5,5 mld EUR na projekty infrastrukturalne oraz inteligentne systemy komunikacyjne (np. Galileo), co łącznie przyczyniło się bądź, po ich uruchomieniu, przyczyni się do usprawnienia ogólnego systemu transportowego w Europie, usprawniając funkcjonowanie rynku wewnętrznego oraz do swobodnego przemieszczania się obywateli, zapewniając mobilność w trwałych warunkach.

Pomocy wspólnotowej w ramach budżetu na programy TEN udziela się dla projektów, które są opracowywane, finansowane i realizowane przez organy państw członkowskich, organizacje międzynarodowe (np. Europejską Agencję Kosmiczną), bądź publiczne lub prywatne podmioty lub przedsiębiorstwa. Spółki prywatne realizujące projekty w ramach

programu TEN w przeważającej liczbie przypadków prowadzą działalność podlegającą pod zakres kompetencji władz państw członkowskich i/lub przy udziale krajowych finansów publicznych. Na ogół w sektorze energetycznym, a w sektorze transportowym w niektórych przypadkach, projekty finansowane ze środków programu TEN są opracowywane, finansowane i realizowane przez przedsiębiorstwa prywatne. Fundusze wspólnotowe mogą wspierać fazę studialną (do wysokości 50 % danych kosztów), aby pomóc zniwelować różne rodzaje ryzyka występującego we wczesnych fazach projektu lub mogą stanowić wkład na realizację projektu. Coraz większą uwagę zwraca się na formy i instrumenty pomocy wspólnotowej, które stymulują zaangażowanie finansowania prywatnego.

Pomimo niskiego poziomu finansowania z funduszy Wspólnoty w porównaniu do kosztów przedmiotowych projektów (koszt całkowitego ukończenia transeuropejskiej sieci transportowej oszacowano na kwotę ok. 600 mld EUR, do zainwestowania do 2020 r.), kwoty z budżetu dla programów TEN były kluczowe dla zaistnienia szeregu projektów (jak np. Galileo) i okazały się decydujące w osiągnięciu realizacji celów, skupiając różnych inwestorów, a wielu innym projektom zapewniając wysokie standardy techniczne. Środki budżetowe – niewystarczające w porównaniu do ogólnych potrzeb – zawsze miały na celu zapewnienie dla sieci jako całości najwyższej europejskiej wartości dodanej.

Jedynie dostarczenie w pełni środków budżetowych określonych we wstępnym wniosku (20,350 mld EUR dla sektora transportu oraz 0,34 mld dla sektora energetycznego) umożliwiłoby Wspólnocie skuteczną stymulację inwestycji niezbędnych dla osiągnięcia celu, jakim jest zakończenie realizacji, w szczególności w programie TEN Transport. Drastyczna redukcja środków (do kwoty 8,013 mld EUR dla sektora transportu i 0,155 mld EUR dla sektora energii) zwiększa odpowiedzialność państw członkowskich za podejmowanie należytych wysiłków inwestycyjnych, aby pomimo to zapewnić pełne osiągnięcie celów wykonawczych określonych w wytycznych dotyczących rozwoju poszczególnych sieci, przyjętych przez Parlament Europejski i Radę. Równocześnie, redukcja środków intensyfikuje potrzebę aktywniejszego udziału inwestorów prywatnych w finansowaniu programu TEN, w zamian za spodziewane korzyści z tytułu lepszej dostępności obszarów gospodarczych i ośrodków konsumenckich, a także odległych regionów. Wykonując zredukowany budżet, Komisja zastosuje najwłaściwsze metody oceny, dbając o to, aby ograniczone fundusze Wspólnoty przyniosły dla wspólnotowej sieci transeuropejskiej możliwie najwyższą wartość.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich, zmienione rozporządzeniami (WE) nr 1655/1999 z dnia 19 lipca 1999 r., (WE) nr 788/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r., (WE) nr 807/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. oraz (WE) nr 1159/2005 z dnia 6 lipca 2005 r.

Zasadniczo rozporządzenie będące przedmiotem wniosku zapewnia kontynuację finansowania przez Wspólnotę projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie transeuropejskich sieci energetycznych i transportowych w okresie 2007–2013. Kluczowe zasady finansowania programu TEN, obecnie regulowane przez rozporządzenie 2236/95, w myśl rozporządzenia będącego przedmiotem wniosku pozostaną niezmienione. Wprowadzone zmiany odnoszą się do trzech głównych obszarów: 1) ustanowienia środków budżetowych, 2) rewizji uwarunkowań dotyczących finansowania w oparciu o a) ewolucję priorytetów odnoszących się do rozwoju i finansowania programu TEN na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat oraz odpowiednich standardów technicznych, b) dostępność środków

budżetowych i c) powszechnie uznaną potrzebę wzmocnienia dźwigni finansowania programu TEN poprzez mobilizację inwestycji publicznych i prywatnych, a także 3) dostosowania do ewolucji ram prawnych/administracyjnych, w szczególności pod względem zarządzania budżetem Wspólnoty.

Pomimo, że środki budżetowe dostępne na okres 2007–2013 opiewają na kwotę znacznie mniejszą niż szacowane potrzeby w porównaniu z poprzednim okresem, to jednak istotnie poszerzają możliwości finansowania programu TEN. W przypadku transportu, wzrost z 4,4 do 8,1 mld EUR stanowi faktycznie podwojenie dostępnych środków zważywszy, że projekt Galileo (pochłonął ok. 15 % dostępnych środków w okresie 2000–2006) w przyszłości będzie korzystał z niezależnej linii budżetowej. Celem zarządzania zwiększonymi środkami na realizację programu TEN Transport Komisja planuje utworzenie agencji wykonawczej, co zostało zatwierdzone przez komitet nadzorujący ds. agencji wykonawczych w dniu 16 listopada 2005 r.

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Wniosek jest spójny z innymi politykami i celami Unii, w szczególności w obszarach:

1) funkcjonowania rynku wewnętrznego: ułatwienie swobodnego przepływu towarów, usług i pracowników przez połączenie sieci krajowych, tj. wypełnienie brakujących ogniw na obszarach granic państwowych oraz zagwarantowanie współoperacyjności poprzez wyeliminowanie barier technologicznych; zagwarantowanie wzdłuż głównych osi europejskich ciągłego pokrycia potrzeb w zakresie przepustowości – poprzez usunięcie fizycznych wąskich gardeł i stosowanie na szeroką skalę inteligentnych systemów celem zoptymalizowania wykorzystania infrastruktury.

2) zrównoważonego rozwoju: przyczynienie się do redukcji emisji dwutlenku węgla oraz emisji toksycznych cząstek stałych poprzez promowanie ustawicznego rozwoju głównych osi europejskich (priorytetowe projekty w dziedzinie transportu i energii), na przykład, zwalczanie zatorów, zachęcanie do koncentracji międzynarodowych potoków ruchu, przyczynianie się do zmniejszenia zanieczyszczeń w miastach, a przez to do poprawy jakości życia ich mieszkańców; ustanowienie połączeń pomiędzy środkami transportu w taki sposób, aby wspierać rozwój wielomodalnych rozwiązań transportowych, oraz ograniczanie emisji wynikających z międzymiastowego transportu drogowego.

3) polityki regionalnej: poprawa dostępności, poprzez stworzenie efektywnych połączeń infrastrukturalnych – szczególnie tych regionów, które cierpią z racji utrudnień strukturalnych i/lub są odległe, celem przyspieszenia ich integracji gospodarczej.

4) polityki rozszerzenia i sąsiedztwa: rozszerzenie połączeń energetycznych i transportowych (w szczególności w dziedzinie transportu kolejowego i wodnego) poza granice obecnego obszaru UE celem ułatwienia rozwoju ogólnoeuropejskich korytarzy jako podstawy dla efektywnego przepływu usług oraz płynnego obrotu handlowego.

Pod względem horyzontalnym wniosek przyczynia się do osiągnięcia celów strategii lizbońskiej (oprócz wcześniej wymienionych celów, np. promocji innowacyjnych technologii zarządzania ruchem) oraz w pełni odzwierciedla cele prawidłowego i efektywnego zarządzania budżetem Wspólnoty.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Wniosek bezpośrednio odnosi się do wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju programu TEN, odpowiednio w zakresie transportu i energii. Ocena wpływu oraz konsultacje z zainteresowanymi stronami zostały podjęte w sektorze transportu w 2003 r., w związku z rewizją wytycznych przyjętą w 2004 r. (decyzja nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., zmieniająca decyzję nr 1692/96/WE dotyczącą wytycznych Wspólnoty dla rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej). Wyniki oceny zostały opublikowane w dokumencie SEC (2003) 1060. W sektorze energetycznym wyniki rozszerzonej oceny wpływu zostały opublikowane w dokumencie SEC (2003) 1369. W obydwu ocenach wpływu podkreśla się potrzebę udzielenia należytej pomocy finansowej z budżetu Wspólnoty, celem stymulacji krajowych (publicznych i prywatnych) inwestycji oraz zapewnienia terminowego zakończenia realizacji poszczególnych sieci. Z uwagi na powyższe, w ramach zmienionego wniosku dotyczącego rozporządzenia finansowego dla programu TEN, nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia odrębnych konsultacji z zainteresowanymi stronami ani oddzielnej oceny wpływu.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Przedmiotowe dziedziny naukowe/wiedzy specjalistycznej

Potrzeba inwestowania w infrastrukturę, w szczególności w sektorze transportu, została oceniona w skali ogólnoeuropejskiej w szeregu wszechstronnych studiów, m.in. w studium zatytułowanym „Scenariusze, prognozy dotyczące ruchu i analiza sieci korytarzy transeuropejskich”, które przeprowadzono w roku 2004 na zlecenie Komisji Europejskiej. Wyniki tego studium oraz dalsza analiza przeprowadzona przez Komisję w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi umożliwiła oszacowanie potrzeb inwestycyjnych dla transeuropejskiej sieci transportowej do roku 2020 i dla 30 priorytetowych projektów tej sieci, zgodnie z ustaleniami decyzji w sprawie wytycznych (decyzja nr 884/2004/WE, zmieniająca decyzję nr 1692/1996/WE). Równocześnie analiza ta pozwoliła Komisji na oszacowanie zapotrzebowania na środki z budżetu Wspólnoty w ramach linii budżetowej programu TEN Transport, jak ustalono we wstępnym wniosku dotyczącym rozporządzenia finansowego dla programów TEN.

Zastosowana metodologia

Uznane metodologie w zakresie prognozowania ruchu oraz zapytania kierowane do państw członkowskich poprzez odpowiednie Komitety programów TEN.

Główne konsultowane organizacje/eksperti

Firmy konsultingowe wyspecjalizowane w przedmiotowej dziedzinie oraz eksperci z rządów państw członkowskich.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Nie wykazano istnienia potencjalnych poważnych zagrożeń o nieodwracalnych skutkach.

Należyte przyznanie pomocy wspólnotowej jest istotne dla zmobilizowania inwestycji niezbędnych dla zapewnienia terminowego zakończenia realizacji przedmiotowych sieci transeuropejskich.

Środki zastosowane celem publicznego udostępnienia opinii ekspertów

Wnioski ekspertów zostały włączone do raportów opublikowanych przez Komisję oraz uwzględnione we wnioskach dotyczących wytycznych wspólnotowych i rozporządzenia finansowego w odniesieniu do programów TEN.

• **Ocena wpływu**

Uwzględniając fakt, że wniosek jest bezpośrednio związany z wytycznymi Wspólnoty dotyczącymi rozwoju transeuropejskich sieci w zakresie transportu i energii, a oceny wpływów zostały przeprowadzone w ramach tych wytycznych, nie zachodzi potrzeba wykonania odrębnej oceny wpływu.

Zasadniczo podtrzymuje się, że udzielenie pomocy wspólnotowej na projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania umożliwia sfinalizowanie najbardziej priorytetowych projektów transeuropejskich sieci w zakresie transportu i energii szybciej i efektywniej, niż byłoby to możliwe bez tej pomocy. Pociąga to za sobą powstanie znaczących korzyści dla wspólnotowych systemów transportu i energii oraz przyczynia się do wzrostu gospodarczego, tworzenia miejsc pracy (zatrudnienie czasowe podczas budowy oraz zatrudnienie stałe w dalszej perspektywie czasowej), poprawy warunków życia obywateli (np. poprzez skrócenie czasu podróży) oraz przysparza korzyści środowisku (poprzez redukcję emisji zanieczyszczeń).

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

• **Krótki opis proponowanego działania**

Wniosek, stanowiąc rewizję wstępnego wniosku Komisji z lipca 2004 r., ustanawia ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych w okresie 2007–2013. W oparciu o ramy finansowe dla tego okresu uzgodnione w kwietniu 2006 r., ustanawia on środki budżetowe w zakresie przyznania pomocy na rzecz projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w tych dwóch sektorach infrastruktury.

Wniosek określa uwarunkowania dotyczące przyznawania wspólnotowej pomocy finansowej, uwzględniając dostępne środki budżetowe, priorytety polityczne rozwoju programu TEN i jego finansowania, a także prawne/administracyjne ramy zarządzania budżetem Wspólnoty. Pod tym względem wniosek ustanawia w szczególności: uwarunkowania dotyczące wyboru projektów, formy pomocy wspólnotowej (obejmujące dwie nowe formy: udział w instrumencie gwarancyjnym oraz wkład w działania wspólnych przedsięwzięć, w oparciu o art. 171 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską) oraz maksymalne stawki pomocy Wspólnoty (podwyższone stawki dla szczególnych kategorii projektów o wysokim priorytecie, celem zwiększenia efektu dźwigni w mobilizacji inwestycji z różnych źródeł publicznych i prywatnych). Wniosek przyczynia się do poprawy jasności przepisów dotyczących udzielania pomocy oraz wdrażania związanych z nim decyzji Komisji (włącznie ze środkami, jakie należy podjąć na wypadek zaistnienia nieprawidłowości), jak również

wyjaśnia rolę zainteresowanych państw członkowskich. Wniosek zawiera udoskonalone definicje typów potencjalnych beneficjentów pomocy Wspólnoty w zakresie projektów programu TEN oraz innych kluczowych terminów podlegających rozporządzeniu będącemu przedmiotem wniosku. Ogólnie proponowane uwarunkowania i przepisy wspierają cel wzmocnienia koncentracji pomocy Wspólnoty na najważniejszych kwestiach priorytetowych dotyczących rozwoju sieci.

- **Podstawa prawna**

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, art. 155.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości znajduje zastosowanie w takim stopniu, w jakim wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą być osiągnięte w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie z następującego(-ych) powodu(-ów).

Przyznanie pomocy finansowej Wspólnoty w ramach budżetu dla programów TEN odnosi się do najważniejszych kwestii priorytetowych dotyczących tych sieci jako całości, tj. priorytetów, które zostały wskazane w perspektywie ogólnowspólnotowej i zostały określone w wytycznych Wspólnoty dotyczących rozwoju tych sieci. Priorytety te (takie jak ukończenie projektów priorytetowych, usunięcie wąskich gardeł w ramach tych projektów, realizacja odcinków projektów na pograniczu różnych państw, projekty przyczyniające się do optymalizacji wykorzystania infrastruktury – w szczególności poprzez rozwój i wdrożenie innowacyjnych technologii zarządzania w odniesieniu do różnych środków transportu, promowanie ponownego zrównoważenia środków transportu na korzyść środków najbardziej przyjaznych środowisku, projekty przyczyniające się do zwiększenia bezpieczeństwa, jakości usług i interoperacyjności w ramach programów TEN) wykraczają poza priorytety ustanawiane z punktu widzenia poszczególnych krajów. Ich wdrożenie prowadzi do tworzenia europejskiej wartości dodanej, która przewyższa korzyści osiągane z „priorytetów krajowych”. Aby wdrożyć te priorytety dotyczące transeuropejskich sieci jak najszybciej i jak najefektywniej, ważne jest, aby Wspólnota odpowiednio stymulowała krajowe wysiłki inwestycyjne poprzez przyznanie środków pomocy.

Same państwa członkowskie, pomimo skoordynowanych wysiłków, nie byłyby w stanie wyciągnąć pełnej korzyści, jaką dają działania na poziomie Wspólnoty.

Działania wspólnotowe lepiej przyczynią się do osiągnięcia celów wniosku z następującego(-ych) powodu(-ów).

Potrzeba działania wspólnotowego celem sfinansowania projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania w zakresie programów TEN wynika bezpośrednio z odpowiedzialności Wspólnoty za rozwój tych sieci, które z natury mają zakres ogólnowspólnotowy.

Spodziewane jest, że pomoc wspólnotowa dla projektów w ramach programu TEN przyczyni się do osiągnięcia pozytywnych efektów w odniesieniu do wzrostu gospodarczego (usprawnienie funkcjonowania rynku wewnętrznego, wkład w tworzenie zatrudnienia czasowego i stałego), dobrobytu oraz stanu środowiska.

Państwa członkowskie pozostają odpowiedzialne za opracowanie, sfinansowanie i realizację projektów zlokalizowanych na własnym terytorium, w pełnej zgodności z ustawodawstwem krajowym. Unia stymuluje inwestycje infrastrukturalne państw członkowskich celem zagwarantowania, że priorytety europejskie będą traktowane z należnym pierwszeństwem na poziomie krajowym.

Z uwagi na powyższe, wniosek jest zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z poniższego(-ych) powodu(-ów).

Proponowane środki mają na celu stymulowanie i kierowanie krajowych inwestycji strukturalnych, dzięki którym osiągnięte zostaną znaczne korzyści dla całej Wspólnoty, podczas gdy proces podejmowania decyzji w zakresie planowania, finansowania i realizacji projektów infrastrukturalnych będących przedmiotem wspólnego zainteresowania podlega odpowiednim przepisom prawa i procedurom poszczególnych państw członkowskich.

Komisja oraz rządy krajowe wspólnie ponoszą odpowiedzialność za zarządzanie środkami pomocy przeznaczonymi na realizację projektów w ramach programu TEN.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Inne środki byłyby nieadekwatne z poniższego(-ych) powodu(-ów).

Wniosek dotyczy zmiany istniejącego rozporządzenia.

4. WPLYW NA BUDŻET

Wniosek podlega ramom finansowym Wspólnoty na okres 2007–2013.

5. INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenie**

Wniosek umożliwia uproszczenie procedur administracyjnych dla władz publicznych (UE lub krajowych) oraz uproszczenie procedur administracyjnych dla podmiotów prywatnych.

Wniosek przyczynia się do wyjaśnienia i uproszczenia procedur przyznawania pomocy, a także do zmniejszenia obciążeń administracyjnych.

Zmieniony wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

określające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych oraz zmieniające rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 156,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 251 traktatu⁴, a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rada obradująca w Barcelonie, w dniach 15 - 16 marca 2002 r. podkreśliła w swoich wnioskach, że mocne i zintegrowane sieci infrastruktury energetycznej i transportowej stanowią podstawę wewnętrznego rynku europejskiego, a lepsze wykorzystanie istniejących sieci oraz utworzenie brakujących ogniw umożliwią zwiększenie wydajności i konkurencyjności oraz zagwarantują odpowiedni poziom jakości, jak również redukcję punktów nasycenia, a zatem w perspektywie długoterminowej, lepsze działanie. Potrzeby te wpisują się w ramy strategii przyjętej przez szefów państw i rządów na szczycie w Lizbonie, do której następnie regularnie się odwoływano.
- (2) Rada Europejska obradująca w dniach 12 - 13 grudnia 2003 r. zatwierdziła europejskie działanie na rzecz wzrostu zwracając się do Komisji o przekierowanie wydatków na inwestycje w kapitał fizyczny, zwłaszcza inwestycje w infrastrukturę sieci transeuropejskich, w których projekty priorytetowe stanowią zasadniczy element wzmacniania spójności rynku wewnętrznego.
- (3) Opóźnienia w realizacji połączeń transeuropejskich, w szczególności **odcinków transgranicznych** ~~sekcji transgranicznych~~, mogą w istotny sposób utrudniać konkurencyjność Wspólnoty, państw członkowskich oraz regionów peryferyjnych, które nie będą mogły w pełni korzystać z dobrodziejstw dużego wspólnego rynku.

¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁴

- (4) W decyzji (WE) nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej⁵, koszt uzupełnienia transeuropejskiej sieci transportowej, od chwili obecnej do roku 2020, został oszacowany na 600 miliardów EUR. Inwestycje niezbędne do realizacji jedynie projektów priorytetowych, w rozumieniu załącznika III do tej decyzji, stanowią prawie ~~140~~ **160** miliardów EUR w latach 2007-2013.

(art. 4a) Zgodnie z komunikatem „Naïades”⁶ i biorąc pod uwagę trwały charakter żeglugi śródlądowej, projekty priorytetowe dotyczące żeglugi śródlądowej, podobnie jak w przypadku sekcji transgranicznych, powinny być objęte zachęcającą stopą finansowania.

(art. 4b) W swojej rezolucji z dnia 8 czerwca 2005 r. w sprawie wyzwań politycznych stojących przed rozszerzoną Unią i środków budżetowych na lata 2007-2013, Parlament Europejski podkreślił strategiczne znaczenie sieci transportowych dla zakończenia procesu tworzenia wspólnego rynku i rozwoju bliskich stosunków politycznych z obecnymi i przyszłymi krajami kandydującymi oraz krajami należącymi do „grupy państw zaprzyjaźnionych”. Ponadto wyraził on również chęć przeanalizowania nowatorskich instrumentów finansowania, takich jak gwarancje kredytowe, koncesje europejskie, pożyczki europejskie i fundusz na rzecz dotacji na spłatę oprocentowania pożyczek.

- (5) Aby zrealizować te cele, zarówno Rada, jak i Parlament podkreśliły konieczność wzmocnienia i dostosowania instrumentów finansowych poprzez wzrost intensywności współfinansowania wspólnotowego, przewidując możliwość zastosowania wyższej stopy współfinansowania, zwłaszcza dla projektów o charakterze transgranicznym, pełniących funkcję tranzytową i przyczyniających się do pokonywania naturalnych przeszkód.

(6) Biorąc pod uwagę kwoty przyznane na transeuropejskie sieci transportowe i energetyczne (zwane dalej „TEN-T” i „TEN-E”) zgodnie z wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2007-2013 niemożliwe jest zrealizowanie wszystkich potrzeb związanych z realizacją priorytetów ustanowionych w decyzjach (WE) nr 1692/1996 (TEN-T) i [decyzja .../.../WE] (TEN-E). Należy zatem oprócz krajowego finansowania publicznego i prywatnego dodatkowo skoncentrować te środki na niektórych kategoriach projektów zapewniających największą wartość dodaną dla całej sieci, w szczególności na projektach dotyczących sekcji transgranicznych i likwidacji wąskich gardeł, w celu zagwarantowania ciągłości infrastruktury TEN-T lub TEN-E.

- (7) [Decyzja .../.../WE] Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiająca wytyczne dotyczące transeuropejskich sieci energetycznych i uchylająca decyzję 96/391/WE i decyzję 1229/2003/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia [...] r.⁷ określa cele, priorytety działania oraz projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania

⁵ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

⁶ COM(2006) 6.

⁷ Dz.U. L...

⁸ Dz.U. L 176 z 12.7.2003 str. 11.

mające na celu uzupełnienie i rozwinięcie tych sieci, w tym także projekty priorytetowe, oraz przyznaje pierwszeństwo projektom uznanym za projekty o interesie europejskim. Niezbędne inwestycje pozwalające wszystkim państwom członkowskim na pełne uczestnictwo w rynku wewnętrznym oraz na uzupełnienie połączeń z sieciami krajów sąsiadujących, państw członkowskich lub państw trzecich to inwestycje rządu 28 miliardów EUR, od chwili obecnej do 2013 r., przeznaczone wyłącznie na projekty priorytetowe. Kwota ta obejmuje około 8 mld EUR przeznaczonych na inwestycje realizowane w państwach trzecich.

~~Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady 1229/2003/WE z dnia 26 czerwca 2003 r. ustanawiająca zbiór wytycznych dla transeuropejskich sieci energetycznych oraz uchylająca decyzję nr 1254/93/WE określa cele, priorytety działania oraz projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, w tym także projekty priorytetowe mające na celu uzupełnienie i rozwinięcie tych sieci. Niezbędne inwestycje pozwalające wszystkim państwom członkowskim na pełne uczestnictwo w rynku wewnętrznym oraz na uzupełnienie połączeń z sieciami krajów sąsiadujących, to inwestycje rządu 28 miliardów euro, od chwili obecnej do 2013 r., przeznaczone wyłącznie na projekty priorytetowe. Kwota ta obejmuje około 8 mld EUR przeznaczonych na inwestycje realizowane w państwach trzecich.~~

- (8) Rada Europejska obradująca w dniach 12-13 grudnia 2003 r. zwróciła się do Komisji o kontynuowanie badań dotyczących konieczności stworzenia specjalnego wspólnotowego instrumentu gwarancji przeznaczonego na pokrycie ryzyk, jakie mogą powstać po zakończeniu etapu budowy w ramach projektów transeuropejskich sieci transportowych. Odnośnie do energetyki, Rada zwróciła się do Komisji o przekierowanie, w razie potrzeby, wydatków na inwestycje w kapitał fizyczny w celu stymulowania wzrostu.

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie sieci transeuropejskich⁹, zmienione rozporządzeniem nr 1655/99/WE i rozporządzeniem nr 807/2004/WE, stanowi rzeczywisty postęp, ponieważ dla projektów zgłoszonych jako priorytetowe przyznaje wyższy poziom finansowania, zwiększony do 20 %¹⁰. Jest ono jednak w dalszym ciągu uwarunkowane zasadami wdrażania, które wymagają uproszczenia i ogólnego budżetu o ograniczonych środkach. Zwiększenie wspólnotowej pomocy zarówno pod względem wysokości, jak i poziomu wsparcia, poprzez uzupełnienie krajowego finansowania publicznego i prywatnego, wydaje się więc konieczne, aby wzmocnić efekt dźwigni funduszy wspólnotowych, umożliwiając w ten sposób realizację przyjętych projektów priorytetowych.

~~W świetle rozwoju każdego z elementów składowych sieci transeuropejskich — transport i energetyka — oraz ich istotnych cech, a także w świetle skuteczniejszego zarządzania każdym programem, należy przewidzieć kilka odrębnych rozporządzeń dotyczących dziedzin dotychczas objętych rozporządzeniem Rady (WE) nr 2236/95.~~

⁹ Dz.U. L 228 z 23.9.1995, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 807/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 46).

¹⁰ Wszystkie projekty priorytetowe w dziedzinie energetyki korzystają z tej stawki, natomiast w dziedzinie transportu uwzględniane są jedynie odcinki transgraniczne lub odcinki pokonujące naturalne przeszkody.

Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy ustanowić program określający ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych. Program ten, który musi respektować wspólnotowy dorobek prawny, zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska, musi przyczyniać się do wzmacniania rynku wewnętrznego oraz wywierać stymulujący wpływ na konkurencyjność i wzrost Wspólnoty.

Zważywszy, że cele dotyczące realizacji transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych nie mogą być realizowane przez państwa członkowskie w wystarczającym stopniu, przede wszystkim z uwagi na konieczność koordynowania działań krajowych, natomiast mogą być lepiej realizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów.

- (9) **Pomoc finansowa Wspólnoty z budżetu sieci transeuropejskich powinna skupiać się** na projektach lub częściach projektów stanowiących największą europejską wartość dodaną i powinna zachęcać wykonawców do przyspieszenia realizacji projektów priorytetowych w ramach decyzji 1692/96/WE i ~~[.../.../WE] 1229/2003/CE~~. Pomoc ta musi również umożliwiać finansowanie innych projektów dotyczących infrastruktur europejskich stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, określonych we wspomnianych decyzjach.
- (10) Pomoc finansowa Wspólnoty udzielana jest w celu opracowywania projektów inwestycyjnych w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych, przekazywania pewnego wkładu finansowego, mobilizowania inwestorów instytucjonalnych i zachęcania do tworzenia finansowych powiązań partnerskich pomiędzy sektorem publicznym a prywatnym. W sektorze energetyki pomoc finansowa powinna głównie mieć na celu przyczynianie się do pokonywania przeszkód finansowych, jakie mogą pojawić się w trakcie przygotowywania projektów i na etapie ich opracowywania poprzedzającym rozpoczęcie budowy, oraz powinna być skoncentrowana na sekcjach transgranicznych projektów priorytetowych i połączeniach z sieciami krajów sąsiednich.

(art. 10a) W swoim komunikacie do Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lipca 2005 r. w sprawie rozmieszczenia europejskiego systemu sygnalizacji kolejowej ERTMS¹¹, Komisja podkreśliła znaczenie zagwarantowania szybkiego i skoordynowanego przejścia do tego systemu w celu zapewnienia interoperacyjności sieci transeuropejskiej. Dlatego też niezbędne jest docelowe i ograniczone w czasie wsparcie wspólnotowe jednocześnie dla elementów związanych z infrastrukturą i elementów pokładowych.

- (11) W przypadku niektórych projektów, państwo lub państwa członkowskie mogą być reprezentowane przez organizacje międzynarodowe. W przypadku **niektórych**

¹¹ COM(2005) 298.

projektów, Komisja powierza ich realizację wspólnym przedsiębiorstwom w rozumieniu art. 171 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Te szczególne sytuacje wymagają poszerzenia zakresu pojęcia beneficjenta korzystającego z finansowego wsparcia Wspólnoty zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

- (12) Pomoc finansowa Wspólnoty powinna mieć możliwość przyjmowania różnych form interwencji, to znaczy subwencji ~~bezpośrednich~~ **(badania i prace)**, dotacji na spłatę oprocentowania, instrumentów gwarancji kredytowych lub udziału w funduszach kapitałowych podwyższonego ryzyka, oraz możliwość pokrycia określonego ryzyka, jakie może pojawić się po zakończeniu etapu budowy. **Niezależnie od formy, pomoc finansowa Wspólnoty powinna być przyznawana zgodnie z przepisami rozporządzenia** Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich¹² oraz **zasadami jego wykonania**, o ile niniejsze **rozporządzenie** nie stanowi odstępstwa od tych zasad.

~~Pomoc finansowa Wspólnoty powinna mieć możliwość przyjmowania różnych form interwencji, to znaczy subwencji bezpośrednich, dotacji na spłatę oprocentowania, instrumentów gwarancji kredytowych, udziału w funduszach kapitałowych podwyższonego ryzyka, oraz możliwość pokrycia określonego ryzyka, jakie może pojawić się po zakończeniu etapu budowy.~~

- (13) W celu uruchomienia pomocy finansowej Wspólnoty dla projektów na wielką skalę, których realizacja rozłożona jest na wiele lat, należy umożliwić zaangażowanie się Wspólnoty w perspektywie wieloletniej, **w zależności od finansowanego projektu, zatwierdzonego programu wieloletniego i zatwierdzanych co rok środków na zobowiązania**. Jedynie stała, interesująca i zobowiązująca Wspólnotę w perspektywie długoterminowej pomoc umożliwi zmniejszenie niepewności związanej z realizacją tych projektów i zmobilizuje inwestorów zarówno publicznych, jak i prywatnych.

- (13a) Należy ustanowić instytucjonalne lub umowne środki zachęcania do finansowania publicznego-prywatnego, po dokonaniu oceny ich skuteczności, wraz z gwarancjami prawnymi zgodnymi z prawem konkurencji i zasadami rynku wewnętrznego, rozpowszechniając jednocześnie dobre praktyki wśród państw członkowskich.**

- (14) Szczególną uwagę należy zwrócić na skuteczną koordynację całości działań wspólnotowych mających wpływ na sieci transeuropejskie, zwłaszcza na finansowanie z funduszy strukturalnych i z Funduszu Spójności, jak również interwencje Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

- (15) Niniejsze rozporządzenie ustanawia, na cały **okres jego stosowania**, ramy finansowe stanowiące dla władz budżetowych odniesienie uprzywilejowane w rozumieniu pkt 3337 porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia ~~617~~ **617** maja ~~1999~~ **2006** r. zawartego pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej i poprawy procedury¹³.

¹² Dz.U. L 248 z 16.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione ... (Dz.U. L [...] z [...], str. [...]).

¹³ Dz.U. L [...] z [...], str [...].

- (16) Zważywszy, że cele dotyczące realizacji transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych nie mogą być osiągnięte przez państwa członkowskie w wystarczającym stopniu, przede wszystkim z uwagi na konieczność koordynowania działań krajowych, natomiast mogą być lepiej realizowane na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności przytoczoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów.
- (17) ~~Uwzględniając doświadczenie zdobyte podczas stosowania rozporządzenia nr 2236/95 oraz charakter uprawnień powierzonych Komisji na podstawie niniejszego rozporządzenia, Należy przyjąć środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹⁴.~~
- (18) W świetle rozwoju każdego z elementów składowych sieci transeuropejskich – transportu i energetyki - oraz ich istotnych cech, a także w celu skuteczniejszego zarządzania, należy przewidzieć kilka odrębnych rozporządzeń dotyczących dziedzin objętych dotychczas jedynym rozporządzeniem Rady (WE) nr 2236/95.
- (19) Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy **określić** ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych zgodnie z prawem i politykami wspólnotowymi **w szczególności** w dziedzinie konkurencji, ochrony środowiska, zdrowia, zrównoważonego rozwoju, udzielania zamówień publicznych, jak również z zasadami skutecznej realizacji polityk wspólnotowych w zakresie interoperacyjności.
- ~~Na podstawie niniejszego rozporządzenia należy określić ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych. Program ten, który musi respektować wspólnotowy dorobek prawny, zwłaszcza w zakresie ochrony środowiska, musi przyczyniać się do wzmacniania rynku wewnętrznego oraz wywierać stymulujący wpływ na konkurencyjność i wzrost Wspólnoty.~~
- ~~Uwzględniając doświadczenie zdobyte podczas stosowania rozporządzenia nr 2236/95 oraz charakter uprawnień powierzonych Komisji na podstawie niniejszego rozporządzenia, należy przyjąć środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹⁵.~~
- (20) W świetle powyższego i uwzględniając przyjęcie niniejszym rozporządzeniem szczegółowych przepisów w dziedzinie transportu i energetyki oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr ... z dnia ...¹⁶, przepisów dotyczących

¹⁴ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

¹⁵ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

¹⁶ **Dz.U. L** Zob. Dziennik Urzędowy zawierający rozporządzenie dotyczące systemu pozycjonowania i nawigacji satelitarnej (GALILEO).

systemów pozycjonowania i nawigacji satelitarnej, należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 2236/95 w celu ograniczenia jego zakresu stosowania jedynie do dziedziny telekomunikacji,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Rozdział I

Przepisy ogólne

Artykuł 1 *Przedmiot*

Niniejsze rozporządzenie określa warunki, zasady i procedury uruchamiania pomocy finansowej Wspólnoty dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, dotyczących transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych, zgodnie z art. 155 ust. 1 traktatu.

Artykuł 2 *Definicje*

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania” oznacza projekt lub część projektu określony jako stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania dla Wspólnoty w dziedzinie transportu w ramach decyzji nr 1692/96/WE oraz w dziedzinie energetyki w ramach [decyzji .../.../WE] decyzji 1229/2003/WE;
- 2) „projekt priorytetowy” oznacza projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania dotyczący danej trasy lub projekt traktowany przez Wspólnotę jako priorytetowy w dziedzinie transportu w ramach załącznika III do decyzji nr 1692/96/WE oraz w dziedzinie energetyki w ramach [decyzji .../.../WE] decyzji 1229/2003/WE;
- 3) „część projektu” oznacza wszelkie działania niezależne finansowo, technicznie lub czasowo, przyczyniające się do realizacji projektu;
- 3a) „odcinek transgraniczny” oznacza odcinki transgraniczne, o których mowa w art. 19b decyzji 1692/96/WE, obejmujące również odcinki transgraniczne zapewniające ciągłość projektu priorytetowego między dwoma państwami członkowskimi, przebiegające przez terytorium państwa trzeciego;**
- 4) „wąskie gardło” oznacza przeszkody, związane z prędkością i/lub przepustowością, które uniemożliwiają zagwarantowanie ciągłości ruchu, w szczególności w ramach projektów priorytetowych;**
- 5) „beneficjent” oznacza jedno lub kilka państw członkowskich, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 171 traktatu, przedsiębiorstwa bądź organy publiczne lub prywatne całkowicie**

odpowiadające za projekt i zamierzające zainwestować środki własne lub środki pozyskane od osób trzecich w celu realizacji projektu;

~~organ publiczny lub prywatny odpowiadający za nadzorowanie prac projektowych i zamierzający zainwestować środki własne lub środki pozyskane od osób trzecich w celu realizacji projektu;~~

- 6) „badania” oznaczają badania niezbędne do zdefiniowania projektu, w tym analizy przygotowawcze, studia wykonalności, analizy oceniające i **zatwierdzające** oraz wszelkie inne środki wsparcia technicznego, w tym działania poprzedzające prace niezbędne do pełnego zdefiniowania projektu i podjęcia decyzji o jego finansowaniu, takie jak działania rozpoznawcze na miejscu i przygotowanie planu finansowania;
- 7) „prace” oznaczają kupno i dostawa elementów składowych, systemów i usług oraz wykonanie prac budowlanych i instalacyjnych związanych z projektem, w tym odbiór instalacji i uruchomienie projektu;
- 8) „ryzyko pojawiające się po zakończeniu etapu budowy” oznacza ryzyko jakie może wystąpić w pierwszych latach po zakończeniu budowy spowodowane specyficznymi czynnikami i skutkujące zmniejszeniem wpływów eksploatacyjnych w stosunku do przewidywań;
- 9) „koszt projektu” oznacza całkowity koszt badań ~~i~~**lub** prac bezpośrednio związanych z projektem i niezbędnych do jego realizacji, rzeczywiście poniesionych przez beneficjenta;
- 10) „koszt kwalifikujący się” oznacza część kosztu projektu uwzględniana przez Komisję przy obliczaniu pomocy finansowej Wspólnoty.

Rozdział II

Projekty zakwalifikowane, formy i zasady przyznawania pomocy finansowej interwencji, kumulowanie pomocy

Artykuł 3

*Kryteria wyboru projektów **i wniosków o pomoc finansową Wspólnoty***

1. Jedynie projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania, określone w ramach decyzji 1692/96/WE i **[.../.../WE]1229/2003/WE**, mogą korzystać z pomocy finansowej Wspólnoty na mocy niniejszego rozporządzenia.

Kryteria wyboru wniosków o pomoc finansową Wspólnoty dotyczące tych projektów są uwarunkowane przestrzeganiem prawa wspólnotowego i realizacji polityk wspólnotowych.

~~Wybór jest uwarunkowany przestrzeganiem zasad wspólnotowych, szczególnie w dziedzinie konkurencji, ochrony środowiska, udzielania zamówień publicznych, jak również skutecznego wprowadzania w życie przepisów wspólnotowych w zakresie interoperacyjności sieci, zwłaszcza kolejowych.~~

3.2 Jedynie w zakresie transportu wybór uwarunkowany jest także złożeniem przez wnioskującego o pomoc finansową Wspólnoty i, w stosownym przypadku, przez zainteresowane państwo członkowskie lub państwa członkowskie zobowiązania do udziału w finansowaniu projektu ubiegającego się o pomoc finansową Wspólnoty, mobilizując w razie konieczności środki prywatne.

~~Jedynie w zakresie transportu wybór uwarunkowany jest także złożeniem zobowiązania przez każde zainteresowane państwo członkowskie do udziału w finansowaniu projektu ubiegającego się o pomoc finansową Wspólnoty, mobilizując w razie konieczności środki prywatne.~~

Projekty dotyczące transportu związane z sekcjami tranzgranicznymi lub częścią tych sekcji mogą być objęte pomocą finansową Wspólnoty, jeśli zainteresowane państwa członkowskie zawarły między sobą dwustronną umowę w sprawie pełnej realizacji projektu transgranicznego na odpowiednich terytoriach swoich państw.

Artykuł 4

Składanie wniosków o przyznanie pomocy finansowej

Wnioski o pomoc finansową Wspólnoty są przedstawiane Komisji przez zainteresowane państwo lub państwa członkowskie, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa lub, za zgodą zainteresowanego państwa lub zainteresowanych państw członkowskich, przez przedsiębiorstwa bądź organy publiczne lub prywatne.

~~Wnioski o pomoc finansową Wspólnoty są przedstawiane Komisji przez zainteresowane państwo lub państwa członkowskie. W dziedzinie energetyki, mogą one również być zgłaszane bezpośrednio przez zainteresowane przedsiębiorstwa lub organy publiczne za zgodą państwa lub państw członkowskich.~~

Artykuł 5

Wybór projektów

1. Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania korzystają z pomocy finansowej Wspólnoty w zależności od ich wkładu w realizację celów i priorytetów określonych w decyzji (WE) nr 1692/1996 i [.../...].

2. W dziedzinie transportu, szczególną uwagę zwraca się na następujące projekty i programy:

- a) projekty przedstawiane wspólnie przez co najmniej dwa państwa członkowskie, zwłaszcza w przypadku sekcji projektów transgranicznych;
- b) projekty dotyczące wąskich gardel realizowane w ramach projektów priorytetowych;**
- c) projekty przyczyniające się do ciągłości sieci i optymalizacji jej przepustowości;
- d) projekty priorytetowe przyczyniające się do integracji rynku wewnętrznego rozszerzonej Wspólnoty i do ponownego zrównoważenia środków transportu,

traktując w sposób uprzywilejowany projekty, które cechują się największym poszanowaniem środowiska, zwłaszcza transport towarowy na długich dystansach; w tym celu do wszystkich wniosków o pomoc finansową dla szybkich linii kolejowych, powinna być dołączana szczegółowa analiza zdolności przewozowych udostępnionych w sieci konwencjonalnej na korzyść transportu towarowego w wyniku przesunięcia ruchu na szybkie linie pasażerskie;

- e) projekty przyczyniające się do poprawy jakości usług oferowanych w sieci transeuropejskiej, które dzięki działaniom podejmowanym na rzecz infrastruktury zwiększają między innymi bezpieczeństwo użytkowników oraz zapewniają interoperacyjność między sieciami krajowymi;

f) projekty dotyczące rozwoju europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS (European Rail Traffic Management System) jak i systemów zarządzania ruchem lotniczym, morskim, rzeczny i przybrzeżnym, które gwarantują interoperacyjność między sieciami krajowymi.

~~programy dotyczące rozwoju systemów zarządzania ruchem kolejowym i wszystkich jego elementów składowych, jak również systemów zarządzania ruchem lotniczym i morskim, które gwarantują interoperacyjność.~~

3. W dziedzinie energetyki, szczególną uwagę zwraca się na projekty przyczyniające się do:

- a) ciągłości sieci i optymalizacji jej przepustowości,
- b) integracji wewnętrznego rynku energetycznego, a zwłaszcza stref transgranicznych,
- c) bezpieczeństwa zaopatrzenia energetycznego, a zwłaszcza połączeń z państwami trzecimi,
- d) łączenia źródeł energii odnawialnej i/lub
- e) pewności, niezawodności i interoperacyjności połączonych sieci.

~~Artykuł 6~~
~~Formy pomocy~~

~~Pomoc finansowa Wspólnoty obejmuje badania i prace, jak również ryzyka, jakie mogą wystąpić po zakończeniu etapu budowy.~~

Artykuł 6
Formy i zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty interwencji

1. Pomoc finansowa Wspólnoty ~~na badania i prace~~ dotycząca projektów, o których mowa w art. 3 ust. 1 może przyjmować jedną lub kilka następujących form ~~pomocy~~:

- a) dotacje **na badania lub prace**;

- b) dotacje na spłatę oprocentowania pożyczek udzielonych przez Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) lub przez inne publiczne lub prywatne organy finansowe;
- c) gwarancje kredytowe na pokrycie ryzyka, jakie może wystąpić po zakończeniu etapu budowy;
- d) udział w funduszach kapitałowych podwyższonego ryzyka;
- e) w poszczególnych przypadkach, łączenie wspólnotowych środków pomocy, o których mowa w lit. a) do d), celem uzyskania efektu maksymalnej stymulacji w oparciu o uruchomione środki budżetowe;

f) wkład w działalność wspólnych przedsiębiorstw.

2. Pomoc finansowa Wspólnoty nie przekracza następujących stawek:

a) w zakresie badań, 50 % całkowitego kwalifikującego się kosztu badań, bez względu na rodzaj projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;

b) w zakresie prac:

i) dla projektów priorytetowych w dziedzinie transportu:

- **maksymalnie 20 % kwalifikującego się kosztu prac;**
- **maksymalnie 30 % w przypadku sekcji transgranicznych tych projektów i projektów priorytetowych dotyczących żeglugi śródlądowej pod warunkiem, że ich realizacja rozpocznie się przed 2010 r. i że zainteresowane państwa członkowskie przedstawiły Komisji wszystkie niezbędne gwarancje dotyczące kondycji finansowej i harmonogramu realizacji projektu;**

ii) dla projektów priorytetowych w dziedzinie energetyki maksymalnie 20 % kwalifikującego się kosztu prac;

iii) dla projektów innych niż priorytetowe, w dziedzinie transportu i energetyki: maksymalnie 10 % kwalifikującego się kosztu prac;

c) w zakresie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym ERTMS:

i) dla elementów naziemnych, maksymalnie 50 % kwalifikującego się kosztu badań i prac;

ii) dla elementów pokładowych:

- **maksymalnie 50 % kosztu opracowania i wykonania prototypów dla instalacji ERTMS na istniejącym taborze kolejowym, pod warunkiem, że prototyp jest zatwierdzony w co najmniej dwóch państwach członkowskich;**

- maksymalnie 50 % kosztu prac związanych z instalowaniem wyposażenia seryjnego dla instalacji ERTMS na istniejącym lub nowym taborze kolejowym; w tych granicach Komisja może ustalić maksymalną kwotę pomocy na każdy zespół trakcyjny;

d) w zakresie realizacji inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności projektu SESAR (Single European Sky Air traffic management Research), stawka ta może osiągnąć maksymalnie 50 % kwalifikującego się kosztu badań i prac.

2. — Pomoc finansowa Wspólnoty nie przekracza następujących stawek:

a) — w zakresie badań 50% całkowitego kwalifikującego się kosztu badań, bez względu na rodzaj projektu stanowiącego przedmiot wspólnego zainteresowania;

b) — w zakresie prac:

i) — dla projektów priorytetowych w dziedzinie transportu maksymalnie 30 % całkowitego kwalifikującego się kosztu prac; w drodze wyjątku, sekcje transgraniczne tych projektów korzystają z poziomu pomocy o maksymalnej wysokości 50 % całkowitego kwalifikującego się kosztu prac, pod warunkiem, że ich realizacja rozpocznie się przed 2010 r. i że zainteresowane państwa członkowskie przedstawiły Komisji plan zawierający wszystkie niezbędne gwarancje dotyczące planu wkładu finansowego państw członkowskich i harmonogramu realizacji projektu; poziom ten zmienia się w zależności od korzyści uzyskanych przez inne państwa członkowskie; —

ii) — dla projektów priorytetowych w dziedzinie energetyki maksymalnie 20 % całkowitego kwalifikującego się kosztu prac;

iii) — dla pozostałych projektów w dziedzinie transportu maksymalnie 15 % całkowitego kwalifikującego się kosztu prac; w drodze wyjątku, dla projektów wpisujących się w rozwój systemów interoperacyjności, ochrony i bezpieczeństwa mogą osiągnąć maksymalnie 50 % całkowitego kwalifikującego się kosztu prac, z możliwością zmiany w zależności od korzyści uzyskanych przez inne państwa członkowskie;

iv) — dla pozostałych projektów w dziedzinie energetyki, maksymalnie 10 % całkowitego kwalifikującego się kosztu.

3. — Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 17 ust. 2, Komisja przyjmuje zasady przyznawania pomocy, harmonogram i wysokości wpłat w odniesieniu do instrumentów, o których mowa w ust. 1 lit. b), c) i d) niniejszego artykułu.

Artykuł 7

Kumulacja pomocy finansowej Wspólnoty

1. ~~Pomoc finansową dotyczącą badań i pomoc finansową dotyczącą prac można kumulować.~~

2. ~~Operacje EBI są zgodne z zasadami przyznawania pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia.~~

1. Wyklucza się pomoc finansową Wspólnoty dla części projektów korzystających z innych źródeł finansowania pokrywanych z budżetu wspólnotowego.

2. Operacje EBI są zgodne z zasadami przyznawania pomocy finansowej na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 8

Zgodność i Koordynacja z politykami wspólnotowymi

1. Projekty stanowiące przedmiot wspólnego zainteresowania finansowane w ramach niniejszego rozporządzenia muszą być zgodne z postanowieniami traktatu, aktami prawnymi przyjętymi na mocy postanowień traktatu i politykami wspólnotowymi, w tym z politykami w zakresie ochrony środowiska, zrównoważonego rozwoju, interoperacyjności, konkurencji i udzielania zamówień publicznych.

Komisja czuwa nad koordynacją i spójnością projektów współfinansowanych ~~przedsięwziętych~~ w ramach niniejszego rozporządzenia z działaniami podjętymi dzięki wkładowi z budżetu wspólnotowego, pomocy EBI i innym instrumentom finansowym Wspólnoty.

Rozdział III

Programowanie, realizacja, kontrola

Artykuł 9

~~Wdrożenie~~

~~Komisja jest odpowiedzialna za wdrożenie niniejszego rozporządzenia w decyzjach w sprawie przyznania pomocy finansowej, określa zasady i warunki realizacji projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania.~~

Artykuł 9

Planowanie wieloletnie i program roczny

1. Komisja ustala planowanie wieloletnie i program roczny zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2.

2. Planowanie wieloletnie obejmuje zarówno projekty priorytetowe, jak i projekty ERTMS i SESAR, oraz określa kryteria przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty i ramy finansowe na lata 2007-2013. Kwota musi mieścić się w przedziale od 65 do 85 % środków budżetowych, o których mowa w art. 18.

3. Program roczny określa kryteria przyznawania pomocy finansowej dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, nieuwzględnionych w planowaniu wieloletnim. ~~Co rok, środki nie wykorzystane w ramach planowania wieloletniego TEN-T są przeznaczane na wspieranie projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania uwzględnionych w programie rocznym.~~

Artykuł 10
Przyznawanie pomocy finansowej Wspólnoty

1. Komisja podejmuje decyzję w sprawie wysokości pomocy finansowej przyznawanej wybranym projektom lub częściom projektów i określa warunki i zasady ich realizacji.

2. Komisja powiadamia zainteresowanych beneficjentów i państwa członkowskie o każdej przyznanej pomocy finansowej.

~~Każdy projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, wybrany zgodnie z planowaniem wieloletnim, stanowi przedmiot wyłącznej decyzji Komisji o przyznaniu pomocy, przyjętej zgodnie z art. 17 ust. 2. Zobowiązanie budżetowe każdej rocznej transzy jest realizowane przez Komisję na podstawie decyzji, o przyznaniu, z uwzględnieniem oceny postępów realizacji projektów, przewidywanych potrzeb oraz dostępnych środków budżetowych.~~

~~Każdy projekt stanowiący przedmiot wspólnego zainteresowania, poza projektami, o których mowa w ust. 1, stanowi przedmiot decyzji o przyznaniu i zobowiązaniu budżetowym Komisji.~~

~~Komisja powiadamia państwa członkowskie o decyzji o przyznaniu pomocy, jak również o zasadach stosownej pomocy finansowej oraz informuje o tym beneficjentów.~~

Artykuł 11
Przepisy finansowe

1. W przypadku projektów objętych programami wieloletnimi, zobowiązania budżetowe mogą być podzielone na transze roczne. Komisja przyznaje poszczególne transze roczne uwzględniając postępy w pracach nad realizacją projektów lub etapów projektów korzystających z pomocy finansowej, przewidywane potrzeby oraz dostępność środków budżetowych.

Beneficjent otrzymuje informacje na temat przewidywanego harmonogramu zobowiązań dotyczących poszczególnych transz rocznych.

2. Pomoc finansowa Wspólnoty może pokrywać jedynie kwalifikujące się wydatki związane z projektem i poniesione przez beneficjenta lub beneficjentów lub strony trzecie odpowiedzialne za wykonanie projektu.

Do pomocy nie kwalifikują się w szczególności wydatki poniesione przed datą złożenia wniosku o przyznanie pomocy finansowej. Podatek VAT nie jest kosztem kwalifikującym się do pomocy.

3. Płatności dokonywane są w postaci zaliczek – wypłaty zaliczkowej, podzielonej w danym przypadku na kilka transzy, płatności wpłat pośrednich i wypłaty salda.

Sposób płatności jest jednak określany z uwzględnieniem w szczególności wieloletniej realizacji projektów związanych z infrastrukturą.

Wyplata zaliczkowa, lub w stosownym przypadku jej pierwsza transza, jest wypłacana w chwili przyznania pomocy finansowej.

Płatności okresowe są dokonywane na podstawie wniosków dotyczących płatności, z zastrzeżeniem przestrzegania przepisów art. 13 niniejszego rozporządzenia.

Płatności końcowej dokonuje się po zaakceptowaniu sprawozdania końcowego dotyczącego projektu przedstawionego przez beneficjenta i zatwierdzonego przez dane państwo członkowskie. Sprawozdanie końcowe przedstawia w szczególności faktycznie poniesione wydatki.

~~1. Pomoc wspólnotowa może pokrywać jedynie wydatki związane z projektami i poniesione przez beneficjentów lub strony trzecie odpowiedzialne za wykonanie projektu.~~
~~2. Wydatki poniesione przed dniem, w którym Komisja otrzymała wniosek o przyznanie pomocy nie kwalifikują się do pomocy.~~

~~3. Decyzje o przyznaniu pomocy finansowej podjęte przez Komisję zgodnie z art. 12 są zobowiązaniem do pokrycia wydatków zatwierdzonych przez budżet.~~

~~4. W zasadzie, płatności dokonywane są w postaci zaliczek, płatności pośrednich i wypłaty końcowej. Zaliczka, która zazwyczaj nie może przekraczać 50 % pierwszej transzy rocznej, jest wypłacana po zatwierdzeniu wniosku o przyznanie pomocy finansowej. Wypłaty pośrednie są realizowane na podstawie wezwania do zapłaty, biorąc pod uwagę postęp w pracach nad realizacją projektu lub badania i, jeśli to konieczne, uwzględniając zmiany w planach finansowych, które są przedstawione w sposób dokładny i klarowny.~~

~~5. Sposoby płatności uwzględniają fakt, że realizacja projektów związanych z infrastrukturą rozkłada się na szereg lat, stąd ważne jest, aby przewidzieć analogiczne rozłożenie finansowania.~~

~~6. Komisja dokonuje wypłaty końcowej po zaakceptowaniu sprawozdania końcowego dotyczącego projektu lub badania, przedstawionego przez beneficjentów i potwierdzonego przez państwo członkowskie oraz wyszczególniającego wszystkie faktycznie poniesione wydatki.~~

Artykuł 12

Obowiązki państw członkowskich

1. Państwa członkowskie dokładają wszelkich starań, w zakresie ich odpowiedzialności, w celu wykonania projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania korzystających z pomocy finansowej Wspólnoty przyznanej w ramach niniejszego rozporządzenia.

2. Państwa członkowskie udzielają wsparcia technicznego i prowadzą kontrolę finansową projektów w ścisłej współpracy z Komisją oraz zaświadczenia stan faktyczny i zgodność wydatków poniesionych z tytułu projektu lub części projektu. Beneficjenci mogą wnioskować o uczestnictwo Komisji w kontrolach przeprowadzanych na miejscu.

3. Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych zgodnie z ust. 2, dostarczając jej w szczególności opis systemów kontroli, zarządzania i monitorowania

utworzonych w celu zapewnienia, aby prace nad projektami zmierzały we właściwym kierunku.

Artykuł 12a

Zgodność z prawem wspólnotowym i politykami wspólnotowymi

Projekty lub części projektów finansowane w ramach niniejszego rozporządzenia są realizowane zgodnie z prawem wspólnotowym i politykami wspólnotowymi, zwłaszcza w zakresie konkurencji, ochrony środowiska, zdrowia, zrównoważonego rozwoju, udzielania zamówień publicznych i interoperacyjności.

Artykuł 13

Anulowanie, zmniejszenie, wstrzymanie i cofnięcie pomocy

1. Po przeprowadzeniu właściwego postępowania oraz poinformowaniu beneficjenta i w stosownych przypadkach zainteresowanego państwa członkowskiego lub zainteresowanych państw członkowskich, aby mogły one przedstawić swoje uwagi w określonym terminie, Komisja:

- a) anuluje, z wyjątkiem odpowiednio uzasadnionych przypadków, pomoc finansową przyznaną projektom lub częściom projektów związanych z projektami będącymi przedmiotem wspólnego zainteresowania, których realizacji nie rozpoczęto w ciągu dwóch lat od daty rozpoczęcia wskazanej w warunkach przyznawania pomocy;**
- b) może wstrzymać, zmniejszyć lub cofnąć pomoc finansową w następujących przypadkach:**
 - i) jeśli część pomocy finansowej lub jej całość wydaje się być nieuzasadniona;**
 - ii) w przypadku nieprawidłowości popełnionych w trakcie realizacji projektu lub części projektu w świetle przepisów prawa wspólnotowego i polityk wspólnotowych;**
 - iii) w przypadku nieprzestrzegania jednego z warunków przyznawania pomocy finansowej, w szczególności jeżeli bez zgody Komisji wprowadzono poważne zmiany dotyczące charakteru i warunków realizacji projektów;**
- c) może, uwzględniając wszystkie istotne czynniki, zwrócić się o zwrot wypłaconej pomocy finansowej, jeżeli po upływie dziesięciu lat od przyznania pomocy, realizacja części projektu korzystającej z tej pomocy nie została zakończona.**

2. Komisja może dokonać windykacji całości lub części już wypłaconych kwot:

- a) jeśli jest to niezbędne, zwłaszcza w wyniku anulowania, cofnięcia, zmniejszenia lub złożenia wniosku o zwrot pomocy finansowej;**

b) w przypadku kumulacji wspólnotowych pomocy finansowych.

- ~~1. — Pomoc finansowa Wspólnoty przyznana dla projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania, których realizacja nie została rozpoczęta w terminie dwóch lat od przewidzianej daty ich rozpoczęcia, wskazanej w decyzji o przyznaniu pomocy, jest anulowana przez Komisję, z wyjątkiem przypadków odpowiednio uzasadnionych i przedstawionych Komisji.~~
- ~~2. — W przypadku, gdy do realizacji projektu, część lub całość pomocy, która została udzielona wydaje się być nieuzasadniona, Komisja przystępuje do stosownego zbadania przypadku, zwracając się do państwa członkowskiego i/lub beneficjenta o przedstawienie swoich uwag w określonym terminie.~~
- ~~3. — W wyniku postępowania, o którym mowa w ust. 2, Komisja może zmniejszyć, wstrzymać lub cofnąć pomoc w zakresie danych działań, jeśli postępowanie wykaże nieprawidłowość lub nieprzestrzeganie jednego z warunków przedstawionych w decyzji o przyznaniu pomocy, w szczególności w przypadkach, w których znaczące zmiany odnoszące się do charakteru lub warunków wykonania projektu wprowadzono bez zgody Komisji.~~
- ~~4. — Każda niedozwolona kumulacja pomocy finansowej stanowi podstawę do zwrotu niesłusznie wypłaconych kwot.~~
- ~~5. — Jeżeli po upływie dziesięciu lat od przyznania pomocy finansowej Wspólnoty dla projektu, projekt ten nie został zakończony, Komisja może, w myśl zasady proporcjonalności, uwzględniając wszystkie istotne czynniki, zwrócić się o zwrot wypłaconej pomocy.~~
- ~~6. — Kwoty nienależnie otrzymane i podlegające zwrotowi zwracane są Komisji.~~

Artykuł 14

Ochrona interesów finansowych Wspólnoty

1. Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) może przeprowadzić kontrole i weryfikacje na miejscu, zgodnie z rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96¹⁷.
2. Dla potrzeb działań wspólnotowych finansowanych na mocy niniejszego rozporządzenia, pojęcie nieprawidłowości, o którym mowa w art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 2988/95¹⁸, oznacza jakiegokolwiek naruszenie przepisów prawa wspólnotowego lub zaniedbanie przestrzegania **warunków przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty** zobowiązania zawartego w umowie wynikające z działania podmiotu prawnego lub zaniechania podjęcia działania przez podmiot prawny, które spowodowało lub mogło spowodować szkodę w ogólnym budżecie Wspólnot lub w budżetach, które są zarządzane przez Wspólnoty, w związku z nieuzasadnionym wydatkiem.
3. **Warunki przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty** ~~Decyzje podejmowane w rozumieniu niniejszego rozporządzenia~~przewidują monitorowanie i kontrolę finansową

¹⁷ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, str. 2.

¹⁸ Dz.U. L 312 z 23.12.1995, str. 1.

przeprowadzaną przez Komisję, lub każdego upoważnionego przez nią przedstawiciela, oraz audyty przeprowadzane przez Trybunał Obrachunkowy, w stosownym przypadku przeprowadzane na miejscu.

4. Zainteresowane państwo członkowskie i Komisja przekazują sobie bezzwłocznie wszelkie stosowne informacje dotyczące wyników przeprowadzonych kontroli.

Rozdział IV

Przepisy końcowe

Artykuł 15 *Komitet*

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 3 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.
3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
4. Europejski Bank Inwestycyjny wyznacza przedstawiciela do Komitetu, który nie bierze udziału w głosowaniu.

Artykuł 16 *Ocena*

1. Komisja i państwa członkowskie, przy udziale beneficjentów, mogą przystąpić do oceny sposobu realizacji projektów ~~będących przedmiotem wspólnego zainteresowania i programów~~ oraz jej skutków, aby oszacować czy zostały osiągnięte pierwotnie zakładane cele, w tym także cele w zakresie ochrony środowiska.
2. Komisja może zwrócić się do państwa członkowskiego będącego beneficjentem o przedstawienie specjalnej oceny projektów ~~będących przedmiotem wspólnego zainteresowania~~ finansowanych w ramach niniejszego rozporządzenia lub, w stosownych przypadkach, o przekazanie jej informacji i dostarczenie wsparcia niezbędnego do przeprowadzenia oceny tych projektów.

Artykuł 17 *Informowanie i rozpowszechnianie informacji*

1. Co trzy lata Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Społeczno-Ekonomicznemu oraz Komitetowi Regionów sprawozdanie z działalności prowadzonej w ramach niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie to zawiera ocenę wyników uzyskanych w różnych dziedzinach stosowania dzięki zaangażowaniu Wspólnoty w porównaniu z pierwotnie zakładanymi celami, jak również rozdział dotyczący zawartości i realizacji trwającego planowania wieloletniego.

Sprawozdanie to zawiera również informacje dotyczące źródeł finansowania każdego projektu.

2. Zainteresowane państwa członkowskie i, w stosownym przypadku, beneficjenci dbają o to, aby pomocy udzielonej w ramach niniejszego rozporządzenia towarzyszyła odpowiednia promocja, w celu informowania opinii publicznej o roli Wspólnoty w realizacji projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania.

Artykuł 18
Środki budżetowe

1 Finansowa kwota referencyjna, **według cen bieżących**, na wdrożenie niniejszego rozporządzenia w latach 2007-2013 wynosi ~~20 690~~ **8 168** milionów EUR, z czego ~~20 350~~ **8 013** milionów przeznaczono na transport i ~~340~~ **155** milionów na energetykę.

2 Roczne środki zatwierdzane są przez władze budżetowe w granicach **wieloletnich ram finansowych**.

Artykuł 19
Pomoc techniczna i administracyjna

Pomoc finansowa Wspólnoty dla projektów, o których mowa w art. 3 może również obejmować wydatki dotyczące działań przygotowawczych i kontrolnych, monitorowania oraz działań związanych z audytem i oceną, które są niezbędne do zarządzania programem TEN i realizacji jego celów, w szczególności dotyczy to badań, spotkań, działań informacyjnych i publikacyjnych, wydatków związanych z sieciami informatycznymi mającymi na celu wymianę informacji, jak również wydatków odnoszących się do pomocy administracyjnej i technicznej, do której może odwołać się Komisja w celu zarządzania programem TEN. Może ona również obejmować wydatki dotyczące pomocy technicznej i administracyjnej niezbędnej do przejścia od realizacji programu TEN w ramach niniejszego rozporządzenia do działań podejmowanych w ramach rozporządzenia (WE) nr 2236/95. W celu pokrycia tych wydatków, tak aby umożliwić zarządzanie działaniami niezrealizowanymi przed dniem 31 grudnia 2013 r., po roku 2013 do budżetu mogą być w razie potrzeby dodane środki.

Artykuł 20
Klauzula rewizyjna

Przed końcem 2010 r. Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ogólne dotyczące zdobytych doświadczeń wraz z przewidzianymi w niniejszym rozporządzeniu mechanizmami dotyczącymi przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty.

Parlament Europejski i Rada, rozstrzygając zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 156 akapit pierwszy traktatu, decydują, czy i na jakich warunkach działania przewidziane niniejszym rozporządzeniem będą utrzymane lub zmienione po zakończeniu okresu, o którym mowa w art. **18**.

Artykuł 21
Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2236/95

W rozporządzeniu (WE) nr 2236/95 wprowadza się następujące zmiany:

1) Tytuł otrzymuje następujące brzmienie:

„Rozporządzenie Rady (WE) nr 2236/95 z dnia 18 września 1995 r. określające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci telekomunikacyjnych”.

2) Artykuł 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 1
Definicja i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie określa warunki, zasady i procedury uruchamiania pomocy wspólnotowej na rzecz projektów stanowiących przedmiot wspólnego zainteresowania w dziedzinie transeuropejskich sieci telekomunikacyjnych zgodnie z art. 155 ust. 1 traktatu.”

3) W art. 4 skreśla się ust. 3.

4) W art. 5, ust. 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3. Stawka pomocy finansowej Wspólnoty jest określona w art. 6 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr ... *

* Dz.U. L [...] z [...], str. [...]”.

5) Skreśla się art. 5.

6) W art. 9 ust. 1 lit. a), skreśla się tiret czwarte.

7) Artykuł 10 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 10
Przyznawanie pomocy finansowej

Zgodnie z art. 274 traktatu, Komisja decyduje o przyznaniu pomocy finansowej w ramach niniejszego rozporządzenia na podstawie oceny wniosków z uwzględnieniem kryteriów selekcji.”

8) W art. 11, ust. 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„7. Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 17 ust. 3, ramy prawne dla zasad, harmonogramu i kwot dotacji na spłatę oprocentowania, wsparcia do dopłat gwarantowanych i pomocy w formie udziału w funduszach kapitałowych podwyższonego ryzyka, w zakresie dotyczącym funduszy inwestycyjnych lub porównywalnych instytucji finansowych, których priorytetem jest udzielanie pożyczek podwyższonego ryzyka dla projektów sieci transeuropejskich.”

- 9) Skreśla się art.14.
- 10) W art. 15 ust. 3 zdanie pierwsze, odesłanie do art. 5 i 6 zastępuje się odesłaniem do art. 5 ust. 1 i 2 oraz do art. 6.
- 11) W art. 16, ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:
- „1. Komisja przedstawia do oceny sprawozdanie roczne z działalności prowadzonej w ramach niniejszego rozporządzenia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów. Sprawozdanie to zawiera ocenę wyników uzyskanych w różnych dziedzinach stosowania, dzięki zaangażowaniu Wspólnoty, z uwzględnieniem pierwotnie zakładanych celów.”
- 12) Skreśla się Załącznik.

Artykuł 22
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2007 r.

Działania w dziedzinie transportu i energetyki będące w toku w dniu stosowania niniejszego rozporządzenia w dalszym ciągu będą normowane rozporządzeniem (WE) nr 2236/95, w jego wersji obowiązującej w dniu 31 grudnia 2006 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

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

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

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

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

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

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

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 transfrontalières~~²² 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~~ 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, il a mise en œuvre d'un instrument de garantie ~~fonds de garantie permettra également~~ de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type partenariat public-privéPPP. Cet instrument sera conçu en coopération avec la BEI et devra être approvisionné par le budget RTE et la BEI à parts égales jusqu'à un maximum de 500 millions € chacun.

Des informations précises sont fournies par le demandeur de l'aide (et bénéficiaire éventuel, à savoir uns ou des 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 "publiques/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'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.~~

<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		58 <u>70</u>	

Situation future Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
Variation par rapport à la situation actuelle		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	37 (+10)		37	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	29 (+18)		(+10)	
	C	27 (+7)		29	
				(+18)	
Autres ressources humaines				27	
				(+7)	
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>
<u>Enveloppe globale (Titre A7)</u>		
<u>A0701 Missions</u>	<u>200.000</u>	<u>200 missions par an et 1.000 € par mission</u>
<u>A07030 Réunions</u>		
<u>A07031 Comités obligatoires (1)</u>	<u>162.000</u>	<u>4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE T par an à 27 et 1.500 € par personne</u>
<u>A07032 Comités non obligatoires (1)</u>		
<u>A07040 Conférences</u>		
<u>A0705 Études et consultations</u>		
<u>Autres dépenses (indiquer lesquelles)</u>		
<u>Systèmes d'information (A-5001/A-4300)</u>		
<u>Autres dépenses partie A (indiquer lesquelles)</u>		

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	49,8 <u>21,2</u>	49,7 <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	6,4 <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):	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>5</u>
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 informatiques:								
Sous-total 1	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>5</u>
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>5,6</u>
b) Réunion d'experts								

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

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

CE en Mio € (à la 3ème décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	<u>30</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	<u>10.000</u> 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 <u>91.000</u>	

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)	<u>523.000 €</u> 573.285 €
II.	Durée de l'action	7 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	<u>3.661.000 €</u> 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