



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 14.7.2004
COM(2004) 475 konč.

2004/0154 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskega omrežij ter o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2236/95

(predložila Komisija)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

I VSEEVROPSKA PROMETNA IN ENERGETSKA OMREŽJA, GIBALA RASTI IN POVEZANOSTI

1. Brez učinkovitih prometnih ali energetskih omrežij ni konkurenčnih gospodarstev. Vzpostavitev in dobro delovanje vseevropskih omrežij na področju prometa, energetike in telekomunikacij, ki so že več kot deset let priznana kot politika Skupnosti, sta dva od bistvenih pogojev za uspeh notranjega trga, za zagotovitev trajnega pretoka in varnosti energetske oskrbe v razširjeni Uniji. Kljub temu se omrežje srečuje s sicer hitro, a neuravnoteženo rastjo prometa, medtem ko se krepí potreba po trajnostnem razvoju in postaja nujna potreba po vključitvi tako prometnih kot energetskih omrežij novih držav članic.
2. Za dokončanje mreže na ravni Skupnosti bodo potrebne pomembne naložbe v ta omrežja. Celotni znesek naložb za dokončanje vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) v razširjeni Uniji, kakor sta ga dne 29. aprila 2004 odobrila Svet in Parlament, znaša tako za obdobje do leta 2020 več kot 600 milijard EUR, toda prometne infrastrukture, in v nekaterih primerih energetske infrastrukture, ostajajo brez financiranja zaradi pomanjkanja potrebnih finančnih sredstev in okvira, ki bi bil naklonjen naložbam.
3. Znesek, ki je potreben za dokončanje vseevropskega energetskega omrežja (TEN-T) je bil samo za prednostne projekte ocenjen na 28 milijard EUR. Če ostaja prometno omrežje v veliki meri odvisno od javnih skladov, pa se vseevropska energetska omrežja običajno obračajo na financiranje sektorskih operaterjev.
4. V nasprotju s sektorjem telekomunikacij, kjer je poudarek predvsem na uporabah, vseevropska prometna in energetska omrežja zahtevajo še vzpostavitev pomembnih osnovnih infrastruktur; zlasti še niso bili vzpostavljeni manjkajoči členi na ravni čezmejnih povezav. Zato je Evropski svet decembra 2003 v središče ukrepanja Skupnosti za rast postavil vseevropska prometna in energetska omrežja.
5. V luči tega razvoja in z vidika bolj učinkovitega upravljanja, se je zato zdelo primerno predvideti posebno uredbo za prometna in energetska omrežja.

II. NEZADOSTNA FINANCIRANJA VSEEVROPSKIH PROMETNIH OMREŽIJ

1. Nasproten položaj

6. Vendar je Komisija od leta 2001 v Beli knjigi o skupni prometni politiki opozarjala na zaostanke pri vzpostavljanju tega omrežja. Kljub obveznostim, ki so jih sprejele države članice na Evropskem svetu v Essnu decembra 1994, da bodo do leta 2010 izvedle štirinajst velikih infrastrukturnih projektov, so bili konec leta 2003 dejansko zaključeni samo trije od teh projektov. Dobilo se je manj kot četrtino potrebnih naložb za nadnacionalne povezave teh projektov. Pri sedanjem ritmu investiranja bi tako za dokončanje vseevropskega prometnega omrežja, kakor je bil popravljen leta 2004, potrebovali še najmanj dodatnih 20 let.

7. Za financiranje velikih prometnih projektov so državni davčni zavezanci, proračun Skupnosti in zasebni investitorji ali kombinacija vseh treh tisti, ki lahko zagotovijo potrebna financiranja.
8. Kar zadeva državne proračune, se države članice pri financiranju teh infrastruktur pogosto srečujejo s proračunskimi omejitvami, ki so med drugim povezane s spoštovanjem pakta stabilnosti in rasti. Sicer pa je državno financiranje v večini primerov podvrženo najnujnejšim državnim prednostnim nalogam in je jasno pokazalo svoje meje z dajanjem prednosti domačim delom omrežja v škodo projektom, od katerih imajo koristi tudi druge države članice.
9. Za dopolnitev virov financiranja bodo uporabniki tako pozvani, naj za financiranje infrastruktur prispevajo več, kot je bilo predvideno v predlogu Komisije o cestninah za težka tovorna vozila¹, (direktiva „Eurovinjeta“).
10. Pogosto gojeno upanje, da se bo udeležba zasebnih investitorjev pri financiranju velikih infrastrukturnih projektov povečala, je zaenkrat – z nekaj redkimi izjemami – ostalo prazno. Ker je bila najvišja stopnja sofinanciranja, ki jo je odobrila Uredba TEN o določitvi pravil za dodelitev finančne pomoči vseevropskemu omrežju², še do nedavnega omejena na 10 %, finančna pomoč Skupnosti ni mogla igrati prave vloge katalizatorja za javno zasebno partnerstvo (PPP). Kot je opozoril Evropski svet decembra 2003 v okviru Pobude za rast, bi omogočanje tipa PPP poleg tega zahtevalo odpravo nekaterih administrativnih ovir, zlasti neprimernosti računovodskih standardov koncesijskih podjetij, ki izvajajo PPP.
11. Vendar je Poročilo Van Miert ocenilo, da bi lahko zasebni sektor prispeval do 20 % celotnih stroškov teh infrastruktur, kar bi za javne finance, od katerih se že sedaj zahteva dokončanje omrežje, predstavljalo pomemben prispevek, toda pod določenimi pogoji. Predvsem je treba zvišati stopnjo sofinanciranja Skupnosti in finančne instrumente, ki jih ponuja Uredba TEN, prilagoditi tako, da bodo pokrili tveganja, ki se pojavijo po zaključku gradnje.
12. Med drugim je treba poudariti, da dokončanje teh vseevropskih transportnih infrastruktur ni zgolj politika „velikih projektov“, ki so se ji nekateri odpovedali. Njeni cilji so razvoj trgovine in dinamičnosti notranjega trga, krepitev povezanosti in prispevek k trajnostnemu razvoju. Glede na analizo učinkov iz leta 2003, se ta program neposredno vpisuje v cilje trajnostnega razvoja Evropskega sveta v Göteborgu. 80 % teh velikih projektov se dejansko nanaša na necestne načine. Za 4 % bodo znižali emisije CO₂, kot tudi onesnaževanje zraka, zlasti na občutljivih gorskih območjih. Zastoj na cestah bodo zmanjšali za 14 % in prihranili čas pri medregijskem prometu, kar bo omogočilo pomembne prihranke. Ti projekti bodo prispevali k stabilizaciji sektorske razdelitve in jo bodo lahko celo obrnili v prid načinom prevoza, ki so najbolj okolju prijazni, na glavnih mednarodnih oseh. Sicer pa bi morali ti projekti s prispevanjem k razvoju trgovine med državami članicami in

¹ COM(2003)448 konč. z dne 23.7.2003

² Uredba 1655/99

z izboljševanjem dostopnosti povečati potencial rasti za 0,2 do 0,3 % BDP, kar bi ustrezalo ustvarjanju ali ohranitvi enega milijona stalnih delovnih mest.³

2. Nove potrebe

13. S prihodom desetih novih držav članic v Unijo se bo promet na infrastrukturah med državami članicami, ki so ponekod zastarele ali katerih zmogljivost že danes ne dohaja potreb, do leta 2020 tako rekoč podvojil. Pomanjkanje učinkovitih vseevropskih povezav, ki bi zadostile tem novim potrebam, bo lahko resno ogrozilo konkurenčnost Unije in držav članic ter obrobni regij, ki od velikega enotnega trga ne bodo imele oziroma ne bodo več imele koristi.
14. Ta alarmantna ugotovitev je Komisijo prisilila v natančnejšo analizo razmer in v določitev manjkajočih povezav, ki jih je treba prednostno dokončati. Poročilo skupine, ki ji je predsedoval G. Karel Van Miert, in je bilo objavljeno junija 2003, je samo potrdilo nujnost uporabe veliko bolj odločnega pristopa na ravni Unije. Zlasti priporoča krepitev intenzivnosti finančne pomoči Skupnosti in osredotočenje njenih dejavnosti na serijo prednostnih koridorjev.
15. Na podlagi dela te skupine je Komisija oktobra 2003 predložila predlog za ponovno preučitev smernic za vseevropsko prometno omrežje in zlasti za posodobitev seznama prednostnih projektov, ki jih je odslej 30, vključno s 14 projekti, ki so bili določeni že v Essnu. Evropski parlament in Svet sta 29. aprila 2004 predlog sprejela. Te projekte je najprej natančno preučila skupina Van Miert, potem pa še Komisija v svoji poglobljeni študiji učinkov. Časovni načrti, stroški in glavne značilnosti projektov so odslej znani⁴, čeprav bodo lahko njihov točen potek in krajeven vpliv na okolje še točneje določeni.

3. Dodana vrednost financiranja Skupnosti

16. Čeprav je Skupnost pristojna za načrtovanje vseevropskih omrežij, pa te pristojnosti ne spremlja ustrezna finančna struktura za vzpostavitev omrežij.
17. Financiranje Skupnosti ima kljub temu pomembne prednosti pred državnim financiranjem. Nudi stabilnost financiranja čez daljše obdobje, ki je veliko državnih proračunov, podvrženih nihanjem gospodarskih razmer in spremembam v ponudbi in povpraševanju, ne more nuditi; igra vlogo vzvoda, ki države članice spodbuja k investiranju v projekte z visoko evropsko dodano vrednostjo ter k medsebojnemu usklajevanju. Prispeva k izvajanju prometne politike, zlasti z dajanjem prednosti najbolj „trajnostnim“ načinom prevoza, predvsem železniškim čezmejnimi povezavam⁵, in lahko prav tako služi kot katalizator za izgradnjo javnega zasebnega partnerstva.

³ Številke so vzete iz SEC (2003) 1060 in iz študije „Analiza scenarijev, prometa in koridorjev TEN-Prometa (TEN-STAC)“.

⁴ Cf. poglavje II poročila Van Miert, ki se ga najde na spletni strani „Europa“, kot tudi dokument SEC (2003) 1060, 1.10.2003, „Podrobna analiza učinkov predloga, ki spreminja Odločbo št. 1692/96/ES o razvoju vseevropskega prometnega omrežja“.

⁵ Več kot 65 % proračuna RTE je dodeljenih železniškim projektom in 20 % sistemom inteligentnih in inovativnih načinov prevoza (ITS), kot so sistemi medsebojnega delovanja na železniškem ali letalskem

18. Drugi ključni vidik zagovarja ne samo povečanje stopnje udeležbe Skupnosti, ampak tudi čim prejšnjo odobritev (celotnega) finančnega okvirja, ki bo na razpolago za velike projekte vseevropskega prometnega omrežja : glavni prednostni projekti, ki se bodo začeli med letoma 2006 in 2008 (Brenner ali Lyon–Torino–Benetke–Trst–Ljubljana–Budimpešta) ali tisti, ki že potekajo (kot je Perpignan–Figueras), bodo za obdobje 2007–2013 potrebovali zagotovila o razpoložljivosti sredstev Skupnosti. Poznavanje zneskov in pravil za uporabo finančne pomoči Skupnosti, je bistveno, če se želimo izogniti zamudam pri sprejemanju odločitev o začetku projektov. Ker je Skupnost postala – za te projekte – nepogrešljiv partner pri vzpostavitvi finančnih načrtov, bi negotovosti negativno vplivale na dokončanje slednjih. To bi bilo v popolnem nasprotju s političnimi izbirami, ki jih zagovarja celotna Skupnost, in zlasti z nujno potrebo po dokončanju velikih projektov v najkrajšem času, kot sta večkrat poudarila Evropski parlament in Svet.
19. Kljub vsem prednostim se zdijo sredstva, ki so dodeljena za vseevropska omrežja do leta 2006, zanemarljiva v primerjavi s stroški za vzpostavitev omrežja. Sedanja Uredba o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih omrežij razpolaga v obdobju 2000–2006 s celotnim finančnim okvirom v višini 4 600 milijonov EUR (pri čemer je 4 170 milijonov EUR namenjenih prometu⁶), v tem obdobju torej komaj 600 milijonov EUR na leto, kar pa je nezadostno glede na finančne potrebe, izračunane za vseevropsko prometno omrežje, in glede na število vlog držav članic za dodelitev finančne pomoči, ki kar nekajkrat presega ta finančni okvir.
20. Čeprav kohezijski skladi prispevajo 1,9 milijarde EUR letno, k čemur je dodana še nezanemarljiva podpora iz evropskih skladov za regionalni razvoj (ESRZ), sta ta dva instrumenta dodeljena le nekaterim državam ali obrobni regijam in ne infrastrukturnim centralnim regij, kjer prihaja do pojave zgojitve zastojev. V nasprotju s splošno razširjenim mnenjem, večino prednostnih projektov vseevropskega omrežja najdemo v državah, ki ne bodo upravičene do teh dveh instrumentov.
21. Evropska investicijska banka (EIB) prav tako prispeva k financiranju omrežij, toda s posojili. Vendar morajo biti ta posojila povrnjena in se v glavnem osredotočajo na projekte z nizkim tveganjem v škodo bolj zapletenim in na kratki rok manj donosnim železniškim ali čezmejnimi projektom.
22. V bistvu največje zamude zadevajo železniške projekte in čezmejne povezave in ne dopuščajo povečanja dinamičnosti, ki jo je omogočilo odprtje železniškega trga⁷ : nobeden od glavnih prehodov čez Alpe, kot sta Brenner ali Lyon–Torino, o katerih teče beseda že od konca 80-tih let in katerih cilj je razbremenitev osi, ki so preobremenjene s težkimi tovornimi vozili, še ni bil uresničen in njihovo dokončanje je v najboljšem primeru predvideno po letu 2015. Te zamude postajajo eden glavnih virov zastojev in neuravnoveženosti med načini prevoza na glavnih oseh.

področju. Poseben poudarek se daje tudi na razvoj velikih čezmejnih projektov za tovorni promet, ki dobivajo finančno pomoč.

6 Dodatnih 255 milijonov evrov je dodeljenih med 2004 in 2006 za širitev.

7 Skupaj za tovorni promet leta 2007 in leta 2010 za mednarodne povezave potnikov.

23. S tem v zvezi bi bilo treba spomniti, da bi dokončanje čezmejnih delov – s pomočjo ustrezne finančne pomoči Skupnosti – skupaj z državnimi odseki omogočilo povečanje stopnje donosnosti slednjih in bi ugodno vplivalo tudi na druge dele omrežja. Dejansko je več velikih prednostnih projektov – kot je projekt železniške povezave Pariz–Bruselj–Köln–Amsterdam–London (PBKAL) – v preteklosti trpelo zaradi pomanjkanja zvezanosti omrežja.
24. Da bi čim bolj zmanjšali tako tveganje, bi bilo treba – preko primerne finančne pomoči Skupnosti – spodbujati financiranje infrastruktur s strani držav članic, ki sicer niso neposredno povezane z deli, imajo pa od njih koristi. Tak je že primer nekaterih velikih prednostnih projektov. Po datumu zadnji primer se nanaša na francosko-italijanski sporazum z dne 5. maja 2004 za izgradnjo osnovnega predora Lyon–Torino, za katerega prispeva Italija 63 %, Francija pa 37 % sredstev, zato da se uravnoteži breme naložb celotnega projekta – in zato olajša njegovo izgradnjo – upoštevajoč zlasti dejstvo, da se ceste, ki vodijo do predora in jih je treba zgraditi, v glavnem nahajajo v Franciji.

4. Velike finančne potrebe

25. Finančne potrebe za samo 30 prednostnih projektov v smislu Priloge III Odločbe o smernicah za vseevropska prometna omrežja, ki sta jih določila Evropski parlament in Svet⁸, znašajo 225 milijard evrov, pri čemer največji del stroškov, približno 140 milijard evrov, pade na obdobje med letoma 2007 in 2013. Naslednja tabela prikazuje oceno stroškov za obdobje 2007–2013 in potrebno pomoč za tri najbolj znane velike prednostne projekte.

	Potrebne naložbe za obdobje 2007–2013 in letna pomoč na osnovi 50-odstotne stopnje (ocene v milijonih eurih)								
Projekt	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Skupaj
PP6, Lyon–Torino, (mednarodni del) 2007–2013 ⁹	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, predor Brenner Basis (2007–	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100

⁸ Odločba št. 884/2204/ES

⁹ Že dodeljena pomoč ni vključena.

2013)									
PP3, Perpignan– Figueras ¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Skupaj	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. Če je bila finančna pomoč Skupnosti in še naprej ostaja v razvojni stopnji privlačna zaradi stopnje sofinanciranja, ki lahko sega do 50 %, kar je predvsem prispevalo k začetku nekaterih velikih prednostnih projektov, pa je finančna pomoč veliko manj privlačna na stopnji gradnje. Ker celotni znesek finančne pomoči Skupnosti ne sme preseči 10 % celotnih stroškov naložb, sofinancirana dela, ki sledijo razvojni stopnji, ne morejo dobiti pomoči v najvišjem znesku 10 %.
27. Sprejetje nove Uredbe o dodelitvi finančne pomoči Skupnosti projektom vseevropskih omrežij¹¹ je že resničen napredek, saj omogoča, da se pomoč osredotoči na projekte, ki jo najbolj potrebujejo (čezmejni prednostni projekti ali projekti, ki prečkajo naravne ovire), in ima zahvaljujoč se zvišani stopnji pomoči na največ 20 %¹² večji spodbujevalni učinek.. Toda to prizadevanje se zdi še vedno nezadostno v primeru nekaterih velikih projektov, ki pomenijo ključne dele omrežja in znatno stroškovno breme, ki pade na države članice (cf. tabela zgoraj).
28. Ta sprememba uredbe se je nanašala zgolj na stopnjo, uporabno za projekte na podlagi finančnega okvira znotraj sedanjih finančnih perspektiv, zato so finančna sredstva omejena. Prav tako se za krepitev spodbujevalnega učinka skladov Skupnosti zdi nujno, da se poleg nacionalnega javnega in zasebnega financiranja poveča pomoč Skupnosti, hkrati v znesku in stopnji pomoči, kar bi skladno s časovnim načrtom iz Priloge III omogočilo izvedbo prednostnih projektov, sprejetih z nedavno Odločbo Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah TEN-T.

III. NOVE RAZMERE ZA VSEEVROPSKA ENERGETSKA OMREŽJA, KI POMENI NOVE POTREBE

1. Notranji energetski trg in zunanja odvisnost

29. Direktive, ki v energetske sektorju odpirajo trge s plinom in električno energijo v Evropi, bistveno spreminjajo energetske trge in energetski sektor. Do leta 2007 bodo trgi s plinom in elektriko vseh držav članic popolnoma odprti. Nujno je, da se hitro vzpostavi učinkovita konkurenčnost in da imajo potrošniki resnično možnost izbire med ponudniki storitev; da kakovost storitev, zlasti varnost energetske oskrbe, ostaja optimalna, brez prekinitev energije; in da se dosežejo cilji, določeni na evropski ravni, zlasti kar zadeva obnovljive vire energije.

¹⁰ Stroški 2007–2009

¹¹ Uredba 807/2004, 21.4.2004, UL L 143, 30.4.2004.

¹² Ta povišana stopnja velja tudi za prednostne projekte v energetske sektorju.

30. Na več zaporednih zasedanjih (Stockholm (2001), Barcelona (2002), Bruselj¹³ (2003)) je Evropski svet ugotovil, da neprimerna infrastruktura lahko resno škoduje doseženim napredkom na področju energetskega trga in ureditvenega okvira.
31. Prihodnja leta bodo za Evropo odločilna zaradi rastoče zunanje odvisnosti in stalne nestabilnosti globalnih energetskih trgov. Zunanja odvisnost Skupnosti na področju plina naj bi se zvišala s sedanjih 50 % na več kot 80 % leta 2030. Izzivi, ki iz tega izhajajo, so analizirani v Zeleni knjigi o varnosti energetske oskrbe¹⁴.
32. Notranji in zunanji razvoj infrastruktur se morata obravnavati sočasno. Evropski svet v Bruslju (2003) je poudaril, da razvoj energetskih infrastruktur pomeni popolno vključitev novih sosednjih in partnerskih držav EU v evropski trg. Sosednje države igrajo bistveno vlogo v energetske politiki Skupnosti, s tem ko zadovoljujejo pomemben del potreb Skupnosti po naravnem plinu in zagotavljajo tranzit primarne energije proti Skupnosti. Postopoma bodo postale pomembni udeleženci na notranjih trgih plina in elektrike Skupnosti¹⁵.
33. Razvoj obnovljivih virov energij v Evropi bi lahko zahteval nove naložbe v obstoječe energetske sisteme, zlasti v električna omrežja. Krepitev omrežne infrastrukture bi bila bistven element evropske politike za razvoj na priemr generatorjev vetrne energije na morju¹⁶. To se že sedaj priznava v smernicah za vseevropska energetska omrežja, v katerih več prednostnih projektov vključuje povezave z napravami na morju.
34. Vse to ima bistvene posledice za energetske infrastrukture. Obstoječa infrastruktura mora biti uporabna za nove energetske tokove, za katere sprva ni bila predvidena. Vzporedno s tem bo potreba po novih infrastrukturah v prihodnjih letih še vedno prisotna. Kar zadeva energetske sektor, sta Evropski parlament in Svet sprejela smernice Skupnosti, ki določajo cilje, prednostne naloge in projekte skupnega interesa na področju vseevropskih energetskih omrežij (TEN-E)¹⁷.
35. Finančna pomoč Skupnosti iz proračunske postavke TEN-E znaša v tem trenutku približno 22 milijonov evrov na leto za sedanje obdobje. Doslej je bila finančna pomoč dodeljena predvsem študijam izvedljivosti. Opravljeno vrednotenje¹⁸ utemeljuje, da so bile študije koristne za spodbujanje sodelovanja, izdelavo izbir in pridobitev pooblastil. V finančnem smislu je pomoč iz proračuna TEN-E običajno znašala manj kot 1 % celotnih stroškov naložb za projekte. Pri podpori razvoja energetskih omrežij so bili uporabljeni drugi instrumenti Skupnosti (strukturni skladi, programi zunanjega sodelovanja, Evropska investicijska banka), vsak v skladu s svojo filozofijo delovanja¹⁹.

¹³ Ki je odobril Evropsko pobudo za rast.

¹⁴ Zelena knjiga „Naproti evropski strategiji za energetske oskrbo“ COM(2000)769

¹⁵ Razvoj energetske politike za razširjeno EU, za sosednje in partnerske države, COM(2003)262

¹⁶ Kot je prikazano v „Delež obnovljive energije v EU“ COM(2004)366.

¹⁷ Odločba 1254/96/ES, Odločba št. 1229/2003/ES

¹⁸ Ocena na sredini programa RTE-E, 2004

¹⁹ 1996–2000: Strukturni skladi, subvencije v višini okrog 2 milijard evrov; Evropska investicijska banka, posojila v višini 3 milijard evrov.

2. Dodana vrednost ukrepanja Skupnosti

36. Ko se bo notranji energetski trg razvil, bodo koristi od infrastrukturnih naložb bolj porazdeljene kot prej. Ali konkretno, električna medsebojna povezanost, ki omogoča razvoj učinkovite konkurenčnosti na več trgih, koristi vsem tem trgom. Novi terminal za utekočinjen naravni plin (UNP) bo vplival na varnost oskrbe in konkurenčnost, ki bo segala preko ozemlja države članice, na katerem je zgrajen. Medtem ko to povečuje vrednost energetskih infrastruktur na evropski ravni, hkrati vpliva na mehanizme spodbud k naložbam na ravni držav članic. Evropski pristop bo postal še pomembnejši in tehtnejši.
37. V primeru električne medsebojne povezave na primer, bi naložbe običajno prevzeli državni prenosni operaterji, stroški pa bi bili upoštevani pri določitvi predpisanih cen. Toda ocena koristi naložb in tega, kar lahko upravičeno pričakujejo, da bodo dobili nazaj s potrošniškimi cenami, ostaja predvsem državna. Zato mora biti evropska korist teh naložb v medsebojne povezave predmet posebnega priznanja in podpore.
38. V primeru zunanje ponudbe plina, naložbe praviloma prevzamejo zasebne energetske družbe²⁰. Investitorji v infrastrukturo oskrbe s plinom se bodo soočili s spremenljivimi političnimi in gospodarskimi razmerami, tako zunaj kot na notranjem trgu (na primer: varnost povpraševanja). Javni interes Skupnosti za zajamčeno oskrbo evropskega trga s plinom v prihodnjih dvajsetih letih bi lahko upravičila ne samo politično podporo in razvoj primernih okvirov za naložbe, temveč tudi porazdelitev tveganj začetnih investicij.
39. Vzpostavitev notranjega trga z elektriko in plinom je povečal pomembnost prilagoditve evropskih energetskih infrastruktur, da bi spodbujale razvoj konkurenčnega evropskega trga in da bi zagotovile oskrbo z energijo za sosednje države. Liberalizacija in povezanost trgov sta ravno tako spremenili spodbude k naložbam. Med drugim je po novem pozornost usmerjena na naložbe, ki so predvsem v evropskem interesu. To tudi pomeni, da javne pomoči za naložbe v infrastrukturo ne smejo izkriviti konkurenčnosti.
40. Skupnost je že odobrila seznam projektov energetskih infrastruktur skupnega interesa v smernicah TEN-E. Gre za projekte, ki so združljivi s trajnostnim razvojem in ki so zlasti pomembni za konkurenčno delovanje notranjega evropskega trga v Evropi ali za krepitev evropske varnosti oskrbe.
41. Ti prednostni projekti, za katere so se vsi strinjali, da imajo točno določen evropski interes, upravičujejo spodbujanje in podporo. Običajno je pomoč za pripravljalne študije (ki lahko vključujejo predhodno razvojno delo) lahko zadostna spodbuda. V izjemnih primerih je lahko potreben prispevek h gradnji, ki je bistveno povezan z evropskim interesom, za katerega ne morejo upravičeno prevzeti odgovornost zgolj potrošniki ene ali dveh držav članic.
42. V preteklosti, ko je bila pomoč osredotočena predvsem na študije, je pomoč za vseevropska energetska omrežja (22 milijonov evrov na leto) znašala približno 1 %

²⁰ Vsaj za dele omrežja zunaj EU.

investicijskih stroškov projekta. V novih razmerah pa velja, da če je 1,7-odstotna pomoč razumljena kot sprejemljiva osnova in je uporabljena pri celotnih investicijskih stroških v Evropi za prednostne projekte, določene v smernicah TEN-E (20 milijard eurov), bi to pomenilo povprečen proračun v višini 50 milijonov eurov na leto za obdobje 2007–2013.

3. Medsebojno povezovanje električnih omrežij

43. Pomoč TEN-E bi se osredotočila na tiste projekte ali dele projektov, ki so določeni v smernicah TEN-E²¹, za katere bi evropska pomoč ustvarila največjo dodano vrednost in bi omogočila napredovanje izvajanja. Pomoči projektom TEN-E bi se odobrile le, če bi se čutilo, da je prišlo do gospodarskih težav pri projektih, ki jih financira samo zasebni sektor. Verjetno gre za projekte, pri katerih se koristi delijo v najširšem obsegu.
44. Evropski svet v Barceloni leta 2002 je poudaril, da je pomembno dokončati manjkajoče dele električnih omrežij in določiti konkreten cilj za medsebojne električne povezave najmanj v višini 10 % obstoječe domače električne proizvodne zmogljivosti. Več držav članic še ni doseglo te ravni. Vseevropske izmenjave elektrike v Evropi ne presegajo 8 % porabe. Evropski svet je prav tako priznal, da je mogoče, da cilj v višini 10 % ne bo zadostoval v primerih, kjer obstaja velika nasičenost trga.
45. Neustrezne medsebojne električne povezave bodo tudi omejile operativno varnost oskrbe omrežij in škodovalo prizadevanjem za preprečitev in upravljanje električnih izpadov. V Italiji na primer, naj bi okrepitev električnih povezav s sosednjimi državami, zlasti z Avstrijo in Slovenijo, dosegla večjo zanesljivost in raznolikost ponudbe. Usklajeno delovanje energetskih omrežij Skupnosti in sosednjih držav lahko znatno pripomore k varnosti oskrbe. Dolgoročno bo neustrezna zmogljivost medsebojne električne povezave škodila učinkoviti uporabi energetskih virov v Evropi.

4. Krepitev oskrbe s plinom

46. Zunanja odvisnost Skupnosti od plina naj bi se zvišala s 50 % v tem trenutku na več kot 80 % leta 2030. Upoštevajoč čas, ki je praviloma potreben za velike projekte, pri katerih se investira v več držav, bi bilo premišljeno, če bi za obnovitev in gradnjo novih omrežij že sedaj izvedli izdatne naložbe za zagotovitev oskrbe Evrope s plinom iz tretjih držav, zlasti Rusije, Alžirije, z območja ob Kaspijskem jezeru in iz Mašreka.

IV. O NUJNOSTI NOVEGA OKVIRA ZA VSEEVROPSKA PROMETNA IN ENERGETSKA OMREŽJA

47. Ob upoštevanju povedanega je poleg preprostih proračunskih vidikov treba pripraviti obsežnejši pregled določb, področja uporabe ter instrumentov izvajanja Uredbe TEN, da bi se pravilno upoštevale prednostne naloge politike vseevropskih prometnih in energetskih omrežij, ki jih je Evropska unija objavila za obdobje 2007–2013 in ki se

²¹ Odločba št. 1229/2003/ES in predlagane spremembe

odražajo v novih odločbah o sprejetih smernicah, kot tudi v stališču Evropskega sveta in Parlamenta.

48. Za izpolnjevanje ciljev Skupnosti na področju razvoja omrežja je nova uredba določila naslednja splošna pravila:

Poenostavitev

V skrbi za poenostavitev in v skladu s Sporočilom Komisije o finančnih perspektivah bodo načini uporabe teh splošnih pravil sprejeti s postopkom komitologije in ne s soodločanjem.

Operativni postopek odbora, ki ga določa ta uredba, se je spremenil zato, da je bila mogoča uskladitev z Odločbo Sveta iz leta 1999 o komitologiji²². Bistvene izbire za prednostne projekte so vključevale soodločanje in so bile zato sprejete s strani Evropskega parlamenta in Sveta. Upoštevajoč izkušnje pri uporabi Uredbe št. 2236/95 in naravo pristojnosti, ki jih Komisiji podeljuje sedanja uredba, se je zdela izbira posvetovalnega odbora najprimernejša.

Pogojevanje

Bistveni element nove uredbe je, da je pomoč pogojena z upoštevanjem elementov skupne prometne in energetske politike. Pri prometu to pomeni, da se bo posebna pozornost namenila načinom prevoza, ki so okolju najbolj prijazni, kot je npr. železniški promet, zlasti tovorni, ter varnosti in varovanju. Prav tako mora vsakršna vloga za financiranje železniške proge za visoke hitrosti vsebovati podrobno analizo zmogljivosti, ki se sprostijo na obstoječi infrastrukturi za razvoj tovornega prometa na dolge razdalje. Financiranja prometnih in energetskih omrežij na podlagi proračuna TEN bodo tudi pogojena z zagotovitvijo neprekinjenega in medsebojnega delovanja omrežij.

Selektivnost in osredotočenje

Izvajanje teh elementov pogojevanja se bo pokazalo v večji selektivnosti projektov, kar bo olajšalo osredotočenje pomoči na omejeno število projektov, zlasti na tiste, ki imajo največjo dodano vrednost za Skupnost. To bo hkrati omogočilo večje upoštevanje pričakovanih promotorjev projektov in učinkovitejše ter bolj zdravo upravljanje.

Predlagan proračun za TEN-T, ki znaša nekaj več kot 20 milijard eurov za obdobje 2007–2013, se lahko zdi ambiciozen. (Povprečen) finančni okvir v višini 2,9 milijard eurov na leto proti komaj kaj več kot 600 milijonov eurov na leto za sedanje obdobje bo omogočil zagotoviti pomemben del celotnih naložb za nekatere prednostne projekte TEN-T.

Za hkratno krepitev spodbujevalnega učinka pomoči Skupnosti bo celoten razpoložljivi proračun osredotočen na samo dve skupini projektov, ki sta temelja vseevropskega prometnega omrežja:

²² Odločba št. ES/1999/468, 28. junij 1999, UL L 184, 17. julij 1999

- prednostne projekte, med njimi pa je posebna pozornost namenjena projektom, ki prispevajo k povezovanju notranjega trga v razširjeni Skupnosti in k zmanjševanju neuravnoteženosti načinov prevozov, z dajanjem prednosti tistim, ki so okolju najbolj prijazni, zlasti tovornemu prometu na dolge razdalje;
- druge projekte skupnega interesa in zlasti projekte, ki prispevajo k izboljšanju kakovosti storitev na vseevropskem omrežju in ki med drugim dajejo prednost varnosti²³ in varovanju uporabnikov ter zagotavljajo medsebojno delovanje nacionalnih omrežij, zlasti programi uporabe sistemov za upravljanje železniškega, zračnega in pomorskega prometa.

Na področju energetike bo financiranje osredotočeno predvsem na prednostne projekte, ki so opredeljeni v Odločbi o smernicah št. 1229/2003/ES. Pomoč, ki bo v prvi vrsti krila študije izvedljivosti, bo krila razvojno stopnjo projekta (pred gradnjo), vključno s tehničnimi in okoljskimi študijami ter geološkimi študijami in poskusnimi vrtnami v težko dostopnih krajih, ki lahko podražijo dejavnosti. Pomoč za stopnjo gradnje bo podeljena le izjemoma v primerih, ko bo dodana vrednost za Skupnost zelo visoka ali v primeru težko prehodnih naravnih ovir. Tak primer bi lahko bili čezmejni projekti in medsebojne povezave z obmejnimi državami.

Sorazmernost

Na področju prometa za nekatere odseke prednostnih projektov sedanja uredba določa najvišjo stopnjo sofinanciranja v višini 30 %, in v izjemnih primerih za čezmejne odseke 50 %. Stopnja financiranja bo tako veliko bolj spodbudna in sorazmerna z dodano vrednostjo projekta za Skupnost; pomeni s koristmi, ki jih bodo imele druge države članice od vzpostavitve infrastrukture. Pod temi pogoji bo po eni strani lažje zagotoviti upoštevanje izvedbenih časovnih načrtov, ki jih določa nova odločba o smernicah, ter po drugi strani zagotoviti neprekinjenost omrežja, zavedajoč se, da so bili doslej čezmejni odseki, ki bi omogočili povezavo različnih nacionalnih omrežij, še posebej močno oškodovani zaradi nezadostnega financiranja.

Poleg tega bo višja stopnja sofinanciranja omogočila zahvaljujoč se zagotavljenemu financiranju Skupnosti za obdobje 7 let dokončanje finančnih dogovorov za veliko projektov, ki se morajo začeti med letoma 2007 in 2010 in ki se zdijo danes problematični. Treba pa je opozoriti, da so te stopnje najvišje stopnje in da bo zato povprečna stopnja pomoči bistveno nižja, toliko bolj, ker bo del teh sredstev namenjen tudi tehničnim in industrijskim projektom, kot so medsebojno delovanje, upravljanje zračnega prometa na podlagi sporazuma o „enotnem evropskem nebu“, varnost in varovanje (ki niso neposredno vključeni v prednostne projekte).

V zameno za povečanje finančne pomoči Skupnosti bodo morale države članice priskrbeti močno zagotovilo na podlagi finančnega načrta in trdnih obveznosti na datume izvedbe projektov. Zato bi lahko pogodbe med državami članicami in Komisijo okrepile obveznosti teh držav članic, da zagotovijo dokončanje velikih projektov. Komisija bo pazila, da zvišanje stopnje sofinanciranja ne bo povzročilo zaostankov pri izvedbi projektov, katerih opredelitev je pri koncu, finančni načrt pa še ni sprejet. Poleg tega bo Komisija lahko razpolagala z evropskim koordinatorjem

²³ Direktiva št. 2004/54, 29. april 2004, v zvezi z varnostjo predorov.

za lažje in usklajeno izvajanje nekaterih projektov, vključenih v Prilogo III Odločbe o smernicah TEN št. 884/2007 in določenih v členu 17 a te odločbe.

Naslednja tabela podaja stopnje pomoči glede na kategorijo projekta (promet).

	Najvišja stopnja	
	Študije	Gradnja
1. Prednostni projekti ²⁴	50 %	do 30 %
od katerih čezmejni odseki	50 %	do 50 %
2a. Drugi projekti od katerih Medsebojno delovanje – varnost – varovanje	50 %	do 50 %
2b. Drugi projekti skupnega interesa	50 %	do 15 %

V energetske sektorju lahko pomoč za študije doseže 50 % upravičenih stroškov, medtem ko je stopnja za gradnjo običajno omejena na 10 % upravičenih stroškov. V izjemnih primerih in zlasti za prednostne projekte, ki se srečujejo z velikimi finančnimi izzivi in so hkrati še posebej koristni na evropski ravni – običajno gre za čezmejne projekte ali projekte medsebojne povezanosti s sosednjimi državami – ti projekti bi lahko bili subvencionirani do 20 %. Zaradi konkurenčnosti energetskega sektorja ni priporočeno zvišati najvišji odstotek pomoči preko ravni, določeni v sedanji Uredbi TEN. Pomoč TEN-E za dela bi morala biti omejena na dele projektov znotraj Skupnosti. Pomoč za študije bi lahko krila celoten projekt, tudi dele zunaj Skupnosti.

Za finančno pomoč za gradnjo projektov ali delov projekta v državah partnerkah je usklajenost z drugimi instrumenti Unije (instrumenti za zunanje politike, Evropska investicijska banka itd.) bistvena pri omogočanju finančne pomoči s temi instrumenti za projekte TEN-E v državah partnerkah. Finančni instrumenti, kot so tvegani kapital, subvencioniranje obrestnih mer za posojila, garancije za posojila, kritje nekomercialnih tveganj itd., so lahko na razpolago za pomembne infrastrukturne projekte naših držav partnerk.

Oblike pomoči

Promotorjem je za olajšanje izvedbe projektov na razpolago več načinov pomoči. Poleg subvencioniranja obrestnih mer, s katerimi se skuša zmanjšati breme obresti za posojila, ki pa je bilo doslej le redko uporabljeno, in udeležbe pri skladih tveganega kapitala, ki ju že zajema veljavna uredba, je uvedba instrumenta garancije za pokrivanje posebnih tveganj projektov TEN po zaključku izgradnje eden od novih finančnih instrumentov, ki jih predlaga nova uredba. Namen novega instrumenta

²⁴ V smislu Priloge III Odločbe št. 884/2004, 21. april 2004.

garancije je, da poskrbi za spodbujevalni učinek pri financiranju projektov vseevropskega prometnega omrežja s strani zasebnega sektorja. Moral bi pomagati pri omejevanju stroškov financiranja in pospešitvi sklepanja finančnih "paketov" zasebnega sektorja, zlasti preko zasebnih bank. Garancija bo omejena na stopnjo operativnega začetka projekta in/ali na najvišji odstotek posojil zasebnega sektorja. Znatno prispevek držav članic, v katerih se odvijajo projekti, bo obvezen. Podroben predlog kot tudi pogoji in načini uporabe bodo predmet ločenega sporočila. Upoštevajoč relativno zapletenost celote teh instrumentov, bi se pomoč strokovnjakov pri upravljanju teh finančnih instrumentov lahko izkazala za nujno.

Upravljanje

Za izvedbo projektov so v prvi vrsti odgovorne države članice, ki sprejmejo svoj lasten institucionalni sistem. Ta odgovornost se bo izvajala v skladu z novo uredbo, ki določa uporabna sredstva, odgovornosti Komisije in držav članic pri izbiri in upravljanju projektov ter spremljanju subvencij. Predvsem pa nova uredba – pri čemer še vedno ohranja odločilno vlogo Komisije pri končni odločitvi o izbiri projektov – predlaga, da se glavna vloga pri tehničnem nadzoru in potrditvi stroškov dodeli državam članicam.

Pri izvajanju te uredbe si Komisija pridržuje pravico, da za upravljanje tega programa pooblasti Izvajalsko agencijo za vseevropska prometna omrežja v skladu z Uredbo Sveta št. 58/2003 z dne 19. decembra 2002. To ne pomeni, da Komisija ni več odgovorna za programiranje. Gre preprosto za prenos nekaterih nalog upravljanja na Agencijo.

V. RAZLAGA ČLENOV

Člen 1 določa predmet programa. Ta člen je skoraj popolnoma enak prvemu členu sedanje uredbe, kar zadeva dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij.

Člen 2 navede opredelitve pojmov, ki so uporabljeni v tej uredbi.

Člen 3 določi merila upravičenosti kandidatov in ustreza členu 2 sedanje uredbe.

Člen 4 določi načine predložitve vlog za dodelitev finančne pomoči in deloma povzema člen 8 sedanje uredbe.

Člen 5 predstavi merila za izbiro projektov za dodelitev pomoči na področju prometa in energije. Člen določa, da je treba posebno pozornost nameniti prednostnim projektom, ki so zato upravičeni do večjega financiranja.

Člen 6 določa področje uporabe uredbe, ki je popolnoma enako področju uporabe sedanje uredbe, razen tveganj, ki se pojavijo po zaključku izgradnje, ki so odslej zajeti pod instrumentom garancije.

Člen 7 določa načine pomoči, kot tudi najvišje stopnje finančne pomoči Skupnosti. Ta člen tudi opredeljuje, da bo Komisija določila postopke, časovni načrt in sredstva za finančne instrumente s komitologijo.

Člen 8 opredeli določbe za kumulacijo finančne pomoči za različne dejavnosti znotraj istega projekta.

Člen 9 obravnava združljivost in usklajevanost z ostalimi politikami Skupnosti, ki jih morajo upoštevati projekti, financirani na podlagi te uredbe.

Člen 10 opredeli odgovornost Skupnosti za izvajanje te uredbe.

Člen 11 določi, da Komisija sestavi večletno programiranje, ki zajema prednostne projekte, in opredeli znesek finančne pomoči za obdobje 2007–2013. Letni program določa merila za dodelitev finančne pomoči projektom skupnega interesa, ki niso vključeni v večletno programiranje.

Člen 12 opredeli načine dodelitve finančne pomoči Skupnosti s sprejetjem letnih odločb o izvrševanju proračuna, pogojenih z napredovanjem teh projektov in razpoložljivosti proračunskih sredstev. Člen določi načine sporočanja odločb o dodelitvi Komisije.

Člen 13 povzema stari člen 11 o določbah o plačilu.

Člen 14 obravnava odgovornost držav članic. Države članice morajo nadzorovati in preverjati dejavnosti, ki so upravičene do finančne pomoči Skupnosti.

Člen 15 obravnava načine nadzora, ukinitvev, zmanjšanje, začasno ukinitvev in odpoved finančne pomoči Skupnosti in ostaja skoraj popolnoma enak členu 13 sedanje uredbe. Komisija lahko v skladu z načelom sorazmernosti v določenih primerih zahteva povračilo finančne pomoči.

Člen 16 določa ukrepe finančnih zaščit, s katerimi naj bi se preverjalo, da se podprte dejavnosti pravilno izvajajo, ter preprečilo in kaznovalo nepravilnosti.

Člen 17 določa, da pri izvajanju nekaterih členov te uredbe Komisiji pomaga posvetovalni odbor .

Člen 18 določa vrednotenje podprtih dejavnosti, ki ga lahko izvedejo Komisija ali države članice.

Člen 19 določa, da Komisija vsaka tri leta predloži ostalim institucijam poročilo o izvedenih dejavnostih. Ta člen tudi zahteva, da države članice in upravičenci javno objavijo podatke o pomoči Skupnosti.

Člen 20 podaja referenčni znesek financiranja za obdobje 2007–2013.

Člen 21 določa revizijsko klavzulo za program po letu 2013 na osnovi pridobljenih izkušenj, ki se jih predloži Parlamentu in Svetu pred koncem leta 2010.

Člen 22 opredeljuje spremembe Uredbe št. 2236/95 s to uredbo.

Člen 23 določa začetek veljavnosti te uredbe in njeno uporabo od 1. januarja 2007. Za dejavnosti, ki se izvajajo na datum začetka veljavnosti te uredbe, se še vedno uporablja Uredba št. 2236/95.

PRILOGA K POJASNILU RAZLOGOV

I. Dodana vrednost Skupnosti, subsidiarnost in sorazmernost

- Kakšni so cilji načrtovanih ukrepov v odnosu do obveznosti Skupnosti?

Pod naslovom XV Pogodbe mora Skupnost prispevati k vzpostavitvi in razvoju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij. Dejavnost Skupnosti skuša med drugim pospeševati medsebojne povezave in medsebojno delovanje nacionalnih omrežij za zagotovitev neprekinjenosti omrežij ter višjo stopnjo varnosti in varovanja uporabnikov.

- Ali so načrtovani ukrepi izključno v pristojnosti Skupnosti ali tudi držav članic?

Pristojnost imajo tudi države članice.

- Kakšna je razsežnost Skupnosti glede problema?

Prometne infrastrukture so v glavnem odvisne od sredstev iz državnih proračunov. Toda le-te v obdobju znatnih proračunskih omejitev raje investirajo v domače tranše kot v nadsionalne povezave, katerih finančna donosnost je nižja, težave pri čezmejnem usklajevanju pa večje. Če Skupnost ne bo sodelovala pri financiranju, bo prišlo do znatnih zaostankov pri večini nadsionalnih povezav, pa čeprav igrajo osrednjo vlogo pri upravičenju politike vseevropskega omrežja, ki namerava medsebojno povezati nacionalna omrežja, .

Pri energetskih omrežjih izhaja razsežnost Skupnosti predvsem iz na novo vzpostavljenega notranjega trga z električno energijo. Kot je Evropski svet sklenil ob številnih priložnostih, bi neustrezne infrastrukture lahko bistveno škodile že doseženemu napredku na trgu z električno energijo in ureditvenemu okviru. V prihodnjih letih bo treba prilagoditi energetske infrastrukture v Evropi tako, da bodo lahko prenašale energetske pretoke, za katere prvotno niso bile namenjene. Potrošniki celotne Skupnosti bodo imeli koristi od naložb, kot so tiste za medsebojne povezave, ki bodo omogočile delovanje omrežij na evropski ravni. Prav tako bodo imeli koristi od naložb v novo infrastrukturo ponudbe zunaj Evrope, ki je potrebna zaradi naraščajoče energetske odvisnosti. Navsezadnje bodo ta vseevropska omrežja spodbujala učinkovito uporabo energetskih virov po Evropi, zlasti obnovljivih.

- Ali lahko te cilje na primeren način dosežejo države članice?

V prometnem sektorju imajo veliki projekti za izboljšavo pretoka prometa vseevropske posledice, ki presegajo državne meje. Zato ni verjetno pričakovati od teh držav, da same financirajo te infrastrukture, medtem ko bodo koristi od takih projektov imele tudi druge države.

Pri energetskih omrežjih so bile spodbude za naložbe spremenjene z odprtjem in povezavo trgov. Naložbe, ki so predvsem vseevropskega interesa, kot so medsebojne povezave, ne morejo plačati izključno davkoplačevalci samo ene ali dveh držav članic.

- Katera je najbolj učinkovita rešitev: tista, ki se jo uresniči z dejavnostjo Skupnosti, ali tista, ki se jo uresniči z nacionalno dejavnostjo? Kakšna je dodana vrednost, ki jo prinaša dejavnost Skupnosti, in kakšni bi bili stroški, če se ne bi naredilo ničesar?

Na področju prometa so bili projekti skupnega interesa določeni že v Odločbi Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah TEN-T. Toda nacionalni interes za izvedbo naložb, ki bi omogočile vzpostavitev medsebojno povezanega in medsebojno delujočega, konkurenčnega in zanesljivega prometnega omrežja, verjetno ni tako velik kot interes Skupnosti. Zaostanki pri izvajanju 14 prednostnih projektov, določenih v Essnu, in zlasti čezmejnih projektov, potrjujejo to ugotovitev. S prispevanjem k razvoju trgovine, zlasti trgovine med državami članicami, in z izboljševanjem dostopnosti bi ti projekti morali zvišati gospodarsko rast za 0,2 do 0,3 % BDP, kar ustreza milijonu stalnih delovnih mest. Emisije CO₂ bodo na obstoječe stanje znižali za 4 %. Zato se pomoč Skupnosti tem projektom skupnega interesa lahko izkaže kot bistvena, v vsakem primeru pa je upravičena. Stroški neuresničene dejavnosti se bodo pokazali v potrebam neprilagojeni infrastrukturi, ki bi lahko imela negativne posledice ne samo za prometna omrežja na splošno, temveč tudi za raven zastojev, varnost, stopnjo onesnaženosti in dostopnost do obrobnihih regij s posrednimi učinki na rast in konkurenčnost celotne Unije.

Pri energetskih omrežjih so prav tako določili projekte evropskega interesa v Odločbi Sveta in Parlamenta o smernicah TEN-E. Toda nacionalni interesi za naložbe, ki bi omogočili razvoj povezanega in konkurenčnega energetskega trga v Evropi, lahko niso tako močni kot interes Skupnosti. Počasno napredovanje čezmejnih naložb potrjuje to ugotovitev. Zato se pomoč Skupnosti tem projektom skupnega interesa lahko izkaže kot bistvena, v vsakem primeru pa je upravičena. Ne gre toliko za vprašanje ponudbe dodane vrednosti dejavnosti neke države članice, kot za postavitev posebnega poudarka na naložbe evropskega interesa. Stroški nedejavnosti bi bili neustrezna infrastruktura, ki bi spodkopala razvoj notranjega energetskega trga.

– Je intenzivnost dejavnosti Skupnosti sorazmerna z načrtovanimi cilji?

Pri prometu je za prednostne projekte predlagana (celotna) povprečna pomoč v višini približno 15 % celotnih investicijskih stroškov. Čezmejni odseki bodo imeli prednost pri dodelitvi pomoči. Koristi od medsebojno povezanega in delujočega omrežja v smislu vzvoda za razvoj bi bile velike, kot bi nedejavnost pomenila visoke stroške za gospodarstvo Skupnosti na splošno.

Pri energetskih omrežjih znaša predlagana finančna pomoč 1,7 % celotnih investicijskih stroškov v Evropi za prednostne projekte, ki so določeni v smernicah TEN-E. Pomoč TEN-E bo zlasti osredotočena na projekte, ki so bistveni za doseganje političnih ciljev Unije. Koristi od medsebojno povezanega omrežja v smislu vzvoda za razvoj bi bile velike, kot bi nedejavnost pomenila visoke stroške za gospodarstvo Skupnosti na splošno.

– Katera je najboljša rešitev za uresničitev teh ciljev? (Priporočila, finančna pomoč, vzajemno priznanje, zakonodaja itd.).

Pravilo je, da je to finančna pomoč Skupnosti, osnovana na podlagi Uredbe Parlamenta in Sveta.

– Ali so v primeru zakonodaje glede področja uporabe, trajanje ali intenzivnost večji, kot je potrebno?

Če upoštevamo omejitve javnega investiranja in težave pri privabljanju zasebnih investitorjev, je finančna pomoč Skupnosti za infrastrukture, ki prinašajo koristi na evropski ravni,

upravičena in dopolnjuje obstoječi politični okvir, kakor je določen v Beli knjigi o prometu in osnovnih smernicah za TEN-T.

Kar zadeva energetska omrežja, bi bila finančna pomoč naložbam, ki prinašajo koristi na evropski ravni, v nekaterih primerih upravičena, tudi če na liberaliziranem trgu naložbe v infrastrukturo za prenos energetike sedaj izvajajo operaterji omrežij, na podlagi stroškov, vključenih v predpisane cene.

II. Vrednotenje učinkov

V okviru pregleda smernic TEN-T (COM (2003) 564) je Komisija opravila poglobljeno analizo učinkov predloga, ki spreminja Odločbo št. 1692/96/ES o razvoju vseevropskega prometnega omrežja. Glavne pripombe dokumenta SEC (2003) 1060 so:

- a. Investicijski program TEN-T bo spodbudil konkurenčnost in gospodarstvo v Evropi. Prispeval bo k razvoju mednarodne trgovine, zlasti v novih državah članicah.
- b. Kratkoročno bodo gradbena dela spodbujala zaposlovanje, predvsem v zadevnih regijah.
- c. Dolgoročno sta izboljšanje življenjskih razmer zaradi povečanja možnosti srečanj in razvoj trgovskih perspektiv zaradi izboljšave povezav in dostopnosti ocenjena na 0,23 % BDP in pomenita približno en milijon stalnih zaposlitev.

Potrebe po investicijah so bile v poročilu Van Miert ocenjene na 600 milijard eurov za vse projekte skupnega interesa, od tega 225 milijard za prednostne projekte (140 milijard za projekte samo za obdobje 2007–2013).

Za energetska omrežja je oceno učinkov upravičenih projektov, torej projektov skupnega interesa in zlasti prednostnih projektov, predstavila Komisija v istem trenutku kot predlog z dne 10. decembra 2003 za nove smernice TEN-E²⁵.

V oceni je bilo sklenjeno, da naj bi imela izvedba projektov, določenih v sedanjih smernicah za junij 2003 in tistih, ki so predlagani v novih smernicah, pozitiven učinek na gospodarstvo v celoti: na povezanost z vključitvijo energetskih omrežij novih držav članic, na okolje zaradi lažje povezanosti proizvodnje obnovljivih virov energije, na notranji energetski trg s povečanjem uvoznih zmogljivosti in z diverzifikacijo virov in uvoznih poti, in nenazadnje na sodelovanje s sosednjimi državami.

Jasno je, da pomoč omrežjem TEN-E ne prinaša enakih koristi vsem tipom energetskih infrastruktur. Predvsem bo razširitev omrežij koristna za proizvodnjo električne energije v širšem obsegu. Nasprotno pa neposredna medsebojna povezava energetskih virov s krajevnim distribucijskim električnim sistemom (skupnim nekaterim obnovljivim energetskim virom in kombiniranim tehnologijam elektrika-toplota) po sedanjih smernicah ni zajeta v pooblastilo pomoči za TEN-E.

Predlagana pomoč Skupnosti bo uporabna za spodbujanje in pospešitev izvajanja projektov energetske infrastrukture, ki jih določajo smernice TEN-E, in bo tako omogočila pričakovane koristi.

²⁵ SEC(2003)1369, 10.12.2003

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetske omrežij ter o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2236/95

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 156 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije²⁶,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora²⁷,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²⁸,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe²⁹,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Evropski svet v Barceloni je v sklepih z dne 15. in 16. marca 2002 poudaril, da predstavljajo zmožljiva in integrirana omrežja v energetske in prometnem sektorju ključni del notranjega evropskega trga in da bosta boljša uporaba obstoječih omrežij ter izgradnja manjkajočih členov omogočili povečevanje učinkovitosti in konkurenčnosti ter zagotovili ustrezno raven kakovosti, pa tudi zmanjševanje ozkih grl in posledično dolgo življenjsko dobo. Te potrebe sodijo v okvir strategije, ki so jo sprejeli voditelji držav in vlad na srečanju v Lizboni in ki je bila od takrat redno omenjena.
- (2) Evropski svet z dne 12. in 13. decembra 2003 je odobril ukrepanje Skupnosti za rast, in sicer tako, da je pozval Komisijo k prestrukturiranju stroškov, če je potrebno, k investicijam v fizični kapital, zlasti k investicijam v infrastrukturo vseevropskih omrežij, katerih prednostni projekti predstavljajo osnovne elemente za krepitev povezanosti notranjega trga.
- (3) Zamude pri vzpostavljanju učinkovitih vseevropskih povezav, zlasti čezmejnih delov, lahko resno ogrozijo konkurenčnost Unije in držav članic ter obrobni regij, ki od velikega enotnega trga ne bodo mogle imeti oziroma ne bodo mogle več imeti posebnih koristi.

²⁶ UL C , , str. .

²⁷ UL C , , str. .

²⁸ UL C , , str. .

²⁹

- (4) V Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja³⁰, v nadaljnjem besedilu TEN-T, kakor je bila spremenjena z Odločbo 884/2004/ES, je bil strošek za dokončanje vseevropskega prometnega omrežja od danes pa do leta 2020 ocenjen na 600 milijard eurov. Investicije, potrebne samo za prednostne projekte v smislu Priloge III te odločbe predstavljajo skoraj 140 milijard eurov za obdobje 2007–2013.
- (5) Za doseganje teh ciljev sta tako Svet kot Parlament poudarila potrebo krepitve in prilagajanja finančnih instrumentov z zvišanjem ravni sofinanciranja Skupnosti, ob predvidevanju možnosti uporabe višje stopnje sofinanciranja Skupnosti, zlasti za projekte z izrazito čezmejno naravo, tranzitno funkcijo ali premagovanjem naravnih ovir.
- (6) Odločba št. 1229/2003/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. junija 2003 o določitvi vrste smernic za vseevropska energetska omrežja in razveljavitvi Odločbe št. 1254/93/ES³¹, določa cilje, prednostne naloge in projekte skupnega interesa za dokončanje in razvoj tega omrežja, vključno s prednostnimi projekti. Investicije, ki so potrebne, da vse države članice lahko polno sodelujejo na notranjem trgu in za dokončanje medsebojnih povezav s sosednjimi državami, znašajo samo za prednostne projekte okoli 28 milijard eurov, za obdobje do leta 2013. Ta vsota zajema približno 8 milijard eurov za investicije v tretjih državah.
- (7) Evropski svet z dne 12. in 13. decembra 2003 je pozval Komisijo k nadaljevanju študij o nujnosti vzpostavitve določenega instrumenta garancije Skupnosti, namenjenega za pokrivanje nekaterih tveganj, ki se pojavijo po zaključku izgradnje, in sicer v okviru projektov vseevropskih prometnih omrežij. V zvezi z energetiko je Svet pozval Komisijo k prestrukturiranju stroškov po potrebi v investicije v fizični kapital, da bi tako spodbudil rast.
- (8) Uredba Sveta (ES) št. 2236/95 z dne 18. septembra 1995 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih omrežij³², kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 1655/99/ES in Uredbo št. 807/2004/ES, predstavlja dejanski napredek, ker dovoljuje za prednostne projekte višjo raven financiranja, namreč 20 %³³. Financiranje pa je še vedno odvisno od pravil izvajanja, ki bi morala biti poenostavljena, in proračunskega okvirja, v katerem so sredstva omejena. Zato se zdi nujno, poleg nacionalnega javnega in zasebnega financiranja, povečati pomoč Skupnosti v smislu zneska in stopnje pomoči za okrepitev spodbujevalnega učinka skladov Skupnosti, kar bi omogočilo izvedbo sprejetih prednostnih projektov.
- (9) Ob upoštevanju razvoja vsakega izmed elementov vseevropskih omrežij – prometa, energetike in telekomunikacij – in njihovih posebnih značilnosti ter za bolj učinkovito upravljanje vsakega programa je treba predvideti več različnih uredb za področjih, ki jih je do zdaj pokrivala Uredba Sveta (ES) št. 2236/95 z dne 18. septembra 1995.

³⁰ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004, str. 1).

³¹ UL L 176, 12.7.2003, str. 11.

³² UL L 228, 23.9.1995, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 807/2004 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 143, 30.4.2004, str. 46).

³³ Za vse prednostne projekte na področju energetike velja ta stopnja, medtem ko se na področju prometa ta stopnja nanaša le na čezmejne odseke ali odseke, ki premagujejo naravne ovire.

- (10) S to uredbo je treba vzpostaviti program, ki bi določil splošna pravila za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij. Ta program, ki mora spoštovati pravni red Evropskih skupnosti, zlasti na področju okolja mora sodelovati pri krepitevi notranjega trga in pozitivno vplivati na konkurenčnost in rast Skupnosti.
- (11) Ker države članice ciljev vzpostavitve vseevropskih prometnih in energetskih omrežij ne morejo zadovoljivo uresničiti, ob upoštevanju nujnosti usklajevanja nacionalnih aktivnosti, kar pa se lahko najboljše uresniči na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe, v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti, ki ga opisuje omenjeni člen, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje teh ciljev.
- (12) Značilnost programa mora biti finančna pomoč Skupnosti, usmerjena k projektom ali delom projektov, ki bi predstavljali večjo evropsko dodatno vrednost in spodbujali udeležence k pospešenemu izvajanju prednostnih projektov v Odločbah 1692/96/ES in 1229/2003/ES. Ta program mora omogočati financiranje tudi nekaterih drugih projektov evropske infrastrukture, ki so v skupnem interesu, določenih v omenjenih odločbah.
- (13) Finančna pomoč Skupnosti je dodeljena za namene razvoja projektov investiranja v vseevropska prometna in energetska omrežja, za zagotavljanje trdne finančne obveznosti, za mobiliziranje institucionalnih investitorjev in za spodbujanje sodelovanja s finančnimi partnerji v javnem in zasebnem sektorju. Na področju energetike mora biti finančna pomoč v prvi vrsti namenjena premagovanju finančnih ovir, ki bi se lahko pojavile med pripravo projektov in njihovim razvojem pred izgradnjo, ter se mora osredotočiti na čezmejne odseke prednostnih projektov in na medsebojne povezave s sosednjimi državami.
- (14) Finančna pomoč Skupnosti mora biti v več oblikah pomoči, na primer kot neposredna subvencija, subvencioniranje obrestnih mer, instrumenti garancij za posojila, udeležba pri skladih tveganega kapitala, poleg tega pa mora prav tako pokrivati določena tveganja, ki se pojavijo po zaključku izgradnje.
- (15) Za dodelitev finančne pomoči pomembnejšim projektom, ki se izvajajo več let, je treba omogočiti večletno obveznost Skupnosti. Pravzaprav lahko samo trdna in privlačna finančna obveznost, ki Skupnost dolgoročno zavezuje, omogoča zmanjševanje negotovosti, povezane z uresničitvijo teh projektov, in prispeva k večji mobilnosti investitorjev, tako iz javnega kot zasebnega sektorja.
- (16) Posebno pozornost je treba nameniti učinkovitemu usklajevanju vseh dejavnosti Skupnosti, ki so povezane z vseevropskimi omrežji, zlasti financiranja, ki prihaja iz strukturnih skladov in kohezijskih skladov, pa tudi posredovanja Evropske investicijske banke.
- (17) Ta uredba določa finančni okvir, ki predstavlja za proračunski organ prednostno referenco v smislu točke 33 medinstitucionalnega sporazuma med Evropskim

parlamentom, Svetom in Komisijo z dne 6. maja 1999 o proračunski disciplini in izboljšanju proračunskega postopka³⁴, za celotno trajanje programa.

- (18) Ob upoštevanju izkušenj, pridobljenih pri izvajanju Uredbe št. 2236/95, in ob upoštevanju narave pristojnosti, ki jih ima Komisija glede na to uredbo, je treba sprejeti potrebne ukrepe za izvajanje te odločbe v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pristojnosti³⁵.
- (19) Ob upoštevanju dejstva, da se s to uredbo sprejmejo posebne določbe na področju prometa in energetike in da se z Uredbo (ES) št. ... Evropskega parlamenta in Sveta³⁶ sprejmejo določbe o sistemih za določanje položaja in navigacijo s sateliti, je treba spremeniti Uredbo (ES) št. 2236/95, z namenom omejitve njenega področja uporabe le na področje telekomunikacij –

³⁴ UL L

³⁵ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

³⁶ Glej stran Uradnega lista, v katerem je Uredba o sistemu za določanje položaja in navigacijo s sateliti (GALILEO).

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Poglavje 1
Splošne določbe

Člen 1
Predmet

Ta uredba določa pogoje in postopke za dodelitev pomoči Skupnosti za projekte skupnega interesa na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij na podlagi člena 155(1) Pogodbe.

Člen 2
Opredelitve

V tej uredbi:

- 1) „projekt skupnega interesa“ pomeni projekt ali del projekta, opredeljen kot projekt skupnega interesa za Skupnost, in sicer na področju prometa na podlagi Odločbe št. 1692/96/ES in na področju energetike na podlagi Odločbe št. 1229/2003/ES;
- 2) „prednostni projekt“ pomeni projekt skupnega interesa, opredeljen kot prednostni projekt za Skupnost, in sicer na področju prometa na podlagi Priloge III k Odločbi št. 1692/96/ES in na področju energetike na podlagi Odločbe št. 1229/2003/ES;
- 3) „del projekta“ pomeni dejavnost, ki je finančno ali tehnično neodvisna oziroma časovno zaokrožena in ki pripomore k izvedbi projekta;
- 4) „upravičenec“ pomeni javni ali zasebni organ, odgovoren za upravljanje projekta in ki se ponudi, da bo investiral lastna sredstva ali sredstva tretjih oseb za izvajanje projekta;
- 5) „študije“ pomenijo študije, potrebne za opredelitev projekta, vključno s pripravljalnimi študijami, študijami izvedljivosti in ocenjevalnimi študijami ter vsemi drugimi ukrepi za tehnično podporo, vključno s pripravljalnimi deli, ki so potrebna za dokončno opredelitev projekta ter odločanje o njegovem financiranju, kamor sodijo raziskovalne dejavnosti na zadevnih krajih ter priprava finančnega načrta;
- 6) „dela“ pomenijo nakup in dobavo sestavnih elementov, sistemov in storitev ter izvedbo gradbenih del in instalacij v zvezi s projektom, vključno z instalacijami in izvajanjem projekta;
- 7) „tveganja, ki se pojavijo po zaključku izgradnje“ pomenijo tveganja v prvih letih po zaključku izgradnje, ki se pojavijo zaradi specifičnih dejavnikov in povzročijo zmanjšanje predvidenih prihodkov;

- 8) „stroški projekta“ pomenijo skupne stroške študij in del, ki so neposredno povezani z izvedbo projekta in potrebni zanj ter ki jih upravičenec dejansko nosi;
- 9) „upravičeni stroški“ pomenijo del stroškov projekta, ki ga Komisija upošteva za izračun finančne pomoči Skupnosti.

Poglavje II
Upravičeni projekti, oblike pomoči in kumulacija sredstev

Člen 3
Upravičenost projektov

1. Finančna pomoč Skupnosti na podlagi te uredbe se lahko dodeli le za projekte skupnega interesa, ki so opredeljeni v okviru Odločb št. 1692/96/ES in št. 1229/2003/ES.
2. Upravičenost je pogojena z upoštevanjem predpisov Skupnosti, zlasti glede konkurence, varstva okolja in sklepanja pogodb za javna naročila, pa tudi z učinkovitim izvajanjem določb Skupnosti na področju medsebojnega delovanja omrežij, zlasti železniških.
3. Samo na področju prometa je upravičenost pogojena tudi z obvezo vsake zadevne države članice, da finančno prispeva k projektu, ki kandidira za finančno pomoč Skupnosti, in, če je potrebno, uporabi zasebna sredstva .

Člen 4
Predložitev vlog za dodelitev finančne pomoči

Vloge za dodelitev finančne pomoči Skupnosti Komisiji predloži(-jo) zadevna(-e) država(-e) članica(-). Na področju energetike jih prav tako lahko predložijo, v soglasju z držav(-ami) članic(-ami) javna podjetja ali organi, ki jih to neposredno zadeva.

Člen 5
Izbira projektov

1. Finančna pomoč Skupnosti se projektom skupnega interesa dodeljuje v skladu s stopnjo njihovega prispevka k ciljem in prednostnim nalogam, opredeljenim na podlagi Odločb št. 1692/96/ES in št. 1229/2003/ES.
2. Na področju prometa je posebna pozornost namenjena naslednjim projektom in programom:
 - a) projektom, ki jih predstavita skupaj najmanj dve državi članici, zlasti v primeru čezmejnih projektov;
 - b) projektom, ki prispevajo k stalnosti omrežja in optimizaciji zmogljivosti;
 - c) prednostnim projektom, ki prispevajo k povezovanju notranjega trga v razširjeni Skupnosti in k ponovnemu uravnoteženju načinov prevoza, z dajanjem prednosti tistim, ki so najbolj okolju prijazni, zlasti tovornemu prometu na dolge razdalje; zato mora vsakršna vloga

za financiranje železniške proge za visoke hitrosti vsebovati podrobno analizo zmogljivosti, ki se sprostijo v konvencionalnem omrežju za tovorni promet zaradi preusmeritve prometa na potniške proge za visoke hitrosti;

d) projektom, ki prispevajo k izboljšanju kakovosti storitev na vseevropskem omrežju in ki med drugim, s finančno pomočjo na področju infrastrukture, dajejo prednost varnosti in varovanju uporabnikov ter zagotavljajo medsebojno delovanje nacionalnih omrežij;

e) programom uporabe sistemov za upravljanje železniškega prometa z vseh vidikov, pa tudi sistemov za upravljanje zračnega in morskega prometa, ki zagotavljajo medsebojno delovanje.

3. Na področju energetike je posebna pozornost namenjena projektom, ki bodo prispevali k:

a) stalnosti omrežja in optimizaciji zmogljivosti;

b) povezovanju notranjega energetskega trga, zlasti čezmejnih delov;

c) varnosti energetske oskrbe, zlasti z medsebojnim povezovanjem s tretjimi državami;

d) povezovanju obnovljivih virov energije; in/ali

e) varnosti, zanesljivosti in medsebojnemu delovanju medsebojno povezanih omrežij.

Člen 6 Oblike pomoči

Finančna pomoč Skupnosti pokriva študije in dela, pa tudi tveganja, ki se pojavijo po zaključku izgradnje.

Člen 7 Načini pomoči

1. Finančna pomoč Skupnosti za študije in dela, povezane s projekti iz člena 3(1), je lahko v eni ali več naslednjih oblikah pomoči:

a) subvencije;

b) subvencioniranje obrestnih mer za posojila, ki so jih odobrili Evropska investicijska banka (EIB) ali druge javni ali zasebni finančni organi;

c) garancije za posojila za pokrivanje tveganj, ki se pojavijo po zaključku izgradnje;

d) udeležba pri skladih tveganega kapitala;

e) pomoč Skupnosti iz točk a) do d) se po potrebi kombinira, da je spodbuda, ki jo zagotavljajo odobrena proračunska sredstva, čim večja;

2. Finančna pomoč Skupnosti ne sme presežati naslednjih ravni:

- a) kar zadeva študije 50 % vseh upravičenih stroškov, ne glede na zadevni projekt skupnega interesa;
- b) kar zadeva dela:
- i) za prednostne projekte na področju prometa največ 30 % upravičenih skupnih stroškov del; v izjemnih primerih se čezmejnem odsekom teh projektov dodeli največ 50 % upravičenih skupnih stroškov del, pod pogojem, da se začnejo pred letom 2010 in da so zadevne države članice Komisiji posredovale načrt, ki vsebuje vse potrebne garancije glede finančne podpore držav članic in glede na časovni načrt izvedbe projekta; ta raven se lahko spreminja glede na prispevke drugih držav članic;
- ii) za prednostne projekte na področju energetike največ 20 % upravičenih skupnih stroškov del;
- iii) za druge projekte na področju prometa največ 15 % upravičenih skupnih stroškov del; v izjemnih primerih lahko za projekte, ki sodijo v uporabo sistemov medsebojnega delovanja, varnosti in varovanja, ta raven doseže največ 50 % upravičenih skupnih stroškov del; ta raven se lahko spreminja glede na prispevke drugih držav članic;
- iv) za druge projekte na področju energetike največ 10 % upravičenih skupnih stroškov del.
3. Komisija v skladu s postopkom iz člena 17(2) določi postopke, časovni načrt in sredstva za instrumente iz točk b), c) in d) tega člena.

Člen 8

Kumulacija finančne pomoči Skupnosti

1. Finančna pomoč, namenjena za študije, in tista, namenjena za dela, se seštevata.
2. Pomoč Evropske investicijske banke je združljiva z dodelitvijo finančne pomoči na podlagi te uredbe.
3. Finančna pomoč Skupnosti je izključena za dele projektov, ki dobivajo finančna sredstva iz drugih virov skupnega proračuna.

Člen 9

Združljivost in usklajevanje s politikami Skupnosti

1. Projekti skupnega interesa, ki se financirajo na podlagi te uredbe, so skladni z določbami Pogodbe, z akti, sprejetimi na podlagi teh določb, in s politikami Skupnosti, vključno s tistimi, ki so povezani z varstvom okolja, medsebojnim delovanjem, konkurenco in sklepanjem pogodb za javna naročila.
2. Komisija skrbi za usklajevanje in povezovanje projektov, osnovanih na podlagi te uredbe, z dejavnostmi, osnovanimi s prispevki iz proračuna Skupnosti in iz Evropske investicijske banke ter z drugimi finančnimi instrumenti Skupnosti.

Poglavje III
Izvajanje, programiranje, nadzor

Člen 10
Izvajanje

Komisija je odgovorna za izvajanje te uredbe. Komisija prav tako določa postopke in pogoje izvajanja projektov skupnega interesa v odločbah za dodelitev finančne pomoči.

Člen 11
Večletno programiranje in letni program

1. Komisija sestavi skladno s postopkom, določenim v členu 17(2), večletno programiranje in letni program.
2. Večletno programiranje zajema prednostne projekte in določa merila za dodelitev finančne pomoči ter dodeljena finančna sredstva za obdobje 2007–2013. Sredstva morajo biti obsegati od 65 do 85 % proračunskih sredstev iz člena 20.
3. Letni program določa merila za dodelitev finančne pomoči projektom skupnega interesa, ki niso vključeni v večletno programiranje. Neporabljena sredstva v okviru večletnega programiranja RTE-T se vsako leto uporabijo za financiranje projektov skupnega interesa, ki so sestavni del letnega programa.

Člen 12
Dodelitev pomoči

1. Za vsak projekt skupnega interesa, izbran na podlagi večletnega programiranja, Komisija sprejme enkratno odločbo o dodelitvi finančne pomoči skladno s členom 17(2). Proračunsko obveznost za vsako letno tranšo prevzame Komisija na podlagi odločbe o dodelitvi in ob upoštevanju vrednotenja napredovanja pri izvedbi projektov, predvidenih potreb in proračunskih zmogljivosti.
2. Za vsak projekt skupnega interesa, razen projektov iz odstavka 1, Komisija sprejme odločbo o dodelitvi in prevzame proračunsko obveznost.
3. Komisija posreduje zadevnim državam članicam odločbo o dodelitvi in pogoje za ustrezno finančno pomoč ter obvesti upravičence.

Člen 13
Finančne določbe

1. Pomoč Skupnosti lahko pokriva le izdatke, povezane s projektom, ki jih nosijo upravičenci do pomoči ali tretje strani, odgovorne za izvajanje projekta.

2. Finančna pomoč ne pokriva izdatkov, do katerih pride pred datumom, ko Komisija prejme vlogo za dodelitev pomoči.
3. Odločbe o dodelitvi finančne pomoči, ki ga sprejme Komisija na podlagi člena 12, so zavezujoče kot prevzem obveznosti stroškov, odobrenih s proračunom.
4. Praviloma se plačila izvedejo z avansi, vmesnimi plačili in končnim plačilom. Avans, ki običajno ne presega 50 % prve letne tranše, se plača po odobritvi vloge za pomoč. Vmesna plačila se izvedejo na podlagi zahtevkov za plačilo, ob upoštevanju napredovanja pri izvedbi projekta ali študije in po potrebi tudi natančno in pregledno popravljanih finančnih načrtov.
5. Pri plačilih se upošteva dejstvo, da se bodo infrastrukturni projekti izvajali več let, in je zato treba zagotoviti večletno financiranje.
6. Komisija izvede končno plačilo po odobritvi končnega poročila o projektu ali študiji, ki ga predloži upravičenec do pomoči in potrdi država članica ter v katerem so podrobno navedeni dejanski izdatki.

Člen 14 *Odgovornosti držav članic*

1. Države članice naredijo na področju za katero so odgovorne, vse potrebno za izvajanje projektov skupnega interesa, ki so upravičeni do finančne pomoči Skupnosti, dodeljene na podlagi te uredbe.
2. Države članice izvajajo tehnično spremljanje in finančni nadzor projektov v tesnem sodelovanju s Komisijo in zagotavljajo resničnost in skladnost stroškov, ki so nastali v okviru projekta ali dela projekta. Država članica lahko pri pregledu na kraju samem zahteva sodelovanje Komisije.
3. Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi člena 2, in opišejo zlasti sisteme nadzora, vodenja in spremljanja, ki so bili uvedeni za zagotavljanje učinkovitega izvajanja projektov.

Člen 15 *Ukinitev, zmanjšanje, začasna ukinitve in odpoved finančne pomoči*

1. Razen kadar je primer pred Komisijo ustrezno upravičen, ta ukine finančno pomoč Skupnosti, dodeljeno za projekte skupnega interesa, ki se niso začeli izvajati v dveh letih po datumu njihovega pričakovanega začetka, predvidenega v odločitvi o dodelitvi pomoči.
2. Če se zdi, da izvajanje nekega projekta v celoti ali delno ne upravičuje pomoči, ki mu je bila dodeljena, Komisija ustrezno pregleda primer, pri čemer zlasti zahteva od države članice in/ali upravičenca zahteva, da v določenem roku predložijo svoje pripombe.
3. Po pregledu, navedenem v odstavku 2, lahko Komisija zmanjša, začasno ukine ali odpove pomoč za zadevno operacijo, če ob pregledu odkrije nepravilnost ali neizpolnjevanje

enega od pogojev, ki so določeni v odločbi o dodelitvi, še zlasti ob pomembni spremembi, ki vpliva na naravo ali pogoje izvajanja projekta in je Komisija ni odobrila.

4. Ob vsaki neodobreni kumulaciji sredstev se neupravičeno izplačani zneski povrnejo.
5. Če deset let po izplačilu finančne pomoči Skupnosti za projekt, ta projekt še ni dokončan, lahko Komisija zahteva, ob upoštevanju načela sorazmernosti, povračilo izplačane pomoči, in sicer ob upoštevanju vseh dejavnikov.
6. Komisiji se povrne vsak neupravičen znesek.

Člen 16

Zaščita finančnih interesov Skupnosti

1. Evropski urad za boj proti prevaram (OLAF) lahko na kraju samem nadzira in preverja izvajanje Uredbe Sveta (Euratom, ES) št. 2185/96³⁷.
2. Za dejavnosti Skupnosti, ki se financirajo na podlagi te uredbe, pomeni pojem nepravilnosti iz člena 1(2) Uredbe Sveta (ES, Euratom) št. 2988/95³⁸ vsako kršitev določb zakonodaje Skupnosti ali vsako nepoznavanje pogodbenih obveznosti, ki je posledica dejanja ali opustitve s strani pravne osebe, ki je ali bi lahko škodljivo vplivalo na proračun Skupnosti ali proračunska sredstva, ki jih upravljajo z neupravičenimi izdatki.
3. Odločbe, sprejete na podlagi te uredbe, določajo zlasti spremljanje in finančni nadzor s strani Komisije – ali pa nadzor s strani pooblaščenega predstavnika – ter revizorjev Računskega sodišča, če je potrebno na kraju samem.
4. Zadevna država članica in Komisija nemudoma izmenjata vse pomembne podatke o izidih opravljenih pregledov.

Poglavje IV

Končne določbe

Člen 17

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 3 in 7 Sklepa Sveta 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 tega sklepa.
3. Odbor sprejme svoj poslovnik.
4. Evropska investicijska banka imenuje predstavnika v odboru, ki nima glasovalne pravice.

³⁷ UL L 292, 15.11.1996, str. 2.

³⁸ UL L 312, 23.12.1995, str. 1.

Člen 18
Vrednotenje

Komisija in države članice, ki jim pomagajo upravičenci, lahko ocenijo način izvedbe projektov skupnega interesa in programov ter ovrednotijo njihov vpliv, da ocenijo, ali so bili prvotni cilji, vključno z varstvom okolja, že doseženi. Komisija lahko od države članice upravičenke zahteva, da zagotovi posebno vrednotenje projektov skupnega interesa, podprtih po tej uredbi, ali ji po potrebi za vrednotenje teh projektov da na voljo potrebne podatke in zahtevano podporo.

Člen 19
Informiranje in obveščanje

1. Komisija predloži vsaka tri leta Evropskemu parlamentu, Svetu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij v oceno poročilo o dejavnostih, ki jih je izvedla na podlagi te uredbe. To poročilo zajema vrednotenje rezultatov, doseženih s pomočjo Skupnosti na različnih področjih uporabe, glede na prvotno zastavljene cilje ter poglavje o vsebini in izvajanju sedanjih večletnih programov.

2. Zadevne države članice in po potrebi upravičenci zagotovijo ustrezno objavo podatkov o pomoči, dodeljeni na podlagi te uredbe, da bi širšo javnost obvestili o vlogi Skupnosti pri izvedbi projektov skupnega interesa.

Člen 20
Proračunska sredstva

1. Referenčni znesek financiranja za izvajanje te uredbe v obdobju 2007–2013 je 20 690 milijonov EUR, od katerega je 20 350 milijonov namenjenih za promet in 340 milijonov za energetiko.

2. Letna proračunska sredstva odobri organ za izvajanje proračuna v mejah finančnih predvidevanj.

Člen 21
Revizijska klavzula

Komisija pred koncem leta 2010 predloži Evropskemu parlamentu in Svetu izčrpno poročilo o izkušnjah pri uporabi mehanizmov te uredbe za dodeljevanje finančne pomoči Skupnosti.

Evropski parlament in Svet po postopku iz prvega odstavka člena 156 Pogodbe preučita, ali in pod kakšnimi pogoji se bodo ukrepi, predvideni s to uredbo, po koncu obdobja iz člena 20(1.1) nadaljevali ali spremenili.

Člen 22
Sprememba Uredbe (ES) št. 2236/95

Uredba (ES) št. 2236/95 se spremeni:

1) Naslov se nadomesti z naslednjim naslovom:

„Uredba Sveta (ES) št. 2236/95 z dne 18. septembra 1995 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih telekomunikacijskih omrežij“

2) Člen 1 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 1: Opredelitev in področje uporabe

Ta uredba določa pogoje in postopke za dodelitev pomoči Skupnosti za projekte skupnega interesa na področju vseevropskih telekomunikacijskih omrežij na podlagi člena 155(1) Pogodbe.“

3) Člen 4(3) se črta.

4) Člen 5(3) se nadomesti z naslednjim besedilom:

„3. Skupna sredstva pomoči Skupnosti, dodeljene na podlagi te uredbe, ne glede na obliko izbrane pomoči, ne presegajo X % skupnih stroškov investicij.“

5) Člen 5a se črta.

6) Četrta alineja člena 9(1)(a) se črta.

7) Člen 10 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 10

Dodelitev finančne pomoči

V skladu s členom 274 Pogodbe Komisija odloča o dodelitvi finančne pomoči v okviru te uredbe na podlagi ocene vlog v skladu z merili za izbiro.“

8) Člen 11(7) se nadomesti z naslednjim besedilom:

„7. Komisija skladno s postopkom iz člena 17(3) določi okvir za postopke, časovni načrt in sredstva za plačila za subvencioniranje obrestnih mer, subvencioniranje garancijskih premij in podporo v obliki udeležbe tveganega kapitala za investicijske sklade ali primerljive finančne instrumente s težiščem na zagotavljanju tveganega kapitala za projekte vseevropskega omrežja.“

9) Člen 14 se črta.

10) V prvem stavku člena 15(3) se sklicevanje na člena 5 in 6 nadomesti s sklicevanjem na člen 5(1) in (2) ter na člen 6.

11) Člen 16(1) se nadomesti z naslednjim besedilom:

„1. Komisija predloži Evropskemu parlamentu, Svetu, Ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij v oceno letno poročilo o dejavnostih, ki jih je izvedla na podlagi te uredbe. To poročilo zajema vrednotenje rezultatov, doseženih s pomočjo Skupnosti na različnih področjih uporabe, glede na prvotno zastavljene cilje.“

12) Priloga se črta.

Člen 23
Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2007.

Dejavnosti na področju prometa in energetike, ki se izvajajo na datum začetka uporabe te uredbe, ureja še naprej Uredba (ES) št. 2236/95, v različici, ki je veljala 31. decembra 2006.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	908,8	1781,2	2344	2874,5	3544,5	4240,5	4931,5	0	0	20625
Crédits de paiement	359,9	982,3	1741,2	2385,6	2982,5	3621,2	4304,8	2764	1483,6	20625

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

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

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

dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° n°884/2004/CE du 29 avril 2004).

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020⁴¹ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deça des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴² et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

⁴⁰ COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

⁴¹ Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

⁴² Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

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

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

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

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
-------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------

Programme RTE pluriannuel	760,75	1502,8	1956,7	2409,75	2970,75	3563,2	4133,55	0	0	17297,5
Autres projets d'intérêt commun	134,25	265,2	345,3	425,25	524,25	628,8	729,45	0	0	3052,5
Total	895	1768	2302	2835	3495	4192	4863	0	0	20350

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

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

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

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en	Mode de calcul *
-----------------------------	-------------	------------------

	euros	
Fonctionnaires Agents temporaires	10.044.000	108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	10.044.000	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

D'autre part, selon les termes des Décisions standard de la Commission, les bénéficiaires doivent fournir annuellement des informations sur le déroulement des actions (Project Status Report) qui alimentent les analyses permettant l'évaluation conjointe avec les Etats Membres sur les modalités de réalisation des projets.

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

Les dispositions anti-fraude sont établies par le règlement modifié qui prévoit des dispositions renforcées par rapport au règlement en vigueur et définit que les Etats Membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour vérifier l'exécution des projets, prévenir et sanctionner les irrégularités et récupérer les fonds perdus suite à une irrégularité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

dépenses TI (crédits d'engagement)

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

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

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

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport