



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.7.2004
KOM(2004) 475 slutlig

2004/0154 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska
transport- och energinät och om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

I. DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORT- OCH ENERGINÄTEN SOM MOTORER FÖR TILLVÄXT OCH SAMMANHÅLLNING

1. Ingen ekonomi kan vara konkurrenskraftig utan effektiva transport- och energinät. De transeuropeiska transport-, energi- och telekommunikationsnätens uppbyggnad och störningsfria drift, som blev en officiell gemenskapsstrategi för tio år sedan, är två av de grundläggande förutsättningarna för att den inre marknaden verkligen skall fungera och för att man skall kunna säkerställa hållbar rörlighet och trygga energiförsörjningen i en utvidgad union. Trots detta fortsätter en stark men ojämnt fördelad trafikökning att belasta transportnätet, samtidigt som man står inför ett växande behov av hållbar utveckling och har kravet på sig att integrera de nya medlemsstaternas transport- och energinät.
2. För en utbyggnad av nätstrukturen på gemenskapsnivå krävs betydande investeringar. För att man skall kunna bygga ut det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) i den utvidgade unionen på det sätt som rådet och parlamentet bestämde den 29 april 2004 krävs det investeringar på totalt mer än 600 miljarder euro fram till 2020. Transportinfrastrukturen, och delvis även energiinfrastrukturen, är dock fortfarande underfinansierad på grund av att det saknas medel och en ram som uppmuntrar investeringar.
3. För en komplettering av det transeuropeiska energinätet (TEN-E) krävs uppskattningsvis runt 28 miljarder euro bara för de prioriterade projekten. Medan transportnätet till stora delar fortfarande är beroende av offentliga medel, finansieras det transeuropeiska energinätet normalt av sektorns operatörer.
4. I motsats till telekommunikationssektorn, där tonvikten främst ligger på tillämpningar, krävs det för de transeuropeiska transport- och energinäten fortfarande stora investeringar i grundläggande infrastruktur, framför allt i alla de felande länkar i de gränsöverskridande förbindelserna som fortfarande inte har byggts. Det är mot denna bakgrund som Europeiska rådet vid sitt möte i december 2003 satte de transeuropeiska transport- och energinäten i centrum för sitt tillväxtinitiativ.
5. Med hänsyn till denna utveckling och behovet av en effektivare hantering krävs det en särskild förordning för transport- och energinäten.

II. OTILLRÄCKLIGA MEDEL FÖR DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN

1. En mångfacetterad situation

6. I sin vitbok om den gemensamma transportpolitiken slog kommissionen larm redan 2001 och uppmärksammade förseningarna i samband med nätets utbyggnad. Trots att medlemsstaterna vid Europeiska rådets möte i Essen i december 1994 åtog sig att fram till 2010 genomföra fjorton stora infrastrukturprojekt, var bara tre av dessa projekt avslutade i slutet av 2003. Mindre än en fjärdedel av de investeringar som krävs för projektens gränsöverskridande förbindelser har uppbådats. Med nuvarande

investeringstakt skulle det ta ytterligare drygt 20 år för att färdigställa det transeuropeiska transportnätet enligt 2004 års översyn.

7. Det är skattebetalarna, gemenskapens budget eller privata investerare, eller en kombination av dessa, som kan tillhandahålla de medel som krävs för att finansiera de stora transportprojekten.
8. Medlemsstaternas infrastrukturfinansiering begränsas ofta av snäva budgetramar som bland annat beror på att de måste ta hänsyn till stabilitets- och tillväxtpakten. Finansieringen på nationell nivå är dessutom oftast underordnad mer trängande nationella behov och har visat tydliga begränsningar i och med att inhemska avsnitt prioriteras framför projekt som gagnar andra länder.
9. För att komplettera finansieringen kommer därför användarna att uppmanas bidra till infrastrukturens finansiering i högre grad, såsom kommissionen föreslår i sitt direktiv om avgifter på tunga godsfordon¹ (Eurovinjettdirektivet).
10. Det har ofta hysts hopp om att de privata investerarnas bidrag till de stora infrastrukturprojektens finansiering skulle öka. Med några få undantag har detta hopp hittills inte infriats. Enligt TEN-förordningen om regler för finansiellt stöd till transeuropeiska nät² var den högsta möjliga samfinansieringsnivån fram till alldeles nyligen begränsad till 10 %. Stöd från gemenskapen har därför inte haft någon verklig katalysatoreffekt för de offentlig-privata partnerskapen. Såsom Europeiska rådet påpekade inom ramen för sitt tillväxtinitiativ i december 2003 kan offentlig-privata partnerskap bara underlättas om man undanröjer vissa administrativa hinder, framför allt olämpliga redovisningsstandarder för verksamhet inom ramen för de offentlig-privata partnerskapens koncessionsavtal.
11. Enligt Van Miert-rapporten skulle den privata sektorn uppskattningsvis kunna bidra med upp till 20 % av infrastrukturprojektens samlade kostnader, vilket skulle ge ett viktigt bidrag till nätets utbyggnad för de redan starkt ansträngda offentliga finanserna, dock bara på vissa villkor. Bland annat krävs att gemenskapens andel av finansieringen ökas och att TEN-förordningens finansieringsinstrument förbättras för att täcka de risker som uppstår efter byggnadsverksamheten.
12. Det bör dessutom understrykas att förverkligandet av dessa stora transeuropeiska transportinfrastrukturer inte är en "storbyggenas politik" såsom vissa påstår. Syftet är i stället att utveckla handeln och dynamiken på den inre marknaden, att stärka sammanhållningen och att bidra till en hållbar utveckling. Såsom framgår av 2003 års konsekvensanalys är programmet ett led i arbetet med att uppnå de mål för hållbar utveckling som sattes upp av Europeiska rådet i Göteborg. 80 % av projekten gäller nämligen andra transportsätt än transport på väg. Projekten kommer att minska koldioxidutsläppen med 4 % och kommer framför allt också att minska luftföroreningarna i de känsliga bergområdena. Projekten kommer att minska trafikstockningarna med 14 %, spara tid för transporter mellan regionerna och på så sätt leda till betydande besparingar. Projekten kommer att bidra till en stabilisering av fördelningen mellan transportsätten och kan till och med leda till en övergång till

¹ KOM(2003) 448 slutlig, 23.7.2003.

² Förordning nr 1655/99.

de mest miljövänliga transportsätten på de viktigaste internationella trafiklederna. Genom att bidra till utvecklingen av handeln mellan medlemsstaterna, och genom att förbättra tillgängligheten, torde projekten dessutom öka tillväxtpotentialen med 0,2–0,3 % av BNP, vilket skulle motsvara en miljon nya eller bevarade fasta arbetstillfällen.³

2. Nya behov

13. Nu när unionen har fått tio nya medlemsstater kommer trafiken mellan medlemsstaterna praktiskt taget att fördubblas fram till 2020, trots att infrastrukturen delvis är föråldrad eller underdimensionerad. Bristen på effektiva transeuropeiska förbindelser som motsvarar behoven riskerar att allvarligt hämma konkurrenskraften i unionen och i de perifera stater och randområden som inte fullt ut kan, eller inte längre kan, dra nytta av fördelarna med en stor inre marknad.
14. Detta alarmerande tillstånd har föranlett kommissionen att skaffa sig en bättre överblick över situationen och att fastställa vilka felande länkar som främst skall fyllas. Rapporten från Karel van Mierts grupp, som offentliggjordes i juni 2003, bekräftar att unionen så snart som möjligt måste slå in på en mer handlingskraftig linje. I rapporten förordas framför allt att gemenskapens andel av finansieringen ökas och att verksamheten koncentreras på en rad prioriterade korridorer.
15. På grundval av gruppens arbete föreslog kommissionen i oktober 2003 att man skulle se över riktlinjerna för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och framför allt uppdatera förteckningen över prioriterade projekt, som numera uppgår till 30 stycken inklusive de 14 projekt som fastställdes i Essen. Förteckningen antogs av parlamentet och rådet den 29 april 2004. Projekten i fråga är de som först Van Miert-gruppen och sedan kommissionen har granskat i sin fördjupade konsekvensanalys. Projektens tidsplaner, kostnader och huvuddrag är numera kända⁴, även om den exakta dragningen och de lokala miljökonsekvenserna kan preciseras ytterligare.

3. Gemenskapsfinansieringens mervärde

16. Gemenskapen har visserligen fått planeringsbefogenheter men inte tillräckliga ekonomiska resurser för att kunna bidra till utbyggnaden av de transeuropeiska näten.
17. Gemenskapsfinansiering är dock mycket fördelaktigare än nationell finansiering. Gemenskapsfinansieringen erbjuder en större och mer varaktig finansieringsstabilitet än många nationella, konjunkturberoende budgetar. Gemenskapsmedlen har en hävstångseffekt som uppmuntrar medlemsstaterna att investera i projekt med högt europeiskt mervärde men också att samordna sina verksamheter. Gemenskapsmedlen bidrar till genomförandet av en transportpolitik som ger företräde åt hållbarare

³ Siffror från dokumentet SEK(2003) 1060 och studien *Scenarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)* [”Scenarier, trafik- och korridoranalys av TEN-transport (TEN-STAC)”].

⁴ Se kapitel II i Van Miert-rapporten på Europa-webbplatsen. Se även dokument SEK(2003) 1060 av den 1 oktober 2003, *Extended impact assessment of the proposal amending the amended proposal for a decision amending Decision No 1692/96/EC on the trans-European transport network* (”Utvidgad bedömning av konsekvenserna av förslaget om ändring av det ändrade förslaget till ett beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG”).

transportsätt, särskilt gränsöverskridande järnvägsförbindelser⁵, och kan också fungera som katalysator för offentlig-privata partnerskap.

18. En annan viktig aspekt talar inte bara för att gemenskapens stödnivå bör ökas, utan också för att (den globala) finansieringsramen för de stora projekten på de transeuropeiska transportnäten bör godkännas så snart som möjligt. Det kommer nämligen att krävas garantier för gemenskapsmedlens tillgänglighet under perioden 2007–2013 för de viktigaste bland de prioriterade projekt som skall påbörjas mellan 2006 och 2008 (exempelvis Brenner och Lyon-Turin-Venedig-Triest-Ljubljana-Budapest) eller som redan har inletts (exempelvis Perpignan-Figueras). Om man vill undvika en försening av besluten om att inleda projekten, måste man veta hur mycket gemenskapsstöd som kommer att beviljas och på vilka villkor. För dessa projekt har gemenskapen blivit en omistlig partner vid upprättandet av finansieringsplanen. Osäkerhet i detta sammanhang skulle därför kunna äventyra finansieringsplanen. Detta skulle gå stick i stäv med gemenskapens allmänna strategiska linje och skulle framför allt strida mot Europaparlamentets och rådets upprepade försäkringar om att det är absolut nödvändigt att genomföra dessa stora projekt.
19. Trots alla fördelar verkar anslagen för de transeuropeiska näten fram till 2006 rimma illa med kostnaderna för nätets utbyggnad. Inom ramen för den gällande förordningen om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät har det totalt anslagits 4 600 miljoner euro, för perioden 2000–2006 (4 170 miljoner euro för transport⁶), dvs. knappt 600 miljoner euro per år, vilket bara är en bråkdel av de ekonomiska behov som har fastställts för det transeuropeiska transportnätet och av det stöd som medlemsstaterna har ansökt om.
20. Visserligen skjuter sammanhållningsfonden till 1,9 miljarder euro varje år, och även Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) ger ett betydande bidrag, men dessa båda instrument är bara till för vissa länder eller randområden och inte för infrastrukturen i de centrala områden som drabbas värst av trafikstockningar. I motsats till vad många tror ligger de flesta prioriterade projekt i det transeuropeiska transportnätet i länder som inte kan få stöd inom ramen för dessa instrument.
21. Europeiska investeringsbanken (EIB) bidrar också till nätens finansiering. Detta sker i form av lån som måste återbetalas. Lånen beviljas främst för lågriskprojekt, vilket gör det svårare att få lån för mer sammansatta järnvägsprojekt eller gränsöverskridande projekt som inte ger någon snabb avkastning.
22. Det är järnvägsprojekten och de gränsöverskridande förbindelserna som drabbas av de största förseningarna. Detta bromsar den dynamik som järnvägsmarknadens avreglering⁷ gav upphov till. Ingen av de stora sträckorna genom Alperna (Brenner, Lyon-Turin), som det har talats om sedan slutet av 1980-talet och som skulle avlasta de trafikleder som kvävs av tung lastbilstrafik, har ännu kommit igång, och de förväntas inte vara klara förrän i bästa fall efter 2015. Dessa förseningar är en av

5 Mer än 65 % av TEN-budgeten går till järnvägsprojekt och 20 % till intelligenta transportsystem (ITS) och innovativa lösningar, såsom kompatibilitetssystem inom järnvägssektorn eller luftfarten. Särskild tonvikt läggs också på framtagandet av stora gränsöverskridande projekt för godstrafiken, som kan få en finansieringsgaranti.

6 Inför utvidgningen anslogs ytterligare 255 miljoner euro mellan 2004 och 2006.

7 Godstrafiken totalt 2007. Internationella förbindelser och passagerartrafik 2010.

huvudorsakerna till trafikstockningar och bristande jämvikt mellan de olika trafiksätten på de stora trafiklederna.

23. Det bör i detta sammanhang påpekas att om man – med hjälp av tillräckligt stöd från gemenskapen – bygger de gränsöverskridande avsnitten samtidigt med de nationella avsnitten, så skulle detta öka de sistnämnda avsnittens lönsamhet och få positiva återverkningar för nätets övriga beståndsdelar. Flera stora prioriterade projekt [exempelvis järnvägsprojektet Paris-Bryssel-Köln-Amsterdam-London (PBKAL)] har nämligen redan fått lida på grund av nätets bristande kontinuitet.
24. För att – med hjälp av tillräckligt stöd från gemenskapen – i möjligaste mån minska risken för att sådant skall hända måste man uppmuntra infrastrukturfinansiering från de medlemsstater som inte direkt berörs av arbetena men som gynnas av dem, vilket redan är fallet när det gäller vissa stora prioriterade projekt. Det senaste exemplet är det fransk-italienska avtalet av den 5 maj 2004 om byggandet av en bastunnel mellan Lyon och Turin, där Italien står för 63 % och Frankrike för 37 %. I och med att de anslutningsvägar som skall byggas främst går genom Frankrike utjämnas på så sätt investeringsbelastningen för hela projektet och underlättas dess genomförande.

4. Betydande finansieringsbehov

25. Bara för de 30 projekt som är prioriterade enligt bilaga III till Europaparlamentets och rådets beslut om gemenskapens riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet⁸ uppgår finansieringsbehovet till 225 miljarder euro. Större delen av detta belopp, dvs. ungefär 140 miljarder euro, kommer att behövas mellan 2007 och 2013. Av nedanstående tabell framgår en uppskattning av kostnaderna för de mest kända prioriterade projekten under perioden 2007–2013 och av det stöd som kommer att krävas.

	Nödvändiga investeringar 2007–2013 och årligt stöd på grundval av en stödnivå på 50 % (uppskattningar i miljoner euro)								
Projekt	Invest. 2007– 2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totalt
PP6, Lyon-Turin, (internationell delsträcka) 2007–2013⁹	2 900	100	100	150	200	300	300	300	1 450
PP1, Brenner-bastunnel	2 200	50	75	125	150	150	250	300	1 100

⁸ Beslut nr 884/2204/EG.

⁹ Redan beviljat stöd borträknat.

(2007–2013)									
PP3, Perpignan- Figueras¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Totalt	5 360	205	225	300	350	450	550	600	2 680

26. Gemenskapens stöd har varit, och är fortfarande, attraktivt under studiefasen tack vare en samfinansieringsnivå på upp till 50 %. Detta har framför allt bidragit till att vissa stora prioriterade projekt har kunnat inledas. Under fäsen för bygg- och anläggningsarbeten är samfinansieringsnivån dock mycket lägre. Eftersom det samlade gemenskapsstödet inte får överstiga 10 % av den totala investeringskostnaden, uppgår stödet till de samfinansierade bygg- och anläggningsarbeten som följer på studierna till mindre än 10 %.
27. Den nya förordningen om gemenskapens finansiella stöd till projekt på området för transeuropeiska nät¹¹ innebär redan ett stort steg framåt, eftersom stödet kan inriktas på de projekt som har de största behoven (prioriterade gränsöverskridande avsnitt och projekt för övervinnande av naturliga hinder), med en större hävstångseffekt tack vare att stödnivån har höjts till 20 %¹². Detta verkar dock inte räcka för vissa stora projekt som gäller nätets viktigaste felande länkar och som medför betydande kostnader för medlemsstaterna (se tabell ovan).
28. Ändringen gällde bara stödnivån för projekten och inte det belopp på vilket stödnivån skall tillämpas inom ramen för gällande budgetplan. De ekonomiska resurserna är därför begränsade. Det är därför nödvändigt att komplettera medlemsstaternas finansiering från den offentliga och den privata sektorn genom att öka gemenskapens stöd både i fråga om belopp och stödnivå. På så sätt ökas gemenskapsmedlens hävstångseffekt och kan de prioriterade projekt som Europaparlamentet och rådet nyligen godkände genom sitt beslut om TEN-T-riktlinjerna genomföras enligt tidsplanen i bilaga III till det beslutet.

III. NYA OMSTÄNDIGHETER MED NYA BEHOV FÖR DE TRANSEUROPEISKA ENERGINÄTEN

1. Den inre energimarknaden och externt beroende

29. Direktiven om el- och gasmarknadernas avreglering har lett till grundläggande förändringar på energimarknaderna och inom energisektorn. Fram till 2007 kommer alla medlemsstaters el- och gasmarknader att vara helt avreglerade. Det är viktigt att man snabbt får en effektiv konkurrens, att konsumenterna verkligen kan välja mellan olika tjänsteleverantörer, att tjänsternas kvalitet, framför allt försörjningstryggheten,

¹⁰ Kostnad 2007–2009.

¹¹ Förordning nr 807/2004 av den 21 april 2004, EUT L 143, 30.4.2004.

¹² Den höjda nivån gäller också för prioriterade energiprojekt.

förblir optimal, och utan avbrott, och att man uppnår de mål som har satts upp på europeisk nivå, bland annat i fråga om förnybara energikällor.

30. Europeiska rådet har gång på gång [Stockholm (2001), Barcelona (2002), Bryssel¹³ (2003)] upprepat att en otillräcklig infrastruktur allvarligt skulle kunna äventyra de framsteg som har gjorts på energimarknaden och i fråga om den rättsliga ramen.
31. Mot bakgrund av ett ökat externt beroende och den kroniska instabiliteten på de globala energimarknaderna kommer de kommande åren att vara avgörande för Europa. Fram till 2030 torde gemenskapens externa beroende av gas öka från nuvarande 50 % till över 80 %. De frågor som måste lösas i samband med detta har analyserats i grönboken om trygg energiförsörjning¹⁴.
32. Den interna och den externa infrastrukturutvecklingen måste betraktas tillsammans. Europeiska rådet i Bryssel (2003) påpekade att energiinfrastrukturens utveckling innebär att man måste låta EU:s nya grannländer och partnerländer delta fullt ut i den europeiska marknaden. Grannländerna har en viktig funktion i EU:s energipolitik, eftersom de täcker en stor del av unionens naturgasbehov och säkerställer transporten av primärenergi till EU. De utvecklas stegvis till viktiga aktörer på EU:s inre marknader för gas och el¹⁵.
33. Utvecklingen av förnybara energikällor i Europa kan komma att nödvändiggöra nya investeringar i befintliga energisystem, framför allt i elnäten. Nätinfrastrukturens utbyggnad skulle exempelvis vara ett viktigt led i en europeisk strategi för utvecklingen av havsbaserad vindkraft¹⁶. Detta bekräftas redan i riktlinjerna för transeuropeiska energinät, där flera prioriterade projekt omfattar havsbaserade förbindelser.
34. Allt detta påverkar energiinfrastrukturen avsevärt. Den befintliga infrastrukturen måste kunna användas för sådana nya energiflöden som infrastrukturen inte byggdes för från början. Samtidigt kommer det de närmsta åren att finnas ett ständigt behov av ny infrastruktur. Europaparlamentet och rådet har antagit gemenskapsriktlinjer för energisektorn, där det fastställs mål, prioriteringar och projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska energinät (TEN-E)¹⁷.
35. Gemenskapens finansiella stöd inom ramen för den särskilda TEN-E-budgetposten uppgår för närvarande till cirka 22 miljoner euro per år under innevarande period. Hittills har stödet i första hand beviljats för genomförbarhetsstudier. Av utvärderingen¹⁸ framgår att studierna bidrog till att uppmuntra till samarbete, utarbetande av alternativ och erhållande av tillstånd. TEN-E-stödet har hittills normalt uppgått till mindre än 1 % av projektens totala investeringskostnader. Till stöd för energinätens utveckling har även en rad andra EU-instrument använts, vart

¹³ Där även det europeiska tillväxtinitiativet antogs.

¹⁴ Grönbok – Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning, KOM(2000) 769.

¹⁵ Utvecklingen av en energipolitik för den utvidgade Europeiska unionen, dess grannländer och partnerländer, KOM(2003) 262.

¹⁶ Såsom beskrivs i ”Andelen förnybar energi i EU”, KOM(2004) 366.

¹⁷ Beslut nr 1254/96/EG, beslut nr 1229/2003/EG.

¹⁸ Halvtidsutvärdering av RTE-E-programmet, 2004.

och ett med sina egna målsättningar¹⁹ (strukturfonder, externa samarbetsprogram, Europeiska investeringsbanken).

2. Fördelar med en europeisk insats

36. I och med att den inre energimarknaden utvecklas kan infrastrukturinvesteringarnas frukter skördas av fler än tidigare. Konkret betyder detta att en sammankoppling av elnät som banar väg för effektiv konkurrens mellan olika marknader gagnar samtliga dessa marknader. En ny terminal för flytande naturgas kommer att påverka försörjningstryggheten och konkurrensen utanför den medlemsstat där den byggs. Samtidigt som detta ökar den europeiska energiinfrastrukturens värde, påverkas också incitamenten för investeringar på medlemsstatsnivå. Nödvändigheten och värdet av en europeisk insats ökar på så sätt.
37. När det exempelvis gäller sammankoppling av elnät är det normalt det nationella överföringsnätets operatörer som står för investeringarna. Kostnaderna beaktas vid fastställandet av reglerade tariffer. Operatörerna gör dock i första hand en nationell bedömning av hur intressant investeringen är och hur mycket som rimligen kan återvinnas med hjälp av konsumtionstariffer. Den europeiska nyttan med sådana investeringar måste därför helt klart erkännas och bli föremål för särskilt stöd.
38. När det gäller extern gasförsörjning görs investeringarna normalt av privata energiföretag²⁰. De som investerar i infrastrukturen för gasförsörjning är utsatta för växlande politiska och ekonomiska förhållanden, både utanför och inom den inre marknaden (till exempel stadig efterfrågan). Det allmänna europeiska intresset av en trygg gasförsörjning på den europeiska marknaden under de kommande tjugo åren skulle inte bara kunna motivera politiskt stöd och utarbetandet av lämpliga investeringsramar, utan också en spridning av de risker som är förknippade med de inledande investeringarna.
39. Upprättandet av en inre marknad för el och gas har gjort det viktigare att anpassa den europeiska energiinfrastrukturen för att stödja utvecklingen av en konkurrensutsatt marknad i Europa och för att trygga grannländernas energiförsörjning. Marknadernas liberalisering och integration har också ändrat investeringsincitamenten. Förnyad uppmärksamhet bör riktas mot investeringar som främst är av europeiskt intresse. Det betyder också att den offentliga sektorns stöd till infrastrukturinvesteringar inte får snedvrider konkurrensen.
40. Gemenskapen har i TEN-E-riktlinjerna redan godkänt en förteckning över infrastrukturprojekt av gemensamt intresse på energiområdet. Av förteckningen framgår vilka projekt som är prioriterade. Det rör sig om de projekt som är förenliga med en hållbar utveckling och som är särskilt viktiga för en fungerande konkurrens på den inre europeiska marknaden eller för ökad försörjningstrygghet i Europa.
41. Alla är överens om att dessa prioriterade projekt är av klart europeiskt intresse och att de därför motiverar incitament och stöd. I vanliga fall kan stöd till förstudier (som kan omfatta arbeten i utarbetandefasen) vara ett tillräckligt incitament. I

¹⁹ 1996–2000: strukturfonder, stöd i storleksordningen 2 miljarder euro; Europeiska investeringsbanken, lån i storleksordningen 3 miljarder euro.

²⁰ Åtminstone gäller detta för den del av nätet som ligger utanför EU.

undantagsfall kan det krävas bidrag till byggnadsverksamheten, särskilt om den är av europeiskt intresse och därför rimligen inte bara kan bäras av konsumenterna och en eller två medlemsstater.

42. Hittills var stödet till de transeuropeiska energinäten (22 miljoner euro om året) i första hand inriktat på studier och uppgick till ungefär 1 % av projektens investeringskostnader. Om man under de nya förhållandena utgår från 1,7 % som en rimlig andel, och tillämpar denna siffra på de samlade investeringskostnaderna för TEN-E-riktlinjernas prioriterade projekt i Europa (20 miljarder euro), skulle man få en årlig budget på i genomsnitt ungefär 50 miljoner euro under perioden 2007–2013.

3. Sammankoppling av elnäten

43. Det är tänkt att i första hand inrikta TEN-E-stödet på de projekt eller delar av projekt som fastställs i TEN-E-riktlinjerna²¹ och där europeiskt stöd skulle ge största möjliga mervärde och få genomförandet att gå framåt. Stöd till TEN-E-projekt beviljas bara om det uppstår ekonomiska problem inom ramen för projekt som uteslutande finansieras av den privata sektorn. Det är sannolikt att sådana projekt gagnar så många som möjligt.
44. Europeiska rådet i Barcelona 2002 påpekade särskilt vikten av att sluta elnätens felande länkar och att som konkret mål för elsammankopplingen fastställa en nivå motsvarande minst 10 % av den inhemska installerade produktionskapaciteten. I flera medlemsstater har denna nivå ännu inte uppnåtts. Bara cirka 8 % av den konsumerade elen kommer från andra sidan gränsen. Europeiska rådet erkände också att 10 %-målet eventuellt inte skulle räcka i de fall där marknadskoncentrationen är hög.
45. Otillräckliga elsammankopplingar kommer också att begränsa nätens operativa försörjningstrygghet och undergräva ansträngningarna att förebygga och hantera strömvabrott. Ett exempel är Italien, där en utbyggnad av elledningarna till grannländerna, framför allt Österrike och Slovenien, skulle öka försörjningens tillförlitlighet och diversifiering. En samordnad drift av energinäten i EU och grannländerna kan på ett betydande sätt bidra till försörjningstryggheten. I ett längre perspektiv kommer otillräcklig kapacitet i elsammankopplingarna att hindra ett effektivt utnyttjande av energikällorna i Europa

4. Förbättring av gasförsörjningen

46. Fram till 2030 torde gemenskapens externa beroende av gas öka från nuvarande 50 % till över 80 %. Med tanke på den tid som normalt krävs för stora projekt med investeringar i flera olika länder skulle det var klokt att från och med nu i stor skala investera i upprustning och nya nät för att säkerställa Europas gasförsörjning från tredjeländer, särskilt Ryssland, Algeriet, regionen kring Kaspiska havet och Mashrek.

²¹ Beslut nr 1229/2003/EG och förslag till ändringar.

IV. OM BEHOVET AV EN NY RAM FÖR DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORT- OCH ENERGINÄTEN

47. Bortsett från enkla budgetfrågor, och med hänsyn till vad som sagts ovan, ser det ut som om det skulle krävas en mer omfattande översyn av TEN-förordningens bestämmelser, tillämpningsområde och genomförandeinstrument för att man bättre skall kunna beakta unionens politiska prioriteringar på området för transeuropeiska transport- och energinät under perioden 2007–2013, såsom de återspeglas av de nya besluten om riktlinjerna och av rådets och Europaparlamentets ståndpunkter.
48. För att fullt ut ta hänsyn till gemenskapens mål i fråga om nätets utveckling bygger den nya förordningen på grundprinciper för beviljande av stöd enligt följande huvudlinjer:

Förenkling

I enlighet med kommissionens meddelande om budgetplanen kommer bestämmelserna för grundprincipernas tillämpning för enkelhetens skull att fastställas med hjälp av ett kommittéförfarande och inte genom medbeslutande.

Det kommittéförfarande som fastställdes i förordningen ändras i enlighet med rådets beslut i fråga om kommittéförfarandet från 1999²². Huvudurvalet av de prioriterade projekten gjordes genom medbeslutande och har således fastställts av Europaparlamentet och rådet. Valet av en rådgivande kommitté verkar mest lämpligt med tanke på de erfarenheter som har gjorts med tillämpningen av förordning nr 2236/95 och med hänsyn till de särskilda befogenheter som kommissionen får enligt den nya förordningen.

Villkorlighet

En viktig aspekt av den nya förordningen är att stöd bara beviljas på villkor som stämmer överens med den gemensamma transport- och energipolitikens olika beståndsdelar. På transportområdet innebär detta att de mest miljövänliga transportsätten får särskild uppmärksamhet, såsom transport på järnväg, framför allt när det gäller frakt, säkerhet och skydd. Vidare måste alla ansökningar om finansiering av järnvägslinjer för höghastighetståg åtföljas av en analys som visar vilken kapacitet som frigörs på den befintliga infrastrukturen och som kan utnyttjas för utvecklingen av långväga godstransporter på järnväg. Transport- och energinätets finansiering med hjälp av TEN-budgeten kommer också att vara bunden till en garanti för nätets kontinuitet och kompatibilitet.

Selektivitet och koncentration

Genom att tillämpa nämnda villkor får man en större selektivitet vilket gör det lättare att koncentrera medlen på färre projekt, särskilt på dem med störst europeiskt mervärde. På så sätt blir det lättare att svara mot de projektansvarigas förväntningar och att samtidigt uppfylla kravet på en sund och effektiv förvaltning.

²²

Beslut nr 1999/468/EG av den 28 juni 1999, EGT L 184, 17.7.1999.

Den för TEN-T föreslagna budgeten, som uppgår till drygt 20 miljarder euro för 2007–2013, är medvetet ambitiös. Med en budget på i genomsnitt 2,9 miljarder euro per år i stället för nuvarande drygt 600 miljoner euro skulle denna finansiering göra det möjligt att säkerställa en betydande del av de totala investeringskostnaderna för vissa prioriterade TEN-T-projekt.

För att öka gemenskapsstödet hävstångseffekt kommer hela den tillgängliga budgeten dessutom att inriktas på de båda projektgrupper som bildar ryggraden i det transeuropeiska transportnätet, nämligen följande:

- Prioriterade projekt med särskild uppmärksamhet riktad mot de projekt som bidrar till en integrering av den inre marknaden i en utvidgad union och som bidrar väsentligt till en bättre jämvikt mellan olika transportsätt, med hänsyn tagen till de miljövänligaste transportsätten, särskilt för långväga godstransporter.
- Andra projekt av gemensamt intresse som bidrar till förbättrade tjänster på nätet och som bland annat främjar användarnas säkerhet²³ och skydd samt sörjer för kompatibilitet mellan de nationella näten, framför allt program för spridning av trafikledningssystem för järnväg, luft- och sjöfart.

Stöd inom energisektorn kommer i första hand att inriktas på de prioriterade projekt som anges i beslut nr 1229/2003/EG om riktlinjerna. Stödet gäller främst genomförbarhetsstudier i projektens utarbetandefas (före byggnadsarbetena), inklusive tekniska studier och miljöstudier, och omfattar också geologiska undersökningar och bormning i områden som är svårtillgängliga, vilket gör att dessa arbeten kan bli mycket dyra. Stöd till byggnadsverksamheten kan vara motiverat i sådana undantagsfall där det europeiska mervärdet är mycket högt eller där man måste övervinna naturliga hinder. Detta skulle kunna vara fallet med gränsöverskridande och sammankopplingar mellan grannländer.

Proportionalitet

När det gäller transport fastställs i föreliggande förordning för vissa avsnitt av de prioriterade projekten en högsta samfinansieringsnivå på 30 %, och i undantagsfall en högsta nivå på 50 % för gränsöverskridande avsnitt. Samfinansieringsnivån kommer på så sätt att ge ett större incitament och stå i bättre proportion till projektets mervärde för unionen och med andra ord till de fördelar som den nya infrastrukturen ger andra länder. På så sätt kommer det att bli lättare dels att hålla de tidsplaner för projektens genomförande som fastställs i det senaste beslutet om riktlinjerna, dels att garantera nätets kontinuitet, eftersom de gränsöverskridande avsnitten, som gör det möjligt att koppla ihop de olika nationella näten, hittills har handikappats av att finansieringen har varit otillräcklig.

Dessutom kommer det genom en ökad samfinansieringsnivå – tillsammans med en sjuårig finansieringsgaranti från gemenskapen – att bli möjligt att säkra finansieringen av många projekt som måste påbörjas mellan 2007 och 2010 och vars finansiering annars hade varit problematisk. Det bör dock noteras att dessa nivåer är maximinivåer och att den genomsnittliga stödnivån följaktligen kommer att vara

²³

Direktiv 2004/54 av den 29 april 2004 om säkerhet i tunnlar.

avsevärt mycket lägre, eftersom en del av anslagen också kommer att användas till finansieringen av tekniska och industriella projekt med avseende på bland annat kompatibilitet, flygledning inom ramen för avtalet om ett gemensamt luftrum samt säkerhet och skydd (som inte direkt omfattas av de prioriterade projekten).

Medlemsstaterna skall som motprestation för en ökning av gemenskapens finansiella stöd ge fasta garantier på grundval av en finansieringsplan och åta sig att slutföra projektet i tid. Inom denna ram kommer avtal mellan de berörda medlemsstaterna och kommissionen att stärka medlemsstaternas åtagande att se till att storskaliga projekt genomförs. Kommissionen kommer att se till att den ökade samfinansieringsnivån inte försenar sådana projekt som håller på att definieras och vars finansieringsplan ännu inte har fastställts. I enlighet med artikel 17a i beslut nr 884/2007 om TEN-riktlinjerna kan kommissionen dessutom ta en europeisk samordnare till hjälp för att underlätta ett samordnat genomförande av vissa projekt i bilaga III till det beslutet.

Av nedanstående tabell framgår samfinansieringsnivån för olika projektkategorier (transport).

	Högsta nivå	
	Studier	Byggnadsverksamhet
1. Prioriterade projekt²⁴	50 %	Upp till 30 %
gränsöverskridande avsnitt av dessa	50 %	Upp till 50 %
2a. Andra projekt, bl.a. rörande kompatibilitet, säkerhet och skydd	50 %	Upp till 50 %
2b. Andra projekt av gemensamt intresse	50 %	Upp till 15 %

Inom energisektorn kan stöd till studier beviljas med upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna. När det gäller byggnadsverksamhet är stödnivån däremot normalt begränsad till 10 % av de stödberättigande investeringskostnaderna. I undantagsfall kan det beviljas stöd med upp till 20 %. Detta gäller bland annat prioriterade projekt som står inför stora finansieringssvårigheter men som är av särskilt stor europeisk betydelse, vilket ofta är fallet med gränsöverskridande projekt och förbindelser till grannländerna. Med tanke på den konkurrens som präglar energisektorn föreslås ingen ökning av den högsta stödnivån utöver vad som har godkänts inom ramen för den gällande TEN-förordningen. TEN-E-stöd till bygg- och anläggningsarbeten bör begränsas till projektavsnitten inom EU. Stöd till studier skulle kunna täcka hela projektet, även projektavsnitt utanför EU.

²⁴

I den mening som avses i bilaga III till beslut nr 884/2004 av den 21 april 2004.

Det är viktigt att finansiellt stöd till projektens eller projektavsnittens byggverksamhet i partnerländer samordnas med unionens övriga instrument (utrikespolitiska instrument, Europeiska investeringsbanken osv.), så att TEN-E-projektens partnerländer kan få stöd med hjälp av dessa instrument. Finansieringsinstrument, såsom riskkapital, räntesubventioner, lånegarantier eller skydd mot icke-kommersiella risker, kan på så sätt göras tillgängliga för våra grannländers stora infrastrukturprojekt.

Stödformer

De projektansvariga kan få hjälp av olika slag. Ett av de nya, särskilda finansiella instrument som föreslås i den nya förordningen är ett instrument för garantier som täcker de specifika risker som uppstår efter byggnadsverksamheten inom ramen för TEN-projekt. Övriga instrument är räntesubventioner, som syftar till att lätta på lånens räntebörda och som hittills inte har utnyttjats mycket, och riskkapital, som båda redan omfattas av bestämmelserna i den gällande förordningen. Syftet med det nya garantiinstrumentet är att utöva en hävstångseffekt på finansieringen av det transeuropeiska trafiknätet genom den privata sektorn. Instrumentet är tänkt att hjälpa den privata sektorn att kontrollera finansieringskostnaderna och att underlätta finansieringspaket, i samarbete med framför allt privata banker. Garantin är begränsad till projektets inledningsfas och till en högsta procentsats för lån till den privata sektorn. De medlemsstater i vilka projektet genomförs är hållna att ge ett betydande bidrag. Förslagets detaljer, villkor och tillämpningsbestämmelser kommer att bli föremål för ett särskilt meddelande. Eftersom alla dessa finansiella instrument är relativt komplexa, kan det bli nödvändigt att skaffa sig expertis för att kunna förvalta dem.

Förvaltning

För projektens genomförande ansvarar först och främst medlemsstaterna i enlighet med deras egna institutionella system. Hur ansvaret skall utövas framgår av den nya förordningen, som innehåller närmare bestämmelser om anslagna medel och om kommissionens och medlemsstaternas respektive ansvar för urval och förvaltning av projekten och stödets övervakning. Bland annat föreslås i den nya förordningen att medlemsstaterna skall få en viktig roll i samband med teknisk kontroll och certifiering av utgifterna, samtidigt som kommissionen behåller sin avgörande funktion när det gäller det slutliga projekturvalet.

Vid genomförandet av denna förordning förbehåller sig kommissionen rätten att låta ett TEN-T-genomförandeorgan förvalta programmet i enlighet med rådets förordning nr 58/2003 av den 19 december 2002. Detta betyder dock inte att kommissionens planeringsansvar ifrågasätts. Det handlar i stället bara om att vissa uppgifter läggs ut på organet.

V. KOMMENTARER TILL ARTIKLARNA

I artikel 1 fastställs programmets syfte. När det gäller beviljande av gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska transport- och energinät är denna artikel nästan identisk med artikel 1 i den gällande förordningen.

I artikel 2 definieras de begrepp som används i förordningen.

I artikel 3 fastställs vilka projekt som kan få stöd. Artikel 3 motsvarar artikel 2 i den gällande förordningen.

I artikel 4 fastställs hur en stödansökan skall lämnas in, vilket delvis motsvarar artikel 8 i den gällande förordningen.

I artikel 5 beskrivs urvalskriterierna för beviljande av stöd på transport- och energiområdet. Enligt denna artikel skall prioriterade projekt få särskild uppmärksamhet och mer stöd.

I artikel 6 fastställs förordningens tillämpningsområde, som inte skiljer sig från den gällande förordningens tillämpningsområde utom när det gäller de risker som uppstår efter byggnadsverksamheten. Sådana risker skall omfattas av ett garantiinstrument.

I artikel 7 fastställs finansieringsvillkoren och de högsta stödnivåerna. Enligt denna artikel skall dessutom kommissionen med hjälp av ett kommittéförfarande fastställa vilka villkor, tidsplaner och belopp som skall gälla för de finansiella instrumenten.

Artikel 8 innehåller bestämmelser för kumulering av gemenskapens finansiella stöd till olika åtgärder inom ramen för ett och samma projekt.

Artikel 9 gäller förenlighet och samordning med gemenskapens övriga politikområden som måste beaktas i samband med det samfinansierade projektet.

I artikel 10 fastställs kommissionens ansvar för förordningens genomförande.

Enligt artikel 11 skall kommissionen utarbeta ett flerårigt program som täcker de prioriterade projekten och där stödbeloppet för perioden 2007–2013 fastställs. Vidare skall kommissionen i ett årsprogram fastställa kriterierna för beviljande av stöd till de projekt av gemensamt intresse som inte omfattas av det fleråriga programmet.

Enligt artikel 12 om villkoren för beviljande av gemenskapens finansiella stöd skall kommissionen varje år anta ett beslut om budgetens genomförande beroende på hur långt projektet har kommit och vilka budgetmedel som finns tillgängliga. Enligt artikel 12 skall kommissionen meddela sitt beslut.

Artikel 13 motsvarar den gamla artikeln 11 med bestämmelser om utbetalning av stöd.

Artikel 14 gäller medlemsstaternas ansvar. Enligt denna artikel skall medlemsstaterna kontrollera och verifiera de åtgärder som får stöd från gemenskapen.

Artikel 15 gäller villkoren för kontroll, hävning, minskning, avbrytande och indragning av stöd och är nästan identisk med artikel 13 i den gällande förordningen. Enligt denna artikel kan kommissionen återkräva det utbetalda stödet med beaktande av proportionalitetsprincipen.

Bestämmelserna i artikel 16 skall skydda gemenskapens ekonomiska intressen och se till att de samfinansierade åtgärderna genomförs på vederbörligt sätt. Syftet med artikel 16 är dessutom att förhindra och straffa oegentligheter.

Enligt artikel 17 skall kommissionen vid genomförandet av vissa artiklar i förordningen biträdas av en så kallad rådgivande kommitté.

Enligt artikel 18 skall kommissionen och medlemsstaterna utvärdera de samfinansierade åtgärderna.

Enligt artikel 19 skall kommissionen vart tredje år inför de andra institutionerna lägga fram en rapport om den verksamhet som har genomförts. Dessutom skall medlemsstaterna och stödmottagaren offentliggöra gemenskapens stöd.

Av artikel 20 framgår det ekonomiska referensbeloppet för perioden 2007–2013.

Artikel 21 innehåller en klausul om översyn av programmet efter 2013 på grundval av gjorda erfarenheter. Översynen skall överlämnas till parlamentet och rådet före utgången av 2010.

Av artikel 22 framgår ändringarna av förordning nr 2236/95.

Av artikel 23 framgår när förordningen träder i kraft och att den skall börja tillämpas den 1 januari 2007. Förordning (EG) nr 2236/95 fortsätter att gälla för projekt som redan har inletts den dag då den nya förordningen träder i kraft.

BILAGA TILL MOTIVERINGEN

I. Europeiskt mervärde, subsidiaritet och proportionalitet

- Vad är åtgärdens mål, och vilket är sambandet mellan åtgärden och gemenskapens förpliktelser?

Enligt avdelning XV i fördraget skall gemenskapen bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för infrastrukturerna inom transport- och energisektorerna. Gemenskapens åtgärd syftar bland annat till att främja de nationella nätens sammankoppling och kompatibilitet för att säkerställa nätens kontinuitet och en hög säkerhets- och skyddsnivå för användarna.

- Har gemenskapen exklusiv behörighet i fråga om de planerade åtgärderna, eller har gemenskapen och medlemsstaterna delad behörighet?

Behörigheten delas med medlemsstaterna.

- Vilken är problemets gemenskapsdimension?

Transportinfrastrukturen är i huvudsak beroende av finansiering från medlemsstaternas budgetar. Under perioder med snäva budgetramar investerar medlemsstaterna emellertid hellre i inhemska sträckor än i gränsöverskridande förbindelser, som präglas av lägre finansiell lönsamhet och stora gränsöverskridande samordningsproblem. Om gemenskapen inte deltar i finansieringen, kommer en stor del av de gränsöverskridande förbindelserna att drabbas av betydande förseningar, trots att avsnitten i fråga har en central betydelse i den politiska motiveringen för det transeuropeiska nätet, som ju skall förbinda de nationella näten med varandra.

Energinätens gemenskapsdimension beror främst på den nyligen upprättade inre marknaden för energi. Såsom Europeiska rådet har bekräftat upprepade gånger skulle en bristfällig infrastruktur på ett grundläggande sätt kunna äventyra framstegen i fråga om energimarknaden och energiregelverket. Under kommande år måste energiinfrastrukturen i Europa anpassas så att den kan användas för sådana energiflöden som infrastrukturen inte byggdes för från början. Konsumenterna i hela EU kommer att gagnas av investeringar i exempelvis sammankopplingar mellan länder som kommer att få näten att fungera på europeisk nivå. Likaså kommer de att vinna på investeringar i sådan ny infrastruktur för försörjning från energikällor utanför EU som behövs på grund av det ökande externa energiberoendet. Sist men inte minst kommer de transeuropeiska näten att uppmuntra en effektiv energianvändning i hela Europa, särskilt användningen av förnybara energikällor.

- Kan inte målen uppnås av medlemsstaterna själva på lämpligt sätt?

De stora transportprojekten för förbättring av trafikflödet har återverkningar som går långt utanför de nationella gränserna. Länderna kan knappast förväntas finansiera sådan infrastruktur själva, om det till övervägande del är andra länder som kan tillgodogöra sig fördelarna med projekten.

På grund av marknadens avreglering och integration har investeringsbidragen till energinätet ändrats. Investeringar i projekt som i huvudsak är av transeuropeiskt intresse, exempelvis

sammankoppling av nationella nät, kan inte bara bekostas av skattebetalarna i en eller två medlemsstater.

- Vilket är effektivast: en lösning på gemenskapsnivå eller en lösning på nationell nivå? Vilket mervärde får gemenskapsåtgärden, och vilka kostnader skulle det få om någon åtgärd skulle utebli?

På transportområdet har projekten av gemensamt intresse redan fastställts i Europaparlamentets och rådets beslut om TEN-T-riktlinjerna. Det får dock antas att medlemsstaternas intresse inte är lika stort som gemenskapens när det gäller investeringar som banar väg för ett sammankopplat, kompatibelt, konkurrenskraftigt och säkert nät. Detta antagande bekräftas av förseningarna med de 14 prioriterade projekt som fastställdes i Essen, särskilt de gränsöverskridande projekten. Genom att bidra till utvecklingen av handeln, särskilt mellan medlemsstaterna, och genom att förbättra tillgängligheten, torde projekten öka tillväxtpotentialen med 0,2–0,3 % av BNP, vilket motsvarar en miljon fasta arbetstillfällen. Koldioxidutsläppen skulle sänkas med 4 % jämfört med den aktuella utvecklingen. Mot denna bakgrund kan stöd från gemenskapen till projekt av gemensamt intresse vara avgörande. Stödet är under alla omständigheter motiverat. Det pris som man skulle få betala för uteblivna åtgärder skulle bestå i en infrastruktur som uppenbarligen inte motsvarar behoven och som får negativa verkningar inte bara för transportnätet som helhet utan också i fråga om trafikstockningar, säkerhet, föroreningar och tillgängligheten till randområdena, med indirekta effekter för hela unionens tillväxt och konkurrenskraft.

Även när det gäller energinät har Europaparlamentet och rådet fastställt en rad projekt av europeiskt intresse i sitt beslut om TEN-E-riktlinjerna. När det gäller investeringar som möjliggör utbyggnaden av en integrerad och konkurrensutsatt energimarknad i Europa, kan emellertid medlemsstaternas intresse inte vara lika stort som gemenskapens. De långsamma framstegen i fråga om gränsöverskridande investeringar bekräftar detta antagande. Därför kan stöd från gemenskapen till projekt av gemensamt intresse vara avgörande. Stödet är under alla omständigheter motiverat. Det handlar inte så mycket om att ge en medlemsstats åtgärd ett mervärde, utan att styra investeringarna mot projekt av europeiskt intresse. Det pris som man skulle få betala för uteblivna åtgärder skulle bestå i en otillräcklig infrastruktur som undergräver den inre energimarknadens utbyggnad.

- Står gemenskapsåtgärdens intensitet i proportion till de mål som skall uppnås?

För transportområdet föreslås en genomsnittlig (global) stödnivå på 15 % av de totala investeringskostnaderna för de prioriterade projekten. Stöd till gränsöverskridande avsnitt kommer att få företräde. Fördelarna i form av en hävstångseffekt för utbyggnaden av ett kompatibelt och sammankopplat nät skulle vara stora. Likaså skulle de allmänna kostnaderna för gemenskapens ekonomi vara höga om åtgärderna skulle utebli.

För energinäten föreslås en stödnivå på 1,7 % av de totala kostnaderna för investeringar i Europa i de prioriterade projekt som avses i TEN-E-riktlinjerna. TEN-E-stödet kommer främst att inriktas på de projekt som är av avgörande betydelse för att man skall kunna uppnå de mål som EU har satt upp. Fördelarna i form av en hävstångseffekt för utbyggnaden av ett sammankopplat nät skulle vara stora. Likaså skulle de allmänna kostnaderna för gemenskapens ekonomi vara höga om åtgärderna skulle utebli.

- Hur kan målen bäst uppnås? (rekommendationer, finansiellt stöd, ömsesidigt godkännande, lagstiftning, osv.)

Normalt måste en förordning från parlamentet och rådet läggas till grund för stödet.

- Är tillämpningsområdet, löptiden eller nivån inom ramen för lagstiftningen större än nödvändigt?

Med tanke på hur begränsade den offentliga sektorns investeringar är, och hur svårt det är att locka privata investerare, är det motiverat med finansiellt stöd från gemenskapen till infrastruktur som ger fördelar på europeisk nivå. Stödet kompletterar den befintliga politiska ram som fastställs i vitboken om transport och i TEN-T-riktlinjerna.

När det gäller energinäten skulle finansiellt stöd till sådana investeringar som ger fördelar på europeisk nivå vara motiverat i vissa fall, även inom ramen för en liberaliserad marknad, där det numera är nätens operatörer som investerar i infrastruktur för överföring av energi genom att integrera kostnaderna i den reglerade tariffen.

II. Konsekvensbedömning

Inom ramen för översynen av TEN-T-riktlinjerna [KOM(2003) 564] sörjde kommissionen för en grundlig analys av konsekvenserna av förslaget till ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. I dokumentet SEK(2003) 1060 påpekas framför allt följande:

- a) TEN-T-investeringsprogrammet kommer att stimulera Europas konkurrenskraft och ekonomi. Det kommer att bidra till utvecklingen av den internationella handeln, särskilt i de nya medlemsstaterna.
- b) På kort sikt kommer byggnadsverksamheten att stimulera sysselsättningen, särskilt i de berörda regionerna.
- c) På längre sikt kommer förbättrade livsvillkor på grund av ökad rörlighet, och nya handelsutsikter tack vare bättre förbindelser och tillgänglighet, att uppgå till uppskattningsvis 0,23 % av BNP, vilket motsvarar en miljon fasta arbetstillfällen.

Investeringsbehoven har beräknats inom ramen för Van Miert-rapporten och uppgår till 600 miljarder euro för samtliga projekt av gemensamt intresse, varav 225 miljarder euro kommer att gå till prioriterade projekt (därav 140 miljarder bara under perioden 2007–2013).

För energinäten lade kommissionen fram en konsekvensbedömning för de stödberättigade projekten, dvs. projekt av gemensamt intresse, framför allt prioriterade projekt, tillsammans med sitt förslag till nya TEN-E-riktlinjer av den 10 december 2003²⁵.

I konsekvensbedömningen fastställs att genomförandet av projekten enligt de gällande riktlinjerna från juni 2003 och enligt de nya riktlinjerna skulle inverka positivt på ekonomin som helhet, på sammanhållningen (tack vare integrationen av de nya medlemsstaternas energinät), på miljön (genom en lättare integration av energiproduktion från förnybara energikällor), på den inre energimarknaden (genom ökad handelskapacitet), på tryggheten i energiförsörjningen (genom ökad importkapacitet och större diversifiering av källor och importvägar) och på samarbetet med grannländerna.

²⁵ SEK(2003) 1369, 10.12.2003.

Det är uppenbart att stödet till TEN-E-näten inte ger lika många fördelar i alla energiinfrastrukturer. Nätens utbyggnad kommer särskilt att gynna storskalig elproduktion. Å andra sidan omfattar TEN-E-stödet enligt de gällande riktlinjerna inte den direkta anslutningen av energikällor till lokala distributionssystem (vanligt för vissa förnybara energikällor och system som kombinerar el och värme).

Det föreslagna gemenskapsstödet kommer att bidra till att uppmuntra och påskynda genomförandet av de infrastrukturprojekt på energiområdet som anges i TEN-E-riktlinjerna och kommer på så sätt att ge de förväntade vinsterna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska transport- och energinät och om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 156 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²⁶,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²⁷,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande²⁸,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget²⁹, och

av följande skäl:

- (1) Europeiska rådet i Barcelona den 15–16 mars 2002 påpekade i sina slutsatser att kraftfulla och effektiva integrerade energi- och transportnät bildar ryggraden i den europeiska inre marknaden och att genom en förbättrad användning av nuvarande nät och en komplettering av de delar som saknas kommer effektiviteten och konkurrensen att öka, med säkerställande av tillräcklig kvalitet, samt överbelastningen att minska, vilket leder till ökad hållbarhet. Dessa krav är ett led i den strategi som stats- och regeringscheferna antog vid toppmötet i Lissabon och som det sedan dess regelbundet hänvisas till.
- (2) Europeiska rådet godkände vid sitt möte den 12–13 december 2003 en europeisk aktion för tillväxt och uppmanade kommissionen att vid behov styra utgifterna mot investeringar i fysiskt kapital, bland annat i de transeuropeiska nätens infrastruktur, vars prioriterade projekt är avgörande för att stärka sammanhållningen på den inre marknaden.
- (3) Förseningarna i samband med förverkligandet av effektiva transeuropeiska förbindelser, särskilt när det gäller de gränsöverskridande avsnitten, riskerar att

²⁶ EUT C [...], [...], s. [...].

²⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

²⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

²⁹

allvarligt hämma konkurrenskraften i unionen och i de perifera stater och randområden som inte fullt ut kan, eller inte längre kan, dra nytta av fördelarna med en stor inre marknad.

- (4) I Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet³⁰, nedan kallat ”TEN-T”, ändrat genom beslut nr 884/2004/EG, uppskattas kostnaden för det transeuropeiska transportnätets utbyggnad fram till 2020 till 600 miljarder euro. Bara för de prioriterade projekten enligt bilaga III till det beslutet krävs investeringar på närmare 140 miljarder euro mellan 2007 och 2013.
- (5) Om man vill uppnå nämnda mål är det både enligt rådet och parlamentet nödvändigt att stärka och anpassa finansieringsinstrumenten genom att öka gemenskapens andel av finansieringen och möjliggöra en högre samfinansieringsnivå på framför allt gränsöverskridande projekt, projekt med transitfunktion och projekt för övervinnande av naturliga hinder.
- (6) Målen, prioriterade åtgärder och projekt av gemensamt intresse när det gäller nätets och även de prioriterade projektens komplettering och vidareutveckling framgår av Europaparlamentets och rådets beslut nr 1229/2003/EG av den 26 juni 2003 om en serie riktlinjer för transeuropeiska energinät och om upphävande av beslut nr 1254/96/EG³¹. Bara för de prioriterade projekten krävs investeringar i storleksordningen 28 miljarder euro fram till 2013 för att samtliga medlemsstater fullt ut skall kunna ta del av den inre marknaden och för att man skall kunna komplettera förbindelserna med grannländerna. I detta belopp ingår investeringar i tredjeland på cirka 8 miljarder euro.
- (7) Vid sitt möte den 12–13 december 2003 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att fortsätta att undersöka behovet av ett nytt instrument för särskilda gemenskapsgarantier för att täcka de specifika risker som uppstår efter byggnadsverksamheten inom ramen för projekt avseende transeuropeiska transportnät. När det gäller energi uppmanades kommissionen av rådet att vid behov styra utgifterna mot investeringar i fysiskt kapital för att stimulera tillväxten.
- (8) Rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät³², ändrad genom förordningarna nr 1655/99/EG och nr 807/2004/EG, innebär redan ett stort steg framåt, eftersom prioriterade projekt enligt den förordningen beviljas en högre finansieringsnivå, närmare bestämt upp till 20 %³³. Det finns dock fortfarande en rad genomföranderegler kvar som kan förenklas och förses med en budgetram med begränsade resurser. För att öka gemenskapsmedlens hävstångseffekt och kunna genomföra de godkända prioriterade projekten är det därför nödvändigt att komplettera

³⁰ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 884/2004/EG (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

³¹ EUT L 176, 12.7.2003, s. 11.

³² EGT L 228, 23.9.1995, s. 1. Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 807/2004 (EUT L 143, 30.4.2004, s. 46).

³³ Denna nivå gäller för alla prioriterade energiprojekt. Inom transport berörs emellertid bara gränsöverskridande avsnitt och projekt för övervinnande av naturliga hinder.

medlemsstaternas finansiering från den offentliga och den privata sektorn genom att öka gemenskapens stöd både i fråga om belopp och stödnivå.

- (9) Med tanke på att det transeuropeiska nätets olika beståndsdelar – transport, energi och telekommunikation – har utvecklats olika och har olika egenskaper, och mot bakgrund av behovet av en effektiv hantering av de olika programmen, krävs det flera specifika förordningar för de olika områden som hittills omfattas av rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995.
- (10) Genom denna förordning införs ett system med allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska transport- och energinät. Bortsett från att systemet måste ligga i linje med gemenskapens regelverk, inte minst på miljöområdet, måste det också bidra till att stärka den inre marknaden och stimulera konkurrenskraft och tillväxt i gemenskapen.
- (11) Eftersom målen för de transeuropeiska transport- och energinäten inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av behovet att samordna de nationella insatserna, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (12) Systemet bör utformas så att gemenskapens finansiella stöd inriktas på projekt eller projektdelar som ger högsta möjliga europeiska mervärde och som uppmuntrar aktörerna att påskynda genomförandet av de prioriterade projekten i besluten nr 1692/96/EG och 1229/2003/EG. Det bör också vara möjligt att med hjälp av systemet finansiera de övriga europeiska infrastrukturprojekt av gemensamt intresse som pekas ut i nämnda beslut.
- (13) Syftet med gemenskapens finansiella stöd bör vara att bidra till utarbetandet av projekt för investeringar i de transeuropeiska transport- och energinäten, att sörja för ett tydligt ekonomiskt åtagande, att mobilisera de institutionella investeringarna och att uppmuntra bildandet av finansieringspartnerskap mellan den offentliga och den privata sektorn. Inom energisektorn bör det finansiella stödet i första hand vara avsett att undanröja de finansieringshinder som kan uppstå under ett projekts förberedelse- och utarbetandefas, före själva byggnadsverksamheten, och bör inriktas på de prioriterade projektens gränsöverskridande avsnitt och på förbindelserna med grannländerna.
- (14) Gemenskapens finansiella stöd bör beviljas i olika former, närmare bestämt som bidrag utan återbetalning, räntesubventioner, lånegarantier och deltagande i riskkapital, och det bör också täcka de särskilda risker som uppstår efter byggnadsverksamheten.
- (15) Gemenskapen bör kunna göra fleråriga åtaganden när det gäller ekonomiskt stöd från gemenskapen till storskaliga projekt som det tar många år att förverkliga. För att kunna mobilisera offentliga och privata investerare, och för att minska den osäkerhet som är förknippad med genomförandet av sådana projekt, måste åtagandet binda gemenskapen tillräckligt länge och vara tillräckligt tydligt och lockande.

- (16) Särskilt viktig är en effektiv samordning av alla gemenskapsinsatser som har betydelse för de transeuropeiska näten, i synnerhet bidrag från struktur- och sammanhållningsfonder och från Europeiska investeringsbanken.
- (17) I denna förordning fastställs, för hela den tid programmet pågår, en finansieringsram som utgör den särskilda referensen för budgetmyndigheten enligt punkt 33 i det interinstitutionella avtalet av den 6 maj 1999 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin och förbättring av budgetförfarandet³⁴.
- (18) Med tanke på erfarenheterna av genomförandet av förordning nr 2236/95, och mot bakgrund av kommissionens befogenheter enligt den här förordningen, bör de åtgärder som är nödvändiga för att genomföra den här förordningen antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter³⁵.
- (19) Med hänsyn till de särskilda bestämmelser på transport- och energiområdet som antas genom den här förordningen, och med hänsyn till de särskilda bestämmelser om positionsbestämnings- och navigeringssystem via satellit som antas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr ...³⁶, bör förordning (EG) nr 2236/95 ändras så att dess räckvidd begränsas till att bara gälla telekommunikationsområdet.

³⁴ EUT L

³⁵ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

³⁶ Se förordning om positionsbestämnings- och navigeringssystem via satellit (Galileo) i Europeiska unionens officiella tidning.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Kapitel 1 *Allmänna bestämmelser*

Artikel 1 *Syfte*

I denna förordning anges de villkor och förfaranden som gäller för gemenskapens stöd till projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska transport- och energinät, i enlighet med artikel 155.1 i fördraget.

Artikel 2 *Definitioner*

I denna förordning avses med

1. *projekt av gemensamt intresse*: ett projekt, eller en projektdel, av gemensamt intresse för gemenskapen, som fastställs i enlighet med beslut nr 1692/96/EG för transportområdet och i enlighet med beslut nr 1229/2003/EG för energiområdet,
2. *prioriterat projekt*: ett projekt av gemensamt intresse som gemenskapen prioriterar i enlighet med bilaga III till beslut nr 1692/96/EG för transportområdet och i enlighet med beslut nr 1229/2003/EG för energiområdet,
3. *projektdel*: all verksamhet som är ekonomiskt, tekniskt eller tidsmässigt oberoende och som bidrar till projektets genomförande,
4. *stödmottagare*: ett offentligt eller privat organ som ansvarar för projektledningen och som vill investera egna eller tredje parts medel för att förverkliga projektet,
5. *studier*: de studier som krävs för en projektbeskrivning, inklusive förstudier, genomförbarhetsstudier, utvärderingar och annat tekniskt stöd, bland annat de studier som föregår bygg- och anläggningsarbetena och som behövs för en fullständig beskrivning av projektet och för finansieringsbeslut, exempelvis rekognosering på plats och förberedelse av finansieringsarrangemang,
6. *bygg- och anläggningsarbeten*: inköp och leverans av olika komponenter, system och tjänster samt byggnadsverksamhet i samband med projektet, inklusive slutbesiktning, godkännande och idrifttagande,
7. *risker som uppstår efter byggnadsverksamheten*: de risker som på grund av särskilda faktorer uppstår under de första åren efter avslutad byggnadsverksamhet och som leder till lägre driftsintäkter än förväntat,

8. *projektkostnad*: den totala kostnaden för de studier och bygg- och anläggningsarbeten som är direkt kopplade till och nödvändiga för projektets genomförande och som faktiskt har bekostats av stödmottagaren,
9. *stödberättigande kostnad*: den del av projektkostnaden som kommissionen lägger till grund för beräkningen av gemenskapens finansiella stöd.

Kapitel II

Projekt som kan få stöd, stödformer och kumulering av stöd

Artikel 3

Projekt som kan få stöd

1. Endast projekt av gemensamt intresse, fastställda i enlighet med besluten nr 1692/96/EG och 1229/2003/EG, kan få finansiellt stöd från gemenskapen i enlighet med denna förordning.
2. Ett projekt kan bara få stöd, om det följer gemenskapsreglerna för bland annat konkurrens, miljöskydd och offentlig upphandling, och om det uppfyller gemenskapens bestämmelser om kompatibilitet mellan näten, särskilt järnvägsnäten.
3. På transportområdet kan projekt dessutom bara få stöd, om varje berörd medlemsstat åtar sig att medfinansiera det föreslagna projektet genom att bidra till gemenskapens finansiella stöd, i förekommande fall med hjälp av privata medel.

Artikel 4

Inlämning av ansökan om stöd

Det är de berörda medlemsstaterna som skall lämna in ansökan om gemenskapens finansiella stöd till kommissionen. Med de berörda medlemsstaternas godkännande kan ansökningar avseende energiområdet också lämnas in av de företag eller offentliga organ som är direkt berörda.

Artikel 5

Urval av projekt

1. Gemenskapens finansiella stöd skall tilldelas projekt av gemensamt intresse beroende på i vilken utsträckning de bidrar till de mål och prioriteringar som fastställs i besluten nr 1692/96/EG och 1229/2003/EG.
2. På transportområdet skall särskilt följande projekt och program beaktas:
 - a) Projekt som läggs fram av minst två medlemsstater gemensamt, särskilt gränsöverskridande projekt.
 - b) Projekt som bidrar till nätets kontinuitet och en optimering av dess kapacitet.

c) Prioriterade projekt som bidrar till en integrering av den inre marknaden i en utvidgad gemenskap och till återställandet av jämvikten mellan olika transportsätt, med företräde för de miljövänligaste projekten, särskilt projekt som gäller långväga godstransporter. Alla ansökningar om finansiering av järnvägslinjer för höghastighetståg skall därför åtföljas av en detaljerad analys som visar vilken kapacitet som frigörs på det konventionella nätet och som kan utnyttjas för frakt till följd av att persontrafik flyttas till höghastighetståg.

d) Projekt som bidrar till förbättrade tjänster på det transeuropeiska nätet, projekt som – genom infrastrukturstöd – bland annat främjar användarnas säkerhet och skydd samt projekt som sörjer för kompatibilitet mellan de nationella näten.

e) Program för spridning av system för ledning av järnvägstrafiken i alla dess beståndsdelar samt program för spridning av trafikledningssystem för luft- och sjöfart som säkerställer kompatibilitet.

3. På energiområdet skall särskilt projekt beaktas som bidrar till

a) nätets kontinuitet och ökad kapacitet,

b) en integrering av den inre energimarknaden, särskilt gränsöverskridande avsnitt,

c) en trygg energiförsörjning, särskilt i förbindelserna med tredjeland,

d) anslutningen av förnybara energikällor och/eller

e) de sammankopplade nätens säkerhet, tillförlitlighet och kompatibilitet.

Artikel 6 Stödformer

Gemenskapens finansiella stöd skall täcka studier och bygg- och anläggningsarbeten samt de risker som uppstår efter byggnadsverksamheten.

Artikel 7 Finansieringsvillkor

1. Gemenskapen kan bevilja finansiellt stöd till studier och bygg- och anläggningsarbeten rörande projekt enligt artikel 3.1 i någon av följande former:

a) Bidrag.

b) Räntesubventioner på lån från Europeiska investeringsbanken (EIB) eller andra offentliga eller privata finansieringsorgan.

c) Lånegarantier för de risker som uppstår efter byggnadsverksamheten.

d) Deltagande i riskkapital.

e) Vid behov en kombination av gemenskapsstöd enligt a–d så att de budgetmedel som har anslagits får största möjliga stimulanseffekt.

2. Gemenskapens finansiella stöd får inte överstiga följande nivåer:

- a) Studier: 50 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för studier, oberoende av projektet i fråga.
 - b) Bygg- och anläggningsarbeten:
 - i) Prioriterade transportprojekt: högst 30 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten. Undantagna är projektens gränsöverskridande avsnitt, som kan beviljas en finansieringsnivå på upp till 50 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten, under förutsättning att de påbörjas före 2010 och att de berörda medlemsstaterna inför kommissionen har lagt fram en plan med alla garantier som krävs för medlemsstaternas finansieringsbidrag och för tidsplanen för projektets genomförande. Nivån kommer att anpassas efter den nytta som detta innebär för andra medlemsstater.
 - ii) Prioriterade energiprojekt: högst 20 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten.
 - iii) Andra transportprojekt: högst 15 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten. Undantagna är projekt som syftar till spridningen av kompatibilitets- och säkerhetssystem, som kan beviljas en finansieringsnivå på upp till 50 % av de samlade stödberättigande kostnaderna för bygg- och anläggningsarbeten, anpassad efter den nytta som detta innebär för andra medlemsstater.
 - iv) Andra energiprojekt: högst 10 % av de samlade stödberättigande kostnaderna.
3. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 17.2 fastställa vilka villkor, tidsplaner och belopp som skall gälla för instrumenten enligt punkt 1 b–d.

Artikel 8

Kumulering av gemenskapens finansiella stöd

- 1. Finansiella stöd till studier och bygg- och anläggningsarbeten skall vara kumulerbara.
- 2. Bidrag från EIB skall inte hindra att finansiellt stöd beviljas i enlighet med denna förordning.
- 3. Finansiellt stöd från gemenskapen får inte beviljas för de delar av projekt som får stöd ur andra finansieringskällor som belastar gemenskapens budget.

Artikel 9

Förenlighet och samordning med gemenskapens politik

- 1. De projekt av gemensamt intresse som finansieras enligt denna förordning skall vara förenliga med bestämmelserna i fördraget, med de rättsakter som har antagits till följd av dessa och med gemenskapens politik i fråga om bland annat miljöskydd, kompatibilitet, konkurrens och offentlig upphandling.

2. Kommissionen skall säkerställa samordning av och samstämmighet mellan de projekt som genomförs i enlighet med denna förordning och de åtgärder som vidtas med bidrag från gemenskapens budget, EIB och gemenskapens övriga finansieringsorgan.

Kapitel III *Genomförande, programplanering, kontroll*

Artikel 10 *Genomförande*

Kommissionen skall ansvara för genomförandet av denna förordning.
Kommissionen skall fastställa närmare genomförandebestämmelser för projekt av gemensamt intresse i sina beslut om beviljande av finansiellt stöd.

Artikel 11 *Flerårigt program och årsprogram*

1. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 17.2 utarbeta ett flerårigt program och ett årsprogram.
2. I det fleråriga programmet skall kommissionen fastställa dels kriterierna för beviljande av stöd till prioriterade projekt, dels det totala stödbeloppet för perioden 2007–2013. Beloppet skall ligga mellan 65 och 85 % av de budgetmedel som avses i artikel 20.
3. I årsprogrammet skall kommissionen fastställa kriterierna för beviljande av stöd till de projekt av gemensamt intresse som inte omfattas av det fleråriga programmet. De medel som inte används för det fleråriga TEN-T-programmet skall varje år användas för att finansiera de program av gemensamt intresse som omfattas av årsprogrammet.

Artikel 12 *Beviljande av stöd*

1. För varje projekt av gemensamt intresse som väljs ut för det fleråriga programmet skall kommissionen fatta ett enda beslut om beviljande av stöd i enlighet med artikel 17.2. Kommissionen skall grunda budgetåtagandet för varje årligt delbelopp på sitt beslut med hänsyn till hur långt projektet har kommit och med hänsyn till beräknade behov och tillgängliga medel.
2. För vart och ett av de projekt av gemensamt intresse som inte omfattas av punkt 1 skall kommissionen fatta ett beslut om beviljande av stöd och om budgetåtagande.
3. Kommissionen skall meddela de berörda medlemsstaterna sitt beslut om beviljande av stöd med tillhörande villkor och underrätta stödmottagarna om detta.

Artikel 13

Finansiella bestämmelser

1. Gemenskapsstödet får bara täcka sådana utgifter som är kopplade till genomförandet av projektet och som bestrids av mottagarna av stödet eller av tredje man som ansvarar för att projektet genomförs.
2. Utgifter som uppkommer före den dag då kommissionen får ansökan om stöd är inte stödberättigande.
3. Kommissionens beslut om beviljande av stöd enligt artikel 12 skall räknas som utgiftsåtagande.
4. Normalt skall stödet betalas ut i form av ett förskott, olika delbelopp och ett slutbelopp. Förskottet, som normalt inte får överstiga 50 % av det första årliga delbeloppet, skall betalas ut så snart ansökan om stöd har bifallits. Delbeloppen skall betalas ut på begäran, med beaktande av hur långt projektet eller studien har kommit, och vid behov med hänsyn till reviderade finansieringsplaner enligt noggranna och tydliga principer.
5. Vid betalningarna skall hänsyn tas till det faktum att genomförandet av infrastrukturprojekt sträcker sig över flera år och att det därför är viktigt att finansieringen också sträcker sig över flera år.
6. Kommissionen skall betala ut slutbeloppet efter att ha godkänt den slutrapport om projektet eller studien som har lagts fram av stödmottagaren och bestyrkts av medlemsstaten och där alla faktiska kostnader specificeras.

Artikel 14

Medlemsstaternas ansvar

1. Medlemsstaterna skall inom sitt ansvarsområde göra vad som krävs för genomförandet av de projekt av gemensamt intresse som i enlighet med denna förordning har beviljats finansiellt stöd från gemenskapen.
2. Medlemsstaterna skall i nära samarbete med kommissionen göra en teknisk uppföljning och en finansiell kontroll av projekten samt intyga att kostnaderna för projektet eller en projektdel verkligen har uppkommit och är stödberättigande. Medlemsstaterna får kräva att kommissionen medverkar vid kontroller på plats.
3. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om vilka åtgärder som vidtagits i enlighet med punkt 2 och redogöra för vilka kontroll-, lednings- och uppföljningsmetoder som har tagits fram för att se till att projekten genomförs på rätt sätt.

Artikel 15

Hävning, minskning, avbrytande och indragning av stöd

1. Utom i de fall där kommissionen ges en tillfredsställande motivering skall kommissionen häva gemenskapens finansiella stöd till sådana projekt av gemensamt intresse

som inte har påbörjats inom två år från och med den dag då de skulle ha inletts enligt beslutet om beviljande av stöd.

2. Om det vid genomförandet av ett projekt finns anledning att anta att en del av eller hela det beviljade stödet inte är berättigat, skall kommissionen på lämpligt sätt undersöka ärendet och framförallt uppmana medlemsstaten eller stödmottagaren att inkomma med sina synpunkter inom en viss tid.

3. Efter den undersökning som avses i punkt 2 kan kommissionen minska, avbryta eller dra in stödet till projektet i fråga, om undersökningen visar att någon oegentlighet förekommit eller att något av de villkor som anges i beslutet om beviljande av stöd inte är uppfyllt, och särskilt att det förekommit betydande ändringar som påverkar projektets art eller sättet att genomföra det, utan att kommissionen fått tillfälle att godkänna detta.

4. Varje icke godkänd kumulation skall leda till att oriktigt utbetalda belopp återkrävs.

5. Om ett projekt inte är slutfört inom tio år efter det att det har beviljats gemenskapens finansiella stöd, får kommissionen återkräva det utbetalda stödet, med beaktande av proportionalitetsprincipen och med hänsyn till alla relevanta faktorer.

6. Varje belopp som återkrävs på grund av att det har utbetalats utan grund skall återbetalas till kommissionen.

Artikel 16

Skydd av gemenskapens ekonomiska intressen

1. Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) får göra kontroller och inspektioner på plats i enlighet med rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96³⁷.

2. När det gäller de gemenskapsåtgärder som finansieras genom den här förordningen skall med begreppet oegentlighet enligt artikel 1.2 i rådets förordning (EG, Euratom) nr 2988/95³⁸ avses varje överträdelse av en bestämmelse i gemenskapsrätten eller åsidosättande av en avtalsenlig skyldighet som är följden av ett rättssubjekts handling eller underlåtenhet och som genom en otillbörlig utgift har lett till eller skulle kunna leda till skada för gemenskapernas allmänna budget eller för de budgetar som dessa rättssubjekt förvaltar.

3. Beslut i enlighet med den här förordningen skall bland annat innehålla bestämmelser om uppföljning och finansiell kontroll som genomförs av kommissionen – eller av en företrädare som bemyndigats av kommissionen – och revisioner som genomförs av revisionsrätten, vid behov på plats.

4. Den berörda medlemsstaten och kommissionen skall omgående underrätta varandra om resultaten av de utförda kontrollerna.

³⁷ EGT L 292, 15.11.1996, s. 2.

³⁸ EGT L 312, 23.12.1995, s. 1.

Kapitel IV *Slutbestämmelser*

Artikel 17 *Kommitté*

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.
4. Europeiska investeringsbanken skall utse en företrädare utan rösträtt för kommittén.

Artikel 18 *Utvärdering*

Kommissionen och medlemsstaterna kan med stödmottagarnas hjälp göra en utvärdering av hur projekten av gemensamt intresse och programmen har genomförts och utvärdera vilken inverkan de har haft för att kunna bedöma om de uppsatta målen, bland annat i fråga om miljöskydd, har uppnåtts. Kommissionen kan kräva att den stödmottagande medlemsstaten tillhandahåller en särskild utvärdering av de projekt av gemensamt intresse som får stöd inom ramen för denna förordning, eller att medlemsstaten vid behov förser kommissionen med de uppgifter och det bistånd som krävs för en sådan utvärdering.

Artikel 19 *Information och offentlighet*

1. Kommissionen skall vart tredje år inför Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén lägga fram en rapport om den verksamhet som har genomförts inom ramen för denna förordning. Rapporten skall innehålla en utvärdering av de resultat som uppnåtts genom gemenskapens stöd på olika områden, jämfört med de ursprungliga målen, samt ett kapitel om det löpande fleråriga programmets innehåll och genomförande.
2. De berörda medlemsstaterna, och vid behov stödmottagarna, skall se till att stöd som beviljas enligt denna förordning offentliggörs på lämpligt sätt, så att allmänheten får kännedom om gemenskapens roll när det gäller genomförandet av projekten av gemensamt intresse.

Artikel 20 *Budgetmedel*

1. Det finansiella referensbeloppet för genomförandet av denna förordning under perioden 2007–2013 skall vara 20 690 miljoner euro, varav 20 350 miljoner euro skall gå till transportprojekt och 340 miljoner euro till energiprojekt.

2. De årliga anslagen skall godkännas av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Artikel 21
Översynsklausul

Kommissionen skall före utgången av 2010 inför Europaparlamentet och rådet lägga fram en övergripande rapport om erfarenheterna av de förfaranden för beviljande av gemenskapens finansiella stöd som föreskrivs i denna förordning.

Europaparlamentet och rådet skall enligt förfarandet i artikel 156 första stycket i fördraget undersöka om och under vilka förhållanden de åtgärder som avses i denna förordning kommer att fortsätta eller ändras efter utgången av den period som anges i artikel 20.1.

Artikel 22
Ändring av förordning (EG) nr 2236/95

Förordning (EG) nr 2236/95 ändras på följande sätt:

1. Rubriken skall ersättas med följande:

”Rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska telekommunikationsnät”

2. Artikel 1 skall ersättas med följande:

”Artikel 1: Definition och tillämpningsområde

I denna förordning anges de villkor och förfaranden som gäller för gemenskapens stöd till projekt av gemensamt intresse på området för transeuropeiska telekommunikationsnät, i enlighet med artikel 155.1 i fördraget.”

3. I artikel 4 skall punkt 3 utgå.

4. Artikel 5.3 skall ersättas med följande:

”3. Det totala gemenskapsstöd som beviljas i enlighet med denna förordning får inte överstiga x % av den totala investeringskostnaden, oavsett vilken stödform som har valts.”

5. Artikel 5a skall utgå.

6. I artikel 9.1 a skall den fjärde strecksatsen utgå.

7. Punkt 10 skall ersättas med följande:

”Artikel 10

Beviljande av finansiellt stöd

I enlighet med artikel 274 i fördraget skall kommissionen besluta om att bevilja finansiellt stöd enligt denna förordning på grundval av sin bedömning av ansökningarna enligt urvalskriterierna.”

8. Artikel 11.7 skall ersättas med följande:

”7. Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 17.3 fastställa en ram för hur, när och med vilka belopp räntesubventioner, subventioner till garantipremier och stöd i form av deltagande i riskkapital för investeringsfonder eller jämförbara finansföretag, som huvudsakligen är inriktade på att tillhandahålla riskkapital för projekt som rör transeuropeiska nät, skall utbetalas.”

9. Artikel 14 skall utgå.

10. I artikel 15.3 första meningen skall hänvisningen till artiklarna 5 och 6 ersättas med en hänvisning till artikel 5.1 och 5.2 och till artikel 6.

11. Artikel 16.1 skall ersättas med följande:

”1. De åtgärder som vidtagits enligt denna förordning skall redovisas i en årlig rapport som kommissionen skall överlämna till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Rapporten skall innehålla en utvärdering av de resultat som uppnåtts genom gemenskapens insats på olika områden, jämfört med de ursprungliga målen.”

12. Bilagan skall utgå.

Artikel 23 *Ikraftträdande*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i Europeiska unionens officiella tidning.

Den skall tillämpas från och med den 1 januari 2007.

Förordning (EG) nr 2236/95 i den version som gällde den 31 december 2006 skall fortsätta att gälla för sådana transport- och energiprojekt som redan har inletts den dag då den här förordningen skall börja tillämpas.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

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

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
Variation par rapport à la situation actuelle		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	37 (+10)		37 (+10)	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	29 (+18)		29 (+18)	
	C	27 (+7)		27 (+7)	
Autres ressources humaines					
Total		93 (+35)		93 (+35)	

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en	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)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	362.000	

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

dépenses TI (crédits d'engagement)

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

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

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

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport