



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.7.2004  
KOM(2004) 475 endelig

2004/0154(COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske  
transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95**

(forelagt af Kommissionen)

**DA**

**DA**

## BEGRUNDELSE

### **I DE TRANSEUROPÆISKE TRANSPORT- OG ENERGINET SOM DRIVKRAFT FOR VÆKST OG SAMHØRIGHED**

1. Der findes ingen konkurrencedygtige økonomier, som ikke har effektive transport- og energinet. Etableringen af velfungerende transeuropæiske transport- energi- og telekommunikationsnet, der i over ti år har været en anerkendt fællesskabspolitik, er en væsentlig forudsætning for at sikre en vellykket gennemførelse af det indre marked, en bæredygtig mobilitet og tilstrækkelige energiforsyninger i det udvidede EU. Og på trods heraf er nettene fortsat udsat for en kraftig, men uensartet vækst i trafikken, mens behovet for at sikre en bæredygtig udvikling og for at få de nye medlemsstaters transport- og energinet integreret er blevet en uomgængelig nødvendighed.
2. For at fuldstændiggøre nettene på fællesskabsniveau er der behov for store investeringer. De samlede investeringer til færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) i det udvidede EU, som Rådet og Parlamentet godkendte den 29. april 2004, beløber sig til over 600 mia. EUR frem til 2020, men transportinfrastrukturen, og i visse tilfælde energistrukturen, lider stadig under manglende finansiering, enten fordi midlerne er utilstrækkelige, eller fordi investeringsrammerne er ugunstige.
3. Det nødvendige beløb til at fuldstændiggøre det transeuropæiske energinet (TEN-E) er anslået til ca. 28 mia. EUR for de prioriterede projekter alene. Mens transportnettet i høj grad finansieres af offentlige midler, er det normalt operatørerne inden for sektoren, der står for finansieringen af de transeuropæiske energinet.
4. I modsætning til hvad der gælder for telekommunikationssektoren, hvor vægten først og fremmest lægges på applikationerne, er der inden for de transeuropæiske transport- og energinet stadig behov for betydelig basisinfrastruktur, især er alle de manglende forbindelsesled over grænserne endnu ikke etableret. Det er i denne sammenhæng, at Det Europæiske Råd i december 2003 har gjort de transeuropæiske transport- og energinet til et central led i den europæiske indsats for vækst.
5. På baggrund af denne udvikling og for at sikre en bedre forvaltning forekommer det hensigtsmæssigt at foreslå udstedelse af en særlig forordning vedrørende transport- og energinettene.

### **II. UTILSTRÆKKELIG FINANSIERING TIL DE TRANSEUROPÆISKE TRANSPORTNET**

#### **1. En situation med store modsætninger**

6. Allerede i hvidbogen om transportpolitikken fra 2001 havde Kommissionen slået alarm og påtalt forsinkelserne i gennemførelsen af dette net. Trods det, at medlemsstaterne på Det Europæiske Råds møde i Essen i december 1994 forpligtede sig til inden 2010 at have fuldført fjorten store infrastrukturprojekter, var der ved udgangen af 2003 tre af disse projekter, som var blevet afsluttet. Der er tilvejebragt under en fjerdedel af de investeringer, der er nødvendige til at etablere de grænseoverskridende forbindelser under disse projekter. Med den nuværende

investeringsrytme vil det være over 20 år, inden hele det transeuropæiske transportnet vil være fuldstændigt i den i 2004 reviderede form.

7. De nødvendige finansieringsmidler til disse store transportprojekter kommer fra medlemsstaternes skatteborgere, Fællesskabets budget og private investorer eller en kombination af disse tre.
8. Hvad angår de nationale budgetter, er medlemsstaterne ofte underlagt stramme budgetmæssige vilkår, der bl.a. hænger sammen med kravene under stabilitets- og vækstpagten, og har derfor svært ved at finansiere de pågældende infrastrukturer. Finansiering ved den enkelte medlemsstat er desuden oftest underordnet de nationale prioriteringer, og dens begrænsninger er blevet tydelige, fordi det er de indenlandske strækninger, man foretrækker at finansiere frem for projekter, som også kommer andre stater til gavn.
9. For at supplere disse finansieringskilder vil brugerne derfor blive nødt til at bidrage mere til finansieringen af infrastrukturterne, sådan som det er planlagt i Kommissionens forslag vedrørende afgiftssystemet for godskøretøjer<sup>1</sup> ("Eurovignet"-direktivet)
10. Det håb, som man så ofte har næret om at se den private sektor bidrage med øgede investeringer i finansieringen af disse store infrastrukturarbejder, er, med få undtagelser, stadig uindfriet. Da den højeste sats for samfinansiering, der er tilladt efter TEN-forordningen om reglerne for finansiel støtte til transeuropæiske net<sup>2</sup>, stadig er begrænset til 10 %, har fællesskabsstøtten ikke fået nogen katalysatoreffekt for offentlig-private partnerskaber (OPP). Som nævnt af Det Europæiske Råd i december 2003 i forbindelse med indsatsen for vækst vil det i øvrigt for at fremme denne type OPP kræve, at visse administrative hindringer fjernes, navnlig visse mangler i forbindelse med OPP-koncessionerede virksomheders regnskabs-aflæggelse.
11. I Van Miert-rapporten skønnes det dog, at den private sektor kunne bidrage med indtil 20 % af de samlede omkostninger til disse infrastrukturarbejder, hvilket ville udgøre et betydeligt bidrag til færdiggørelsen af nettet for de i forvejen kraftigt belastede offentlige finanser, men dog under visse forudsætninger. Nemlig at satsen for Fællesskabets medfinansiering forhøjes, og at de finansieringsinstrumenter, der stilles til rådighed under TEN-forordningen, optimeres for at dække risici, der indtræder efter anlægsfasen.
12. Det bør desuden understreges, at realiseringen af disse transeuropæiske transportinfrastrukturarbejder ikke er en politik for prestigeanlæg, som det er blevet påstået fra visse sider. Der er tale om udbygning af samhandelen og dynamikken på det indre marked, styrkelse af samhørigheden og fremme af bæredygtig udvikling. Som vist i en undersøgelse fra 2003 om indvirkningen heraf falder programmet i tråd med de mål for bæredygtig udvikling, der blev udstukket på Det Europæiske Råds møde i Göteborg. 80 % af disse store projekter vedrører nemlig andre transportmåder end vejtransporten. De vil nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne med 4 % og navnlig luftforureningen i de følsomme bjergområder. De vil reducere trængselen på vejene

---

<sup>1</sup> KOM (2003) 448 endelig af 23.7.2003.

<sup>2</sup> Forordning 1655/99.

med 14 % og være tidsbesparende for transporten mellem de enkelte regioner, hvilket igen vil føre til store besparelser. Projekterne vil bidrage til at stabilisere fordelingen på transportmåder og måske vende tendensen til fordel for mere miljøvenlige transportmåder på de store internationale hovedfærdselsårer. Fordi projekterne kan medvirke til at udvikle samhandelen mellem medlemsstaterne og skabe bedre adgang til fjerntliggende regioner, skulle de kunne øge vækstpotentialet med 0,2-0,3 % af BNP, hvilket svarer til, at der skabes eller bevares en million permanente arbejdspladser<sup>3</sup>.

## **2. Nye behov**

13. Med ti nye medlemsstater i EU vil trafikken mellem medlemsstaterne næsten blive fordoblet frem til 2020 på et område med en infrastruktur, der ofte er forældet eller hvis kapacitet allerede i dag er langt under, hvad der er nødvendigt. Hvis der ikke sørges for effektive transeuropæiske forbindelser til at opfylde disse behov, vil det være et alvorligt handicap for konkurrenceevnen i EU, i medlemsstaterne og i de fjernliggende regioner, der således ikke - eller ikke længere - fuldt ud kan drage fordel af det store enhedsmarkeds gavnlige virkninger.
14. Denne foruroligende konstatering har fået Kommissionen til at foretage en mere præcis opgørelse over situationen og identificere, hvilke manglende led der bør gives førsteprioritet. Rapporten fra Karel Van Miert-gruppen, der blev offentliggjort i juni 2003, har blot bekræftet, hvor hastende det er, at der gøres en langt mere viljefast indsats på EU-niveau. Rapporten opfordrer navnlig til at øge andelen af Fællesskabets finansielle støtte og koncentrere indsatsen om en række prioriterede korridorer.
15. På grundlag af arbejdet i den nævnte gruppe fremlagde Kommissionen i oktober 2003 et forslag til revision af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet, og navnlig en ajourføring af listen over de prioriterede projekter, som nu er vokset til 30, herunder de 14, der allerede var blevet fastlagt i Essen. Forslaget blev vedtaget af Parlamentet og Rådet den 29. april 2004. Det drejer sig om de projekter, som først Van Miert-gruppen og dernæst Kommissionen havde evalueret i en tilbundsgående konsekvensanalyse. Tidsplanerne for, omkostningerne til og de væsentligste træk i disse projekter er nu kendte<sup>4</sup>, selv om de nøjagtige linjeføringer og de lokale indvirkninger på lokalmiljøet stadig kan finjusteres.

## **3. Merværdi ved fællesskabsfinansiering**

16. Fællesskabet har fået nye beføjelser med hensyn til planlægningen af de transeuropæiske net, men de er imidlertid ikke ledsaget af de fornødne finansielle bevillinger til at støtte etableringen af disse net.

---

<sup>3</sup> Tallene er hentet fra SEC (2003) 1060 og undersøgelsen "Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network (TEN-STAC)".

<sup>4</sup> Jf. Kapitel II i Van Miert-rapporten, der kan konsulteres på "Europa"-netstedet, og dokument SEC(2003)1060 af 1.10.1003 "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" (foreligger kun på engelsk og fransk).

17. Fællesskabsfinansiering indebærer imidlertid betydelige fordele i forhold til den nationale finansiering. EF-finansiering frembyder en stabilitet over en længere tidsramme, som de fleste nationale budgetter, der er underlagt konjunkturmæssige forhold og ændrede beslutninger, ikke kan yde; den tjener som tilskyndelse for medlemsstaterne til at investere i projekter med stor europæisk merværdi, men den virker også som en opfordring til medlemsstaterne til at foretage en indbyrdes samordning. Den bidrager til gennemførelsen af transportpolitikken, især ved at give fortrinsstilling til de mest "bæredygtige" transportmåder, bl.a. de grænseoverskridende jernbaneforbindelser<sup>5</sup> og den kan også have en katalysatoreffekt med henblik på oprettelse af offentlig-private partnerskaber.
18. Et andet aspekt taler ikke blot for en forhøjelse af EF-støttesatsen, men også for, at der meget hurtigt godkendes en (samlet) beløbsramme, som stilles til rådighed for de store projekter under de transeuropæiske transportnet: for de vigtigste prioriterede projekter, hvis startdato ligger omkring 2006-2008 (Brenner eller Lyon-Torino-Venezia-Trieste-Ljubljana-Budapest), eller som allerede er under gennemførelse (f.eks. Perpignan-Figueras), er der behov for at garantere, at der er EF-finansieringsmidler til rådighed i tidsrummet 2007-2013. Kendskab til beløbene og gennemførelsesforordningen om EF-støtten er afgørende, for at forsinkelser i forbindelse med beslutningen om iværksættelsen kan undgås. Da Fællesskabet er blevet en uerstattelig partner i disse projekter ved udformningen af finansieringsplanerne, vil manglende vished få en negativ virkning på færdiggørelsen af planerne. Det ville være i total modstrid med de politiske valg, som Fællesskabet har stået for i sin helhed, og navnlig for så vidt angår den presserende nødvendighed, der er for at fuldende disse store projekter så hurtigt som overhovedet muligt, som Europa-Parlamentet og Rådet har understreget flere gange
19. Trods alle disse fordele forekommer de ressourcer, der er afsat til de transeuropæiske net frem til 2006, latterligt små i forhold til, hvad det vil koste at realisere nettet. Efter den nuværende forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net udgør den samlede budgetramme for perioden 2000-2006 4 600 mio. EUR (heraf 4 170 mio. EUR til transportnettet<sup>6</sup>) dvs. knap 600 mio. EUR om året for hele perioden, hvilket er langt fra tilstrækkeligt i forhold til de finansielle behov, der er fastlagt for det transeuropæiske transportnet, og i forhold til de støtteansøgninger, der er indsendt af medlemsstaterne, og som repræsenterer flere gange den budgetramme.
20. Selv om der årligt ydes 1,9 mio. EUR fra Samhørighedsfonden, hvortil kommer en ikke ubetydeligt støtte fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), er disse to instrumenter kun til gavn for visse lande eller randområder og ikke for infrastruktur i de centrale regioner, hvor langt de fleste trængselsproblemer optræder. I modsætning til hvad der er en udbredt opfattelse, ligger de fleste af de prioriterede projekter under det transeuropæiske net nemlig i lande, som ikke vil kunne komme i betragtning til støtte fra disse to instrumenter.

---

<sup>5</sup> Over 65 % af TEN-budgettet går til jernbaneprojekter og 20 % til intelligente og innoverende transportsystemer (ITS) som f.eks. interoperabilitetssystemer på jernbane- eller luftfartsområdet. Der lægges også særlig vægt på udviklingen af store grænseoverskridende projekter til godstransport, der er garanteret finansiering.

<sup>6</sup> Der er bevilget yderligere 255 mio. EUR mellem 2004 og 2006 af hensyn til udvidelsen.

21. Den Europæiske Investeringsbank (EIB) bidrager også til finansieringen af nettene, dog kun med lån. Men disse lån skal betales tilbage og ydes hovedsageligt til projekter med lav risiko, hvilket er på bekostning af jernbaneprojekter eller grænseoverskridende projekter, der er mere komplekse og lidet rentable på kort sigt.
22. De mest åbenbare forsinkelser vedrører jernbaneprojekterne og de grænseoverskridende forbindelsesled, hvilket gør det svært fuldt ud at udnytte den dynamik, som åbningen af jernbanemarkedet<sup>7</sup> medfører; f.eks. er ingen af de vigtige forbindelser over Alperne (Brenner eller Lyon-Torino), der har været talt om siden 1980'erne, og som skal fjerne overbelastningen på de veje, som ikke kan tage flere lastbiler, endnu blevet til noget, og de forventes i bedste fald først færdiggjort efter 2015. Disse forsinkelser er desuden en af de største årsager til overbelastning og ulige fordeling på transportmåder på hovedfærdselsårene.
23. Derfor er det hensigtsmæssigt at minde om, at etableringen af de grænseoverskridende strækninger - ved hjælp af en passende EF-støtte - kan, hvis de realiseres samtidig med de nationale strækninger, øge sidstnævnte strækningers rentabilitet og få gavnlige følgevirkninger for andre dele af nettet. Flere store prioriterede projekter - f.eks. jernbaneforbindelsen Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam-London (PBKAÆ) - har tidligere lidt under nettets manglende kontinuitet.
24. For at reducere en sådan risiko bør man - ved hjælp af en passende finansiel EF-støtte - tilskynde medlemsstater, som ikke er berørt af selve anlægsarbejdet, men som vil få gavn af det, til at bidrage til finansieringen af den pågældende infrastruktur. Det er allerede tilfældet for visse store prioriterede projekter. Det seneste eksempel er den fransk-italienske af tale af 5. maj 2004 om bygningen af basistunnellen på Lyon-Torino-forbindelsen, hvor Italien bidrager med 63 % og Frankrig med 37 %, for at der kan opnås en bedre vægtet fordeling af investeringerne til det samlede projekt, - og dermed lette gennemførelsen - og især fordi tilkørselsfaciliteterne fortrinsvis skal anlægges på Frankrigs område.

#### 4. Store finansielle behov

25. De finansielle behov alene til de 30 prioriterede projekter, som er fastlagt i bilag III til Rådets og Europa-Parlamentets beslutning om retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet<sup>8</sup>, udgør 225 mia. EUR, hvor størstedelen af omkostningerne skal afholdes mellem 2007 og 2013, nemlig ca. 140 mia. EUR. Nedenstående tabel viser et skøn over omkostningerne - for perioden 2007-2013 - og den fornødne støtte til tre store projekter blandt de mest kendte.

	Fornødne investeringer for perioden 2007-2013 og årlig støtte på basis af en sats på 50 % (skøn i mio. EUR)								
Projekt	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	I alt

<sup>7</sup> Fuldt ud for godstrafikken i 2007 og i 2010 for internationale passagertrafikforbindelser.

<sup>8</sup> Beslutning 884/2004/EF.

PP6 Lyon-Torino (den internationale strækning) 2007-2013 <sup>9</sup>	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner basistunnellen (2007-2013)	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100
PP3 Perpignan-Figueras <sup>10</sup>	260	55	50	25	0	0	0	0	130
I alt	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. EF-støtten var, og er stadig attraktiv i undersøgelsesfasen, hvor den kan udgøre op til 50 %, hvilket for øvrigt har bidraget til at få påbegyndt flere store prioriterede projekter, men den er klart mindre attraktiv i anlægsfasen. Da det samlede EF-støttebeløb højst må udgøre 10 % af de samlede investeringsomkostninger, kan de arbejder, der samfinansieres efter undersøgelserne, altså ikke fuldt ud være omfattet af en støtte på 10 %.
27. Vedtagelsen af den nye forordning vedrørende tildeling af Fællesskabets finansielle støtte til projekter under de transeuropæiske net<sup>11</sup> er et reelt fremskridt, da den gør det muligt at koncentrere støtten om de projekter, hvor der er størst behov for støtte (højt prioriterede projekter med strækninger, som krydser grænser eller naturlige barrierer) og med en bedre løftestangseffekt, i form af en maksimal støttesats på 20 %<sup>12</sup>. Men dette forekommer endnu utilstrækkelig, når der er tale om visse store projekter, som udgør centrale forbindelsesled i nettet, og hvortil medlemsstaterne skal afholde meget store omkostninger (jf. ovenstående tabel).
28. Den nævnte ændring vedrører kun den sats, som er gældende for projekter under en budgetramme, der falder inden for de nuværende finansielle overslag, dvs. hvor de finansielle ressourcer er begrænsede. Derfor forekommer det nødvendigt at øge Fællesskabets støtte - der tjener som supplement til de nationale og private finansieringer - hvad angår både beløbenes størrelse og støttesatserne, og derved tilføre fællesskabsmidlerne en øget virkning, således at de højt prioriterede projekter, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådet seneste beslutning om retningslinjerne for TEN-T, kan realiseres i overensstemmelse med den i beslutningens bilag III anførte tidsplan.

<sup>9</sup> Trukket fra den allerede tildelte støtte.

<sup>10</sup> Omkostninger for 2007-2009.

<sup>11</sup> Forordning (EF) nr. 807/2004 af 21.4.2004, EUT L 143 af 30.4.2004.

<sup>12</sup> Denne forhøjede støttesats gælder også for prioriterede projekter på energiområdet.

### III. EN NY SITUATION FOR DE TRANSEUROPÆISEK ENERGINET MED NY BEHOV

#### 1. Det indre marked for energi og afhængigheden af importeret energi

29. I energisektoren har vedtagelsen af direktiverne om liberalisering af markederne for gas og elektricitet i Europa ført til radikale ændringer på energimarkederne og i energisektoren. Inden 2007 vil el- og gasmarkederne i alle medlemsstaterne være fuldt ud liberaliseret. Det er af afgørende betydning, at der hurtigt skabes en effektiv konkurrence, og at forbrugerne virkelig har mulighed for at vælge deres leverandører, at ydelsernes kvalitet, især forsyningssikkerheden, vedbliver med at være høj, uden strømafbrydelser, og at man når de mål, der er sat på europæisk plan, især vedrørende vedvarende energikilder.
30. På flere på hinanden følgende møder i Det Europæiske Råd (Stockholm 2001, Barcelona 2002, Bruxelles<sup>13</sup> 2003) er det blevet anerkendt, at hvis infrastrukturen er utilstrækkelig, kan det blive til alvorlig skade for de fremskridt, der er gjort på energimarkedet og på forskriftsområdet.
31. Den kommende år vil blive af helt afgørende betydning for Europa, hvad angår den voksende afhængighed af importeret energi og kronisk ustabile forhold på de globale energimarkeder. Fællesskabets afhængighed af gas, der importeres fra tredjelande skulle vokse fra 50 % på nuværende tidspunkt til 80 % i 2030. De udfordringer, som dette forhold indebærer, er indgående undersøgt i grønbogen om energiforsyningssikkerhed<sup>14</sup>
32. Udbygninger af infrastruktur i og uden for EU bør udtænkes samlet. Det Europæiske Råd i Bruxelles (2003) understregede, at EU's nye nabo- og partnerlande fuldt ud bør inddrages i det europæiske marked i forbindelse med udbygningen af energiinfrastrukturen. Nabolandene spiller en afgørende rolle i Fællesskabets energipolitik, da de opfylder en betydelig andel af Fællesskabets behov for naturgas og varetager transitten af primær energi til Fællesskabet. De vil lidt efter lidt blive vigtige aktører på det indre marked for gas og el i Fællesskabet<sup>15</sup>.
33. Udviklingen af vedvarende energikilder i Europa kan kræve nye investeringer i de eksisterende energisystemer, især elnettene. Styrkelsen af netinfrastrukturen vil blive et afgørende element i en europæisk politik f. eks. for udvikling af vindkraft til havs<sup>16</sup>. Det er nu anerkendt i retningslinjerne for de transeuropæiske energinet, hvor flere prioriterede projekter omfatter tilkoblinger fra vindmøller til havs.
34. Alt dette har stor betydning for energiinfrastrukturen. Den eksisterende infrastruktur bør kunne anvendes til nye energistrømme, som den oprindeligt ikke var beregnet til. Samtidig vil der vedblive med at være behov for ny infrastruktur i de kommende år. Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet (TEN-E)<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Hvor den europæiske indsat for vækst blev godkendt.

<sup>14</sup> Grønbogen "På vej mod en europæisk strategi for energiforsyningssikkerhed" KOM(2000)769.

<sup>15</sup> Udformning af energipolitikken for den udvidede europæiske union og dens nabo- og partnerlande KOM(2003)262.

<sup>16</sup> Som anført i "Den vedvarende energis andel i EU" KOM(2004)366.

<sup>17</sup> Beslutning nr. 1254/96/EF, ophævet ved beslutning nr. 1229/2003/EF.



35. Den fællesskabsstøtte, der ydes i henhold til budgetposten TEN-energi beløber sig for øjeblikket til 22 mio. EUR om året for nærværende periode. Hidtil er der hovedsagelig ydet finansiel støtte til forundersøgelser. De gennemførte evalueringer<sup>18</sup> viser, at disse undersøgelser har været formålstjenlige med henblik på at stimulere til samarbejde, opstilling af valgmuligheder og opnåelse af tilladelser. Støtten fra TEN-E-budgettet har som hovedregel i beløb udgjort mindre end 1 % af projekternes samlede investeringer. Der har været benyttet andre fællesskabsinstrumenter - hver især ud fra de enkelte instrumenters grundlæggende formål<sup>19</sup> - til at støtte udviklingen af energinettene (strukturfondene, programmer for samarbejde med tredjelande, Den Europæiske Investeringsbank)

## 2. Fællesskabsindsatsens merværdi

36. Efterhånden som det indre marked for energi udbygges, vil de positive virkninger af investeringerne i infrastruktur i højere grad end tidligere komme flere til gode. En elforbindelse, som gør det muligt at skabe en effektivkonkurrence på flere markeder, gavner f. eks. alle de pågældende markeder. En ny terminal for flydende naturgas (LNG) får an betydning for forsyningssikkerheden og konkurrencen, der rækker ud over den medlemsstats område, hvor den anlægges. Samtidig med at den pågældende stat reelt øger værdien af energiinfrastrukturen på EU-plan har det også indflydelse på de mekanismer, der tilskynder til at foretage investeringer i medlemsstaterne. Derved bliver en europæisk tilgang så meget mere nødvendig og hensigtsmæssig.
37. Når det f.eks. drejer sig om en elforbindelse, er det normalt de nationale operatører, der står for investeringerne, og omkostningerne indregnes ved tariffastsættelsen. Men når de skal vurdere, om investeringerne lønner sig, og hvad de med rimelighed kan håbe på at få igen ved hjælp af de tariffer, der betales af forbrugerne, ser de det først og fremmest ud fra et nationalt synspunkt. Derfor er det sikkert og vist, at den gavnlige virkning på europæisk plan af sådanne investeringer bør være omfattet af en særlig anerkendelse og støtte.
38. Når der er tale om udbud af gas udefra, varetages investeringerne normalt af de private energiselskaber<sup>20</sup>. Investorer i infrastruktur til levering af gas vil blive udsat for skiftende politiske og økonomiske forhold, både uden for EU og på det indre marked (f. eks. sikkerhed for efterspørgselen) Den europæiske offentlige interesse i at råde over sikre gasforsyninger til det europæiske marked i løbet af den næste 20 år fortjener ikke blot politisk opbakning og udvikling af hensigtsmæssige rammer for investeringer, men også en risikodeling i forbindelse med de indledende investeringer.
39. Gennemførelsen af det indre marked for el og gas har øget betydningen af en tilpasning af den europæiske energiinfrastruktur til støtte for udviklingen af et konkurrencedygtigt marked i Europa og sikring af energiforsyningen i nabolandene. Liberaliseringen og integreringen af markederne har også ført til andre investeringsincitament. Bl.a. lægges der ny vægt på investeringer, som først og

---

<sup>18</sup> Midtvejsevaluering af TEN-E-programmet, 2004.

<sup>19</sup> 1996-2000: Strukturfondene ca. 2 mia. EUR i tilskud; Den Europæiske Investeringsbank ca. 3 mia. EUR i lån.

<sup>20</sup> I det mindste for de dele af nettet, der ligger uden for EU.

fremmest er af europæisk interesse. Det betyder også, at den offentlige støtte til infrastrukturinvesteringer ikke må være konkurrenceforvridende.

40. Fællesskabet har allerede inden for rammerne af TEN-E-retningslinjerne godkendt en liste over energiinfrastrukturprojekter af fælles interesse. I denne liste fastlægges de prioriterede projekter. Det er projekter, der er forenelige med en bæredygtig udvikling, og som er af særlig betydning, for at det indre marked i Europa kan fungere på tilfredsstillende konkurrencevilkår, og for at forsyningssikkerheden i Europa bliver bedre.
41. Gennemførelsen af disse prioriterede projekter, der er blevet godkendt af alle som værende af europæisk interesse, bør med rette ansøges og støttes. Normalt kan støtte til forberedende undersøgelser (der kan omfatte et forudgående udviklingsarbejde) være et tilstrækkeligt incitament. I undtagelsestilfælde kan det være nødvendigt med et bidrag til anlægsarbejdet, navnlig når det er af europæisk interesse, og det er urimeligt, at det udelukkende betales af forbrugerne i kun en eller to medlemsstater.
42. Tidligere, da støtten til de transeuropæiske energinet (22 mio. EUR om året) var koncentreret om undersøgelser, udgjorde den ca. 1 % af projektinvesteringsomkostningerne. Hvis 1,7 % i den nye situation anses som et plausibelt grundlag og anvendes på de samlede investeringsomkostninger i Europa for de prioriterede projekter i henhold til TEN-E retningslinjerne (20 mia. EUR), vil det indebære et gennemsnitligt årligt budget på 50 mio. EUR for perioden 2007-2013.

### **3. Sammenkobling af elnettene**

43. Hvis TEN-E-støtten koncentrerer om de projekter eller dele af projekter, som er fastlagt i TEN-E-retningslinjerne<sup>21</sup>, og hvor den europæiske støtte skaber den største merværdi, bliver det muligt at gøre fremskridt i gennemførelsen. Der vil kun blive indrømmet støtte til TEN-E-projekter, hvis der er formodning om, at der kan opstå økonomiske problemer i forbindelse med projekter, der udelukkende finansieres af den private sektor. Det er sandsynligt, at disse projekter vil være de projekter, der er til gavn for en særlig stor kreds.
44. På Det Europæiske Råds møde i Barcelona i 2002 blev det fremhævet, hvor vigtigt det var at få etableret de manglende forbindelsesled mellem elnettene og få sat det konkrete mål for elforbindelsesleddene til mindst 10 % af kapaciteten af produktionen af installeret elektricitet. Dette niveau er endnu ikke nået i flere medlemsstater. Samhandelen over grænserne med el i Europa udgør under 8 % af forbruget. Det Europæiske Råd indrømmede også, at det er muligt, at målet om de 10 % ikke er tilstrækkeligt i de tilfælde, hvor der er en høj markedskoncentration.
45. Mangelfulde elforbindelser vil også føre til mindre operationel forsyningssikkerhed i nettene og få skadelige virkninger for den indsats, der tager sigte på at forebygge og styre omfattende strømafbrydelser. F. eks. for Italiens vedkommende vil en styrkelse af elforbindelserne med nabolandene, især Østrig og Slovenien føre til en større pålidelighed og den større udbudsspredning. Hvis energinettene i Fællesskabet fungerer på en måde, der er samordnet med nabolandenes net, vil det bidrage til at

---

<sup>21</sup> Beslutning nr. 1229/2003 og foreslåede ændringer

opnå en væsentlig bedre forsyningssikkerhed. På langt sigt vil manglende forbindelseskapacitet i elnettene kunne bringe en effektiv anvendelse af energiressourcerne i Europa i fare.

#### **4. Styrkelse af gasforsyningen**

46. Fællesskabets afhængighed af gas, der importeres fra tredjelande, skulle vokse fra 50 % på nuværende tidspunkt til 80 % i 2030. I betragtning af den tid, der normalt er brug for til gennemførelsen af store projekter med investeringer i flere lande, ville en forsvarlig tilgang bestå i at man allerede nu sørgede for, at der investeres kraftigt i fornyelse og anlæg af nye net for at kunne garantere Europas gasforsyning fra tredjelande, især fra Rusland, Algeriet, området omkring det Kaspiske Hav og Mæchrak-landene.

#### **IV. BEHOVET FOR NYE RAMMER FOR DE TRANSEUROPEISKE TRANSPORT- OG ENERGINET**

47. I betragtning af det ovenstående forekommer det nødvendigt, at der ud over de rent budgetmæssige aspekter foretages en omfattende revision af bestemmelserne om, anvendelsesområdet for og instrumenterne til gennemførelse af TEN-forordningen, således at der kan tages behørigt hensyn til prioriteringerne inden for den politik vedrørende de transeuropæiske transport- og energinet, som EU går ind for i perioden 2007-2013, og som afspejles i de nye beslutninger, der er vedtaget om retningslinjerne, og til den holdning, som er kommet til udtryk i Rådet og Europa-Parlamentet.
48. For fuldt ud at opfylde Fællesskabets målsætninger, for så vidt angår udbygningen af nettet, fastlægger den nye forordning de generelle principper for tildeling af støtte baseret på følgende principper:

##### Forenkling

For at der i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om de finansielle overslag kan opnås en forenkling, vil gennemførelsesreglerne for disse generelle principper blive vedtaget ved en udvalgsprocedure og ikke ved den fælles beslutningsprocedure.

Proceduren for, hvordan udvalget fungerer, der er fastsat ved forordningen ændres således at den bringes i overensstemmelse med Rådets afgørelse af 1999 om udvalgsprocedurerne<sup>22</sup>. De væsentligste valg af de prioriterede projekter er truffet ved den fælles beslutningsprocedure, dvs. at de er blevet vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet. I betragtning af de erfaringer, der er gjort med anvendelsen af forordning nr. 2236/95, og af arten af de beføjelser, der er overdraget til Kommissionen ved denne forordning, forekommer det mest hensigtsmæssigt at benytte proceduren for et rådgivende udvalg.

---

<sup>22</sup> Afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999, EFT L 184 af 17. juli 1999.

## Overensstemmelse med transport- og energipolitikken

Det at støtten bliver betinget af, at en række elementer i den fælles transport og energipolitik overholdes, er et essentielt aspekt i den nye forordning. For transportens vedkommende kommer det til udtryk ved, at der lægges særlig stor vægt på de mest miljøvenlige transportmåder, såsom jernbanetransport, især godstrafikken, og sikkerheden. Desuden skal alle ansøgninger om finansiering af banelinjer til højhastighedstog være ledsaget af en analyse om den kapacitet, der frigøres på den eksisterende infrastruktur til gavn for udviklingen af banegodstrafik over lange strækninger. Finansieringer til transport- og energinet over TEN-budgettet vil også være betinget af, at der sikres kontinuitet og interoperabilitet i nettene.

## Præcis udvælgelse af færre, men vigtige projekter

Med henblik på ovennævnte betingelser vil der ved udvælgelsen af projekter blive anlagt mere præcise kriterier, hvilket gøre det nemmere at koncentrere midlerne om et mindre antal projekter, navnlig de projekter der frembyder den største fællesskabsmerværdi. Derved kan man bedre opfylde projektaktørernes forventninger og sikre en fornuftig og effektiv forvaltning.

Det foreslåede budget til TEN-T-projekterne, der beløber sig til lidt over 20 mia. EUR for perioden 2007-2013, er ambitiøst anlagt. Den årlige (gennemsnitlige) finansieringsramme på 2,9 mia. EUR mod 600 mio. EUR for den nuværende periode, vil gøre det muligt at sikre en signifikant andel i de samlede investering, for så vidt angår visse prioriterede TEN-T-projekter.

For at styrke fællesskabsstøttens løftestangseffekt vil det samlede disponible budget desuden blive koncentreret om to grupper projekter, som udgør det bærende element i det transeuropæiske transportnet:

- de prioriterede projekter, hvoriblandt der vil blive lagt særlig vægt på projekter, der bidrager til integrationen af det udvidede Fællesskabs indre marked og en kraftig reduktion af uligevægten mellem de forskellige transportmåder til fordel for de mest miljøvenlige former, især banegodstransport over lange strækninger
- de andre projekter af fælles interesse, og navnlig projekter, der medvirker til at højne kvaliteten af ydelserne på nettet og bl.a. garanterer brugerne større sikkerhed<sup>23</sup> og sikrer interoperabilitet mellem de nationale net, især programmer til ibrugtagning af systemer til trafikstyring inden for jernbane- luft- og søtransport.

På energiområdet koncentrerer finansieringerne først og fremmest om de prioriterede projekter, der er fastlagt i beslutning nr. 1229/2003/EF om retningslinjerne. Støtten, der først og fremmest omfatter forundersøgelser, kommer til at vedrøre projekternes udformningsfase (forud for anlægsfasen) herunder tekniske og miljømæssige undersøgelser, men også geologiske undersøgelser og borer i svært tilgængelige områder, der kan fordyre de pågældende aktiviteter. Det vil være berettiget at tildele støtte til anlægsfasen i bestemte undtagelsestilfælde, hvor den europæiske merværdi vil meget stor, eller hvor de naturlige forhindringer er meget vanskelige at overvinde.

---

<sup>23</sup>

Direktiv 2004/54/EF af 29. april 2004 vedrørende sikkerhedskrav for tunneler.

Det vil være tilfældet for de grænseoverskridende projekter og sammenkoblinger med lande, der støder op til EU.

### Proportionalitet

På transportområdet fastsætter nærværende forordning, at maksimumssatsen for samfinansiering for visse strækninger under de prioriterede projekter øges til 30 % og helt exceptionelt til 50 % for de grænseoverskridende strækninger. Dermed bliver samfinansieringssatsen mere stimulerende og proportionel med projektets merværdi for Fællesskabet, eller sagt med andre ord, med den gavn, som de andre lande får af etableringen af en infrastruktur. Under disse forhold vil det blive lettere at sikre såvel overholdelse af tidsplanerne i den seneste beslutning om retningslinjerne som kontinuitet i nettet, da det jo er kendt, at finansieringer til de grænseoverskridende strækninger af forbindelser mellem de forskellige nationale net hidtil har været særdeles vanskelige at skaffe.

Desuden vil en højere samfinansieringssats gøre det muligt for mange projekter, der skal påbegyndes mellem 2007 og 2010, at få finansieringspakkerne i orden, hvilket i dag er særdeles problematisk, og det i kraft af en garanteret fællesskabsfinansiering på en periode på 7 år. Det skal dog bemærkes, at det her drejer sig om maksimumssatser, og at de gennemsnitlige støttesatser vil ligge betydeligt lavere, ikke mindst fordi en del af bevillingen også vil blive anvendt til at støtte teknologiske og industrielle projekter f.eks. projekter vedrørende interoperabilitet, lufttrafikstyring som led i aftalen om det "fælles luftrum", sikkerhed (der ikke direkte er omfattet af disse prioriterede projekter).

Som en modydelse for en forhøjelse af fællesskabsstøtten bør medlemsstaterne give solide garantier, der er baseret på en finansieringsplan og faste tilsagn vedrørende datoerne for gennemførelsen af de pågældende projekter. Som led heri kan aftaler indgået mellem medlemsstaterne og Kommissionen styrke de pågældende staters forpligtelse til at iværksætte store og omfattende projekter. Kommissionen påser at forhøjelsen af samfinansieringssatsen ikke fører til forsinkelser i gennemførelsen af de projekter, hvor den endelige udførelse er i gang og finansieringsplanen endnu ikke vedtaget. For at lette koordineringen af gennemførelsen af visse projekter omhandlet i bilag III til beslutning nr. 2004/884/EF om TEN-retningslinjerne kan Kommissionen udnævne en europæisk koordinator, jf. bestemmelserne i den nye artikel 17a.

Nedenstående tabel angiver støttesatserne for de forskellige projektkategorier (transport).

	Maksimumssats	
	Under-søgelse	Bygge- og anlægsvirksomhed
1. Prioriterede projekter <sup>24</sup>	50%	op til 30%
heraf grænseoverskridende strækninger	50%	op til 50%
2a. Andre projekter, heraf vedr. interoperabilitet og sikkerhed	50%	op til 50%
2b. Andre projekter af fælles interesse.	50%	op til 15%

I energisektoren kan støtten til undersøgelse nå op på 50 % af de støtteberettigede omkostninger, mens satsen for anlægsarbejder normalt højst udgør 10 % af de støtteberettigede omkostninger. I exceptionelle tilfælde, og navnlig når det drejer sig om prioriterede projekter, hvor de finansielle udfordringer er særligt store, og hvor det er fastslået, at de er særdeles gavnlige på europæisk plan, hvilket normalt er tilfældet for projekter vedrørende grænseoverskridende strækninger eller sammenkobling med nabolandes net, kan projekterne støttes med op til 20 %. Fordi energisektoren er en sektor af konkurrencemæssig karakter foreslås det ikke at forhøje maksimumssatsen for støtten ud over det niveau, der er gældende under den nuværende TEN-forordning. TEN-energi-finansieringen for anlægsarbejder bør begrænses til kun at omfatte de dele af projektet, der falder inden for Fællesskabets grænser. Støtten til undersøgelser kan omfatte et projekt i dets helhed, også de dele af det, der ligger uden for Fællesskabet.

For den finansielle støtte til anlægsarbejde i projekter eller strækninger under projekter i partnerlandene er det af afgørende betydning, at det samordnes med andre EU-instrumenter (instrumenter under forbindelserne med tredjelande, Den Europæiske Investeringsbank osv.), således at det bliver muligt at yde støtte fra disse instrumenter til partnerlandene i TEN-energiprojekterne. Instrumenter som f.eks. risikovillig kapital, rentetilskud til lån, lånegarantier, dækning af ikke-kommercielle risici osv. kan stilles til rådighed via disse instrumenter med henblik på vigtige infrastrukturprojekter i vores partnerlande.

#### Støtteformer

<sup>24</sup>

I henhold til bilag II i beslutning nr. 884/2004/EF af 21. april 2004.

Promotorerne har flere former for støtte til deres rådighed, der kan fremme gennemførelsen af projekterne. Ud over rentegodtgørelser, der tager sigte på at gøre rentebyrden lettere at bære, og som har været meget lidt benyttet hidtil, og deltagelse i risikovillig kapital, der allerede er omfattet af bestemmelserne i den gældende forordning, udgør oprettelsen af et garantiinstrument, der dækker specifikke risici forbundet med TEN-projekter efter anlægsfasen, en del af de nye specifikke finansieringsinstrumenter, som foreslås indført ved den nye forordning. Formålet med dette nye garantiinstrument er at virke som en løftestang for den private sektors finansiering af transeuropæiske transportnet. Det skulle bidrage til at holde finansieringsomkostningerne i ave og fremme den private sektors indgåelse af finansieringspakker, især via de private banker. Garantien begrænses til projektets operationelle iværksættelsesfase og en maksimumsprocentsats for lån til den private sektor. Det vil være obligatorisk med et betydeligt bidrag fra de medlemsstater, hvor projekterne gennemføres. Det detaljerede forslag samt de nærmere vilkår og gennemførelsesbestemmelser vil blive behandlet i en senere meddelelse. Fordi disse alle instrumenter er ret så komplekse, kan det blive nødvendigt at sikre sig ekspertise til at forvalte finansieringsinstrumenter af denne type.

### Forvaltning

Gennemførelsen af projekterne henhører under medlemsstaternes ansvar efter det institutionelle system, der er gældende i de enkelte stater. Dette ansvar varetages i overensstemmelse med den nye forordning, som fastsætter de nærmere regler for Kommissionens og medlemsstaternes respektive ansvar for udvælgelse, projektförvaltning og overvågning af støtten. Den nye forordning opretholder Kommissionens afgørende rolle, hvad angår den endelige beslutning om udvælgelse af projekterne, men det foreslås også at give medlemsstaterne en fremtrædende rolle, for så vidt angår den tekniske kontrol og certificering af udgifterne.

Til gennemførelsen af denne forordning forbeholder Kommissionen sig ret til at overdrage administrationen af dette program til et forvaltningsorgan for transeuropæiske transportnet i overensstemmelse med Rådets forordning nr. 58/2003 af 19. december 2002. Dette berører ingenlunde Kommissionens ansvar for selve programmeringen. Det drejer sig udelukkende om at uddelere visse forvaltningsopgaver til det pågældende organ.

## **V. BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER**

I artikel 1 beskrives programmets mål. Denne artikel er så godt som identisk med artikel 1 i den nuværende forordning, for så vidt angår tildeling af finansiel fællesskabsstøtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet.

Artikel 2 indeholder definitioner af de udtryk, der er brugt i forordningen.

Artikel 3 fastlægger kriterierne for, hvem der kan komme i betragtning til at modtage støtte og svarer til artikel 2 i den nuværende forordning.

I artikel 4 fastlægges de nærmere regler for fremsendelse af støtteansøgninger, og den medtager en del artikel 8 i den nuværende forordning.

Artikel 5 indeholder udvælgelseskriterierne for tildeling af støtte inden for transport- og energisektorerne. Det fastsættes i artiklen, at der skal lægges særlig vægt på prioriterede projekter, som derfor kan tildeles en forhøjet finansiering.

Artikel 6 definerer forordningens anvendelsesområde, hvilket er det samme som i den nuværende forordning, bortset fra at der medtages risici efter anlægsfasen, som nu er omfattet af et garantiinstrument.

Artikel 7 fastlægger støtteformerne samt maksimumssatserne for Fællesskabets finansielle støtte. I denne artikel fastsættes det også, at Kommissionen efter en udvalgsprocedure fastsætter de nærmere regler, tidsplanen og udbetalingsbeløbene for finansieringsinstrumenterne.

Artikel 8 fastlægger bestemmelserne om kumulation af finansieringsstøtte fra Fællesskabet, for så vidt angår de forskellige aktioner inden for et og samme projekt.

Artikel 9 handler om samordning og den forenelighed med de andre fællesskabspolitikker, som projekter, der finansieres under forordningen, skal overholde.

Artikel 10 fastslår Kommissionens ansvar for forordningens gennemførelse.

Artikel 11 fastsætter, at Kommissionen fastlægger et flerårigt program, der omfatter prioriterede projekter og fastsætter beløbet for den finansielle støtte for perioden 2007-2013. I et årligt program fastsættes kriterierne for tildeling af finansiell støtte til projekter af fælles interesse, der ikke er omfattet af det flerårige program.

I artikel 12 fastlægges de nærmere regler for tildeling af finansiell støtte fra Fællesskabet, der udmøntes i beslutninger om indgåelse af budgetforpligtelser i årsrater, der er betinget af projektets forløb og de disponible budgetmidler. Artiklen indeholder også bestemmelser om meddelelse af Kommissionens beslutninger om tildeling af støtte.

Artikel 13 indeholder de samme bestemmelser om udbetaling som er fastsat i den gamle artikel 11.

Artikel 14 omhandler medlemsstaternes ansvar. De har pligt til at kontrollere og overvåge de aktioner, der ydes fællesskabsstøtte til.

Artikel 15 vedrører bestemmelserne om kontrol, annullering, nedsættelse, suspension og ophævelse af fællesskabsstøtten, og den er næsten identisk med artikel 13 i den nuværende forordning. Kommissionen kan i de pågældende tilfælde kræve tilbagebetaling af den finansielle støtte efter proportionalitetsprincippet.

Artikel 16 fastsætter bestemmelser om beskyttelse af Fællesskabets finansielle interesser for at sikre en passende gennemførelse af de aktiviteter, der ydes støtte til, og forhindre og straffe eventuelle uregelmæssigheder..

I artikel 17 fastsættes det, at Kommissionen ved gennemførelsen af visse artikler i forordningen bistås af et udvalg af den rådgivende type.

Artikel 18 bestemmer, at Kommissionen eller medlemsstaterne skal foretage evaluering af de støttede aktiviteter.



Artikel 19 foreskriver, at Kommissionen hvert tredje år skal aflægges rapport til de andre institutioner om de udførte aktiviteter. Denne artikel pålægger også medlemsstaterne og de støtteberettigede at sikre, at offentligheden får kendskab til, at der er ydet fællesskabsstøtte til et projekt.

Artikel 20 angiver det finansielle referencebeløb for perioden 2007-2013.

Artikel 21 fastsætter en klausul om revision af programmet efter 2013 på basis de erfaringer, der er gjort, som skal meddeles Parlamentet og Rådet inden udgangen af 2010.

Artikel 22 vedrører de ændringer, som ved nærværende forordning foretages af forordning nr. 2236/95.

Artikel 23 fastsætter ikrafttræden og anvendelse af forordningen fra den 1. januar 2007. For så vidt angår projekter, der er i gang, når den nye forordning træder i kraft, vil forordning nr. 2236/95 vedblive med at finde anvendelse.

## BILAG TIL BEGRUNDELSEN

### I. Fællesskabsmerværdi, subsidiaritet og proportionalitet

- Hvad er formålet med de påtænkte foranstaltninger i forhold til Fællesskabets forpligtelser?

I henhold til afsnit XV i traktaten bidrager Fællesskabet til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport- og energiområdet. Fællesskabets indsats tager bl.a. sigte at fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet for at sikre deres kontinuitet og en høj grad af sikkerhed for brugerne.

- Enhører de påtænkte foranstaltninger under Fællesskabets enekompetence, eller deles den med medlemsstaterne?

Kompetencen deles med medlemsstaterne

- Hvori består problemets EF-dimension?

Transportinfrastrukturen er i højeste grad afhængig af finansieringer over de nationale budgetter. Men i en periode med store budgetmæssige begrænsninger foretrækker man at anvende investeringer på de hjemlige strækninger snarere end på grænsekrydsende forbindelser, hvor rentabiliteten er mindre, og der er store vanskeligheder med samordning på tværs af grænserne. Hvis Fællesskabet ikke deltager i finansieringen, vil der opstå betydelige forsinkelser i gennemførelsen af de grænsekrydsende forbindelser, som jo dog er af så central betydning for den politiske begrundelse for det transeuropæiske net, der er bestemt til at sammenkoble de nationale net.

Hvad energinettene angår, udspringer deres fællesskabsdimension først og fremmest af det nyligt etablerede indre marked for elektricitet. Som konkluderet flere gange på Det Europæiske Råds møder kan utilstrækkelig infrastruktur grundlæggende være til skade for de fremskridt, der er gjort inden for elmarkedet og på det forskriftsmæssige område. I de kommende år bør energiinfrastrukturen i Europa tilpasses for at kunne bære energistrømme, som det ikke er gearet til oprindeligt. Forbrugerne i hele Fællesskabet vil nyde godt af investeringer, der foretages f.eks. i forbindelsesleddene, som gør det muligt for nettene at fungere i europæisk skala. De vil også få gavn af investeringer i ny infrastruktur for udbud, der hidrører fra lande uden for Europa, der vil blive nødvendig på grund af den voksende afhængighed af importeret energi. Endelig udgør disse transeuropæiske net en tilskyndelse at gøre effektiv brug af energikilderne i hele Europa, bl.a. de vedvarende energikilder.

- Kan disse mål i tilstrækkeligt omfang nås af medlemsstaterne alene?

Inden for transportsektoren har de store projekter, der har til formål at forbedre afviklingen af trafikken, transeuropæiske konsekvenser, der rækker langt ud over de nationale grænser. Det står ikke til troende, at disse lande - alene - skulle ønske at finansiere sådan infrastruktur, der vil blive til mere gavn for andre lande end for dem selv.

For energinettens vedkommende er investeringspræmierne blevet ændret gennem åbning og integration af markederne. Investeringer, som fortrinsvis er af transeuropæisk interesse, som det er tilfældet med forbindelsesleddene, kan ikke forventes betalt udelukkende af skatteborgerne i en eller to stater.

- Hvad er den mest effektive løsning, en løsning, der tilvejebringes gennem en fællesskabsindsats, eller en, der tilvejebringes ved en national indsats? Hvori består den merværdi, der opnås ved en fællesskabsindsats, og hvad vil prisen være for ikke at gøre noget?

På transportområdet er der allerede fastlagt projekter af fælles interesse i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om TEN-T-retningslinjerne. Den nationale interesse for at foretage investeringer, der muliggør etablering af et sammenkoblet og interoperabelt transeuropæisk transportnet, der er konkurrencedygtigt og frembyder et højt sikkerhedsniveau, er sandsynligvis ikke så stor som den, der næres af Fællesskabet. Forsinkelserne i gennemførelsen af de 14 prioriterede projekter, der blev fastlagt på mødet i Essen, og navnlig de grænsekrydsende projekter, synes at bekræfte denne tanke. Fordi de kan medvirke til at udvikle samhandelen mellem medlemsstaterne og skabe bedre adgang til fjerntliggende regioner, skulle projekterne øge vækstpotelet med 0,2-0,3 % af BNP, hvilket svarer til en million permanente arbejdspladser. De vil reducere CO<sub>2</sub>-emissionerne med 4 % i forhold til den nuværende tendens. Derfor kan en fællesskabsstøtte til disse projekter vise sig at være af afgørende betydning og under alle omstændigheder berettiget. Omkostningerne ved ikke at handle vil være ensbetydende med en infrastruktur, der i høj grad ikke svarer til behovene, hvilket kan få en negativ indvirkning ikke blot på transportnettene i almindelighed, men også hvad angår overbelastning, sikkerhed, forurening og adgang til de fjerntliggende regioner med direkte virkninger for væksten og konkurrenceevnen i hele EU.

I Rådets og Parlamentets beslutning om TEN-energi-retningslinjerne er der ligeledes identificeret projekter af europæisk interesse inden for energinettene. Men national interesse i investeringer, der gør det muligt at udvikle et integreret og konkurrencedygtigt energimarked i Europa kan være mindre end Fællesskabets interesse heri. De langsomme fremskridt, der er konstateret med hensyn til grænseoverskridende investeringer bekræfter denne tanke. Derfor kan en fællesskabsstøtte til projekter af europæisk interesse vise sig at være af afgørende betydning og under alle omstændigheder berettiget. Det er så meget et spørgsmål om at give en medlemsstats indsat merværdi som at få lagt særlig vægt på investeringer af europæisk interesse. Omkostninger ved ikke at handle vil være ensbetydende med en utilstrækkelig infrastruktur, der kan undergrave det indre energimarked.

- Står intensiteten af Fællesskabets indsats i rimeligt forhold til de mål, der skal nås?

For transportsektoren foreslås en gennemsnitligt (samlede) støtte på ca. 15 % af de samlede investeringsomkostninger for de prioriterede projekter. De grænsekrydsende strækninger vil have fortrinsret til denne støtte. Det vil i kraft af støttens løftestangeffekt være til store gavn for udviklingen af et interoperabelt og sammenkoblet net, mens manglende handling vil koste dyrt for Fællesskabets økonomi i almindelighed.

For energinettene svarer den foreslåede finansielle støtte til 1,7 % af de samlede investeringsomkostninger i Europa for de prioriterede projekter, der er fastlagt i TEN-energi-retningslinjerne. TEN-energi-støtten koncentrerer sig om de projekter, der er af væsentlig betydning for at nå de politiske mål, som EU har sat sig. Det vil i kraft af støttens løftestangeffekt være til store gavn for udviklingen af et sammenkoblet net, mens manglende handling vil koste dyrt for Fællesskabets økonomi i almindelighed.

- Hvad er den bedste løsning for at nå disse mål? (henstillinger, finansiel støtte, gensidig anerkendelse, lovgivning osv.)

Det er reglen, at finansiel støtte baseres på en forordning udstedt af Rådet og Europa-Parlamentet.

- I lovgivningshenseende er anvendelsesområdet, varigheden eller intensiteten mere omfattende end nødvendigt?

I betragtning af den begrænsning, der gør sig gældende med hensyn til offentlige investeringer, og de vanskeligheder, der er med at tiltrække private investorer, er finansiel fællesskabsstøtte til infrastruktur, der er gavnlig på europæisk plan, berettiget og supplerer de den eksisterende politiske ramme, som er fastlagt i hvidbogen om transport og TEN-T-retningslinjerne.

For så vidt angår energinettene, vil en finansiel støtte til investeringer, som der er gavnlig på europæisk plan, i visse tilfælde være berettiget, selv på et liberaliseret marked, hvor investeringerne i infrastruktur til transmission af energi på nuværende tidspunkt varetages af netoperatørerne på basis af omkostninger, der er integreret i de regulerede tariffer.

## **II. Konsekvensanalyse**

Som et led i revisionen af TEN-T-retningslinjerne (KOM(2003)564) lod Kommissionen foretage en grundig konsekvensanalyse af forslaget om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. De vigtigste bemærkninger i dokument SEC(2003)1060 er følgende:

- a. Investeringsprogrammet for TEN-T vil være stimulerende for konkurrencen og økonomien i Europa. Det vil bidrage til udviklingen af den internationale samhandel, især i de nye medlemsstater.
- b. På kort sigt vil anlægsarbejderne have en stimulerende virkning på beskæftigelsen, især i de berørte regioner.
- c. På længere sigt anslås den forbedring af levevilkårene, der opnås ved en mangedobling af mulighederne for træffes, og udviklingen af de kommercielle udsigter i kraft af forbedrede forbindelser og adgangsmuligheder til at udgøre 0,23 % af BNP og repræsentere ca. en million arbejdspladser.

Det skøn over investeringsbehovene, der blev foretaget i forbindelse med Van Mierrapporten, beløber sig til 600 mia. EUR for alle projekter af fælles interesse, hvoraf 225 mia. til de prioriterede projekter (140 mia. til disse projekter alene for perioden 2007-2013).

For energinettene forelagde Kommissionen en konsekvensanalyse om de projekter, der kan komme i betragtning, dvs. projekter af fælles interesse, især prioriterede projekter, samtidig med at den fremlagde forslaget af 10. december 2003 om de nye retningslinjer for TEN-energi<sup>25</sup>.

I analysen konkluderes det, at gennemførelsen af de projekter, der er fastlagt i de nuværende retningslinjer fra juni 2003 og dem, der var foreslået i de nye retningslinjer ville få en positiv indvirkning på økonomien i dens helhed på samhørigheden i kraft af integrationen af energinettene i de nye medlemsstater, på miljøet i kraft integrationen af produktionen fra nye

---

<sup>25</sup> SEC(2003) 1369 af 10.12.2003.

vedvarende energikilder, på det indre energimarked, fordi det ville øge kapaciteten for den kommercielle samhandel, på energiforsyningssikkerheden i kraft af øget importkapacitet og en spredning af importkilderne og -ruterne og endelig på samarbejdet med nabostaterne.

Det er klart, at støtten til TEN-energinettene ikke frembyder den samme fordel for alle typer energiinfrastruktur. Især vil udbygningen af nettene være gavnlig for elproduktionen i stor skala. Derimod indgår direkte sammenkobling af energikilder med de lokale eldistributionssystemer (som er fælles for visse vedvarende energikilder og kombinerede kraft-varmeteknologier) i henhold til de nuværende retningslinjer ikke i mandatet for TEN-energi-støtten.

Den foreslåede fællesskabsstøtte vil tjene til at tilskynde til og fremskynde gennemførelsen af disse projekter vedrørende energiinfrastruktur, der er fastlagt i TEN-energi-retningslinjerne og vil altså kunne føre til, at man opnår de forventede gavnvirkninger.



Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING****om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>26</sup>,under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>27</sup>,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>28</sup>,efter proceduren i traktatens artikel 251<sup>29</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det Europæiske Råd understregede i konklusionerne fra mødet den 15. og 16. marts i Barcelona, at integrerede energi- og transportnet med stor kapacitet er grundpillen i EU's indre marked, at en bedre udnyttelse af eksisterende net og etablering af de manglende forbindelser vil øge effektiviteten og konkurrencen og sikre et passende kvalitetsniveau samt mindre overbelastning og dermed større bæredygtighed. Disse behov indgår i den strategi, som stats- og regeringscheferne vedtog på topmødet i Lissabon og regelmæssigt har mindet om siden.
- (2) Det Europæiske Råd godkendte på mødet den 12. og 13. december 2003 en europæisk indsats for vækst og opfordrede Kommissionen til at omlægge udgifterne, hvor det er hensigtsmæssigt, i retning af vækstskabende investeringer i fysisk kapital, bl.a. investeringer i infrastruktur til de transeuropæiske net, hvor de prioriterede projekter er af altafgørende betydning for styrkelsen af samhørigheden i det indre marked.
- (3) De forsinkelser, der er konstateret med hensyn til gennemførelsen af effektive transeuropæiske forbindelser, især de grænsekrydsende strækninger, kan blive en alvorlig hæmsko for konkurrenceevnen i EU, i medlemsstaterne og i randområderne, som ikke, eller ikke længere, vil kunne få fuld gavn af det store enhedsmarkeds positive virkninger.

---

<sup>26</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>27</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>28</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>29</sup> ....

- (4) I Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet<sup>30</sup>, herefter benævnt TEN-T, som ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF anslås omkostningerne til færdiggørelse af det transeuropæiske transportnet til 600 mia. EUR frem til år 2020. De investeringer, der er nødvendige til blot at finansiere de prioriterede projekter, der er udpeget i bilag III til den nævnte beslutning, udgør næsten 140 mia. EUR for perioden 2007-2013.
- (5) For at nå disse mål har både Rådet og Europa-Parlamentet fremhævet behovet for at styrke og tilpasse finansieringsinstrumenterne gennem en forhøjelse af niveauet for Fællesskabets samfinansiering ved at fastsætte mulighed for at anvende en højere sats for Fællesskabets samfinansiering til projekter, der krydser grænser, som har betydning for transittrafikken, eller som vedrører passage af naturlige barrierer.
- (6) I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1229/2003/EF af 26. juni 2003 om opstilling af et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet og om ophævelse af beslutning nr. 1254/93/EF<sup>31</sup> fastlægges mål, prioriteringer og projekter af fælles interesse, herunder prioriterede projekter, der er nødvendige for at supplere og udbygge dette net. De investeringer, der er behov for til at sikre, at alle medlemsstaterne fuldt ud kan få del i det indre marked, og til at færdiggøre sammenkoblingen med nabolandene, beløber sig frem til 2013 til omkring 28. mia. EUR for de prioriterede projekter alene. Dette beløb omfatter ca. 8 mia. EUR til investeringer, der skal foretages i tredjelande.
- (7) Det Europæiske Råd opfordrede i øvrigt på mødet den 12. og 13. december 2003 Kommissionen til at undersøge nødvendigheden af at udvikle et særligt fællesskabsgarantiinstrument til at dække visse risici efter anlægsfasen i forbindelse med transeuropæiske transportprojekter. For så vidt angår energisektoren, opfordrede Rådet Kommissionen til at omlægge udgifterne, hvor det er hensigtsmæssigt, i retning af vækstskabende investeringer i fysisk kapital.
- (8) Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net<sup>32</sup>, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/99 og 807/2004 udgør allerede et reelt skridt fremad, da den tillader anvendelse af en højere finansieringssats på 20 % for projekter med status som prioriterede projekter<sup>33</sup>. Forordningen er dog fortsat betinget af gennemførelsesregler, som fortjener en forenkling, og af en budgetramme med begrænsede ressourcer. Det forekommer altså nødvendigt som supplement til medlemsstaternes offentlige og private investeringer at øge fællesskabsstøtten, både beløbet og interventionssatsen, for at styrke løftestangeffekten af fællesskabsmidlerne og således gøre det muligt at gennemføre de prioriterede projekter, der er vedtaget.

---

<sup>30</sup> EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

<sup>31</sup> EUT L 176 af 12.7.2003, s. 11.

<sup>32</sup> EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 807/2004 (EUT L 143 af 30.4.2004, s. 46).

<sup>33</sup> Alle prioriterede projekter på energiområdet er omfattet af denne sats, mens den på transportområdet kun berører strækninger, der overskrider grænser eller naturlige barrierer.



- (9) På baggrund af udviklingen af hver bestanddel af de transeuropæiske net - transport, energi og telekommunikation - og deres særlige kendetegn, bør der for at sikre en mere effektiv forvaltning af de enkelte programmer fastsættes separate forordninger for hvert af de områder, der hidtil har været omfattet af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995.
- (10) Ved nærværende forordning bør der indføres et program til fastlæggelse af de almindelige regler for tildeling af finansieringsstøtte fra Fællesskabet til de transeuropæiske transport- og energinet. Dette program, der skal være i overensstemmelse med den afledte fællesskabsret, bl.a. på miljøområdet, bør bidrage til at styrke det indre marked og have en stimulerende virkning på konkurrenceevne og vækst i Fællesskabet.
- (11) Målene for gennemførelse af de transeuropæiske transport- og energinet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af behovet for samordning af de nationale aktioner bedre gennemføres på fællesskabsplan; derfor kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (12) Programmet bør være kendetegnet ved en finansieringsstøtte fra Fællesskabet, der er koncentreret omkring projekter eller dele af projekter med den allerstørste europæiske nytteværdi, der tager sigte på at tilskynde aktørerne til at fremskynde gennemførelsen af de prioriterede projekter i beslutning 1692/96/EF og 1229/2003/EF. Programmet bør gøre det muligt også at finansiere de andre europæiske infrastrukturprojekter af fælles interesse, der er fastlagt i de nævnte beslutninger.
- (13) Fællesskabets finansielle støtte ydes med henblik på udvikling af projekter til investering i de transeuropæiske transport- og energinet, indgåelse af faste finansielle forpligtelser, mobilisering af institutionelle investorer og tilskyndelse til dannelse af finansieringspartnerskaber i den private og offentlige sektor. Inden for energisektoren bør den finansielle støtte først og fremmest udgøre et bidrag til overvindelse af de finansielle hindringer, der kan opstå under forberedelsen af projekterne og under udførelsen af dem forud for selve anlægsfasen, og bidraget bør være koncentreret om de grænsekrydsende strækninger i de prioriterede projekter og om sammenkoblingen med nabolandene.
- (14) Fællesskabets finansielle støtte bør kunne ydes på flere måder, nemlig i form af direkte tilskud, rentegodtgørelse, lånegarantiinstrumenter, deltagelse i risikovillig kapital til investeringsfonde, og den bør også kunne dække specifikke risici efter anlægsfasen.
- (15) Til gennemførelsen af Fællesskabets finansielle støtte til store projekter, der løber over flere år, bør der åbnes mulighed for, at Fællesskabet kan indgå en forpligtelse på en flerårig basis. Kun indgåelsen af en fast finansiell forpligtelse, der binder Fællesskabet på langt sigt, vil kunne reducere de usikkerhedsmomenter, der er knyttet til gennemførelsen af disse projekter, og mobilisere investorerne, såvel de offentlige som de private.
- (16) Der bør lægges særlig vægt på en effektiv samordning af alle de fællesskabsaktioner, der har indvirkning på de transeuropæiske net, især finansieringer fra strukturfondene og Samhørighedsfonden samt interventioner fra Den Europæiske Investeringsbank.

- (17) I denne forordning fastlægges der for programmets samlede varighed en finansieringsramme, der udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden som omhandlet i punkt 33 i den interinstitutionelle aftale af 6. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren<sup>34</sup>.
- (18) Under hensyntagen til de erfaringer, der er gjort med gennemførelsen af forordning nr. 2236/95, og arten af de beføjelser, der tillægges Kommissionen ved nærværende forordning, bør de nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>35</sup>.
- (19) Fordi der ved denne forordning vedtages specifikke bestemmelser på transport- og energiområdet, og ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. ...<sup>36</sup> vedtages bestemmelser om systemerne for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation, bør forordning (EF) nr. 2236/95 ændres, således at dens anvendelsesområde begrænses til udelukkende at omfatte telekommunikationssektoren -

---

<sup>34</sup> EFT L

<sup>35</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

<sup>36</sup> Se den relevante side i Den Europæiske Unions Tidende vedrørende systemet for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation (GALILEO).

## UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

### *Kapitel I* *Almindelige bestemmelser*

#### *Artikel 1* *Formål*

Denne forordning fastlægger betingelserne, reglerne og procedurerne for Fællesskabets støtte til projekter af fælles interesse inden for transeuropæiske transport- og energinet i henhold til traktatens artikel 155, stk. 1.

#### *Artikel 2* *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- 1) "projekt af fælles interesse": et projekt eller del af et projekt, der er udpeget som et projekt af fælles interesse på transportområdet i beslutning nr. 1692/96/EF og på energiområdet i beslutning nr. 1229/2003/EF,
- 2) "prioriteret projekt": et projekt af fælles interesse, som anses som prioriteret for Fællesskabet på transportområdet i henhold til bilag III i beslutning nr. 1692/96/EF og på energiområdet i henhold til beslutning nr. 1229/2003/EF,
- 3) "del af et projekt": enhver aktivitet, der finansieringsmæssigt, teknisk eller tidsmæssigt er uafhængigt af, men bidrager til gennemførelsen af et bestemt projekt,
- 4) "støttemodtager": en offentlig eller privat organisation, der forestår projektet som bygherre og har til hensigt at investere egne midler eller midler, der stilles til rådighed af tredjeparter til projektets gennemførelse,
- 5) "undersøgelser": de undersøgelser, der er nødvendige for definering af et projekt, herunder forberedende undersøgelser, forundersøgelser, evalueringsundersøgelser og anden teknisk bistand til sådanne undersøgelser, samt forberedelser af anlægsarbejde, som er nødvendige for at definere et projekt fuldstændigt og træffe beslutning om dets finansiering, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og opstilling af en finansieringsplan,
- 6) "anlægsarbejde": anskaffelse og levering af komponenter, systemer og tjenesteydelser, udførelse af bygge- og anlægsarbejder vedrørende projektet, herunder overtagelse og ibrugtagning af det færdige anlæg,
- 7) "risici efter anlægsfasen ":  
risici, der indtræder i løbet af de første år efter arbejdets afslutning, som skyldes særlige faktorer og fører til mindre driftsindtægter end forventet,

- 8) "projektomkostninger": de samlede omkostninger til undersøgelser og anlægsarbejder, der har direkte tilknytning til og er nødvendige for gennemførelsen af projektet, og som faktisk afholdes af støttemodtageren,
- 9) "støtteberettigede omkostninger": den del af projektomkostningerne, som Kommissionen lægger til grund ved beregningen af Fællesskabets finansielle støtte.

## *Kapitel II*

### *Antagelige projekter, interventionsformer og finansieringskumulation*

#### *Artikel 3*

##### *Antagelige projekter*

1. Kun projekter af fælles interesse, der er udpeget som sådanne i beslutning nr. 1692/96/EF og 1229/2003/EF, kan modtage finansiell støtte fra Fællesskabet i henhold til denne forordning.
2. For at projekterne kan antages, skal de være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, især reglerne på konkurrenceområdet, miljøområdet og vedrørende offentlige udbud, og det er en forudsætning, at de fører til en faktisk gennemførelse af fællesskabsbestemmelserne om interoperabilitet i nettene, især jernbanenettene.
3. Inden for transportsektoren alene er det også en forudsætning, at hver af de berørte medlemsstater forpligter sig til finansielt at bidrage til det projekt, der foreslås til at modtage finansiell støtte fra Fællesskabet, eventuelt ved tilvejebringelse af private midler.

#### *Artikel 4*

##### *Indgivelse af støtteansøgning*

Ansøgninger om finansiell støtte fra Fællesskabet indgives til Kommissionen af den eller de berørte medlemsstater. På energiområdet kan de efter aftale med sidstnævnte også indgives af de direkte berørte offentlige foretagender eller organer.

#### *Artikel 5*

##### *Projektudvælgelse*

1. Der ydes finansiell støtte fra Fællesskabet til projekter af fælles interesse under hensyn til, i hvor høj grad projekterne bidrager til at opfylde de mål og prioriteringer, der er fastlagt i beslutning nr. 1692/96/EF og 1229/2003/EF.
2. For projekter og programmer på transportområdet bør der lægges særlig vægt på:
  - a) at projekterne forelægges af mindst to medlemsstater i fællesskab, navnlig når det drejer sig om projekter af grænseskrydsende karakter,
  - b) at projekterne medvirker til at skabe kontinuitet i nettet og til at optimere dets kapacitet,

c) at prioriterede projekter bidrager til integration af det indre marked i det udvidede Fællesskab og til genopretning af en harmonisk fordeling på transportmåder ved at give fortrinsret til de mest miljøvenlige, især i forbindelse med godstransport over lange afstande; med henblik herpå bør alle finansieringsansøgninger vedrørende højhastighedsbanestrækninger være ledsaget af en detaljeret analyse af, hvor stor kapacitet der frigøres til godstransport på det konventionelle net ved overflytning af passagertrafik til højhastighedsnettet,

d) at projekterne bidrager til en kvalitetsforbedring af den service, der ydes på det transeuropæiske net, og at de ved intervention på infrastrukturen bl.a. fremmer passagerernes sikkerhed og sikrer interoperabilitet mellem de nationale net,

e) at programmer for ibrugtagning af systemer til jernbanetrafikstyring, og det i alle deres bestanddele, og af trafikstyringssystemer til luft- og søfart garanterer interoperabilitet.

3. På energiområdet vil der blive lagt særlig vægt på projekter, der bidrager til:

a) at skabe kontinuitet i nettet og til at optimere dets kapacitet

b) at øge integrationen på det indre marked for energi, og især via de grænsekrydsende afsnit

c) at sikre energiforsyningen, især gennem sammenkobling med tredjelande

d) at vedvarende energikilder kobles til nettet og/eller

e) at øge de sammenkoblede nets sikkerhed, pålidelighed og interoperabilitet.

#### *Artikel 6 Støttetyper*

Fællesskabets finansielle støtte dækker undersøgelser og anlægsarbejder samt risici efter anlægsfasen.

#### *Artikel 7 Støtteformer*

1. Fællesskabets finansielle støtte til undersøgelser og anlægsarbejder vedrørende de projekter, der er omhandlet i artikel 3, stk. 1, kan antage en eller flere af følgende former:

a) tilskud

b) rentegodtgørelser i forbindelse med lån bevilget af Den Europæiske Investeringsbank (EIB) eller andre offentlige eller private finansieringsorganer

c) lånegarantier til at dække risici efter anlægsfasen

d) deltagelse i risikovillig kapital til investeringsfonde

- e) i givet fald en kombination af de i litra a)-d) nævnte støtteformer med det formål at opnå den størst mulige stimulerende virkning af de budgetmidler, der tilvejebringes.
2. Fællesskabets finansielle støtte må ikke overstige følgende satser:
- a) for så vidt angår undersøgelser: 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til undersøgelser, uanset hvilket projekt af fælles interesse det drejer sig om
- b) for så vidt angår anlægsarbejder:
- i) højst 30 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, når det drejer sig om prioriterede projekter på transportområdet; undtagelsesvis kan der til grænsekrydsende strækninger under disse projekter ydes højst 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, forudsat at de påbegyndes inden 2010, og at de berørte medlemsstater har forelagt Kommissionen en plan, der frembyder alle fornødne garantier, hvad angår medlemsstaternes finansieringsbidrag og tidsplanen for gennemførelsen af projektet; denne sats tilpasses i forhold til, hvilken gavn andre medlemsstater får af projektet.
- ii) højst 20 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder, når det drejer sig om prioriterede projekter på energiområdet
- iii) højst 15 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder for andre projekter på transportområdet; til projekter, der vedrører ibrugtagning af systemer til opnåelse af interoperabilitet og sikkerhedssystemer, kan denne sats undtagelsesvis øges til højst 50 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til anlægsarbejder; denne sats tilpasses i forhold til, hvilken gavn andre medlemsstater får af projektet
- iv) højst 10 % af de samlede støtteberettigede omkostninger til de andre projekter på energiområdet.
3. Kommissionen fastsætter efter proceduren i artikel 17, stk. 2, de nærmere regler, tidsplanen og udbetalingsbeløbene for de i stk. 1, litra b), c) og d) nævnte instrumenter.

#### *Artikel 8*

#### *Kumulation af finansiell støtte fra Fællesskabet*

1. Der kan ydes finansiell støtte såvel til undersøgelser som til anlægsarbejder.
2. EIB-interventioner er forenelige med ydelse af finansiell støtte i henhold til denne forordning.
3. Finansiell støtte fra Fællesskabet er udelukket for de dele af projekter, der modtager støtte fra andre finansieringskilder henhørende under Fællesskabets budget.

### *Artikel 9*

#### *Forenelighed og samordning med Fællesskabets politik på forskellige områder*

1. Projekter af fælles interesse, der finansieres i henhold til denne forordning, skal være i overensstemmelse med traktatens bestemmelser, retsakter, der er vedtaget i henhold til disse bestemmelser, og Fællesskabets politik på forskellige områder, herunder miljøbeskyttelse, interoperabilitet, konkurrence og offentlige udbud.
2. Kommissionen sikrer samordning og sammenhæng mellem projekter, der iværksættes i henhold til denne forordning, og projekter, der iværksættes med bidrag fra fællesskabsbudgettet, EIB-interventioner og andre EF-finansieringsinstrumenter.

### *Kapitel III*

#### *Gennemførelse, planlægning og kontrol*

### *Artikel 10*

#### *Gennemførelse*

Kommissionen er ansvarlig for gennemførelsen af denne forordning. Den fastsætter de nærmere regler og vilkår for gennemførelsen af projekter af fælles interesse i de beslutninger, der træffes om ydelse af finansiel støtte.

### *Artikel 11*

#### *Flerårigt program og årligt program*

1. Kommissionen fastlægger efter proceduren i artikel 17. stk. 2, et flerårigt program og et årligt program.
2. Det flerårige program omfatter prioriterede projekter og fastlægger kriterierne for støttetildelingen og finansieringsrammen for hele perioden 2007-2013. Beløbet skal fastsættes, så det udgør til mellem 65 og 85 % af de i artikel 20 nævnte budgetressourcer.
3. I et årligt program fastlægges kriterierne for ydelse af finansiel støtte til projekter af fælles interesse, der ikke er omfattet af det flerårige program. Hvert år overføres de ressourcer, der ikke er blevet anvendt som led i det flerårige program, til finansieringen af de projekter af fælles interesser, som indgår i det relevante årlige program.

### *Artikel 12*

#### *Tildeling af støtte*

1. Hvert projekt af fælles interesse, der udvælges under det flerårige program, er genstand for en kommissionsbeslutning om tildeling af støtten under ét, der vedtages efter artikel 17, stk. 2. Budgetforpligtelsen for hver årsrate indgås af Kommissionen på grundlag af beslutningen om ydelse af støtten under hensyntagen til en evaluering af, hvordan projekterne forløber, de beregnede behov og de disponible budgetmidler.

2. Hvert projekt af fælles interesse, bortset fra dem, der er nævnt i stk. 1, er genstand for en beslutning om tildeling af støtte og en budgetmæssig forpligtelse, der træffes, henholdsvis indgås af Kommissionen.

3. Kommissionen meddeler de berørte medlemsstater beslutningen om tildeling af støtten samt de nærmere regler for den tilsvarende finansielle støtte og underretter modtagerne herom.

### *Artikel 13* *Finansielle bestemmelser*

1. Fællesskabets støtte kan kun dække udgifter, der vedrører gennemførelsen af projekterne, og som afholdes af støttemodtagerne eller en tredjepart, der har fået pålagt udførelsen.

2. Udgifter, der er afholdt inden den dato, hvor støtteansøgningen kommer Kommissionen i hænde, er ikke støtteberettigede.

3. Kommissionens beslutninger om at tildele finansiell støtte i medfør af artikel 12 anses som udgifter, der er tilladt i henhold til budgettet.

4. Normalt består betalingerne af forskud, ratebetalinger og en afsluttende betaling. Forskuddet, som normalt ikke må overstige 50 % af den første årsrate, udbetales, så snart støtteansøgningen er godkendt. Ratebetalingerne foretages efter anmodning under hensyn til de fremskridt, der er gjort i gennemførelsen af projektet eller undersøgelser, og om nødvendigt under hensyn til reviderede finansieringsplaner efter stringente og gennemskuelige principper.

5. Ved betalingerne tages der hensyn til, at infrastrukturprojekternes gennemførelse strækker sig over en årrække, dvs. at der må drages omsorg for, at finansieringen også bliver flerårig.

6. Kommissionen foretager den afsluttende betaling efter at have godkendt den endelige rapport om projektet eller undersøgelsen, som støttemodtageren skal indsende med angivelse af samtlige udgifter, der faktisk har været afholdt.

### *Artikel 14* *Medlemsstaternes ansvar*

1. Medlemsstaterne træffer på deres ansvarsområde de nødvendige foranstaltninger til at sikre gennemførelsen af projekter af fælles interesse, der modtager finansiell støtte fra Fællesskabet i medfør af denne forordning.

2. Medlemsstaterne forestår i nært samarbejde med Kommissionen den tekniske overvågning og den finansielle kontrol af projekterne og attesterer rigtigheden og overensstemmelsen af de udgifter, der er afholdt i forbindelse med et projekt eller en del af et projekt. Medlemsstaterne kan anmode Kommissionen om at deltage ved kontrol på stedet.



3. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om de foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 2, og meddeler den bl.a. en beskrivelse af de etablerede kontrol- og overvågningsordninger, der skal sikre, at projekter og undersøgelser gennemføres korrekt.

#### *Artikel 15*

##### *Annullering, nedsættelse, suspension og ophævelse af støtten*

1. Undtagen i de tilfælde, der er blevet behørigt begrundet over for Kommissionen, annullerer Kommissionen Fællesskabets finansielle støtte til projekter af fælles interesse, som ikke er påbegyndt senest to år efter datoen for deres forventede start som angivet i beslutningen om ydelse af støtte.

2. Hvis gennemførelsen af et projekt giver grund til at formode, at en del af eller hele den bevilgede finansielle støtte er uberettiget, foretager Kommissionen en passende undersøgelse af sagen, og bl.a. anmoder den medlemsstaten og/eller støttemodtageren, om at fremsætte deres bemærkninger inden for en given frist.

3. Efter den i stk. 2 omhandlede undersøgelse kan Kommissionen nedsætte, suspendere eller ophæve støtten til projektet, hvis undersøgelsen bekræfter, at der foreligger en uregelmæssighed, at en af de betingelser, der er anført i beslutningen om tildeling af støtte, ikke er opfyldt, eller navnlig at der foreligger en væsentlig ændring, der berører projektets art eller gennemførelsesvilkår, og som ikke har været forelagt Kommissionen til godkendelse.

4. Enhver kumulation, der ikke er godkendt, bevirker inddrivelse af de uberettiget udbetalte beløb.

5. Er et projekt ikke afsluttet senest ti år efter tildelingen af en finansiell støtte fra Fællesskabet, kan Kommissionen under overholdelse af proportionalitetsprincippet og under hensyn til alle relevante faktorer kræve den ydede støtte tilbagebetalt.

6. Ethvert beløb, der tilbagesøges som uretmæssigt udbetalt, tilbagebetales til Kommissionen.

#### *Artikel 16*

##### *Beskyttelse af Fællesskabets finansielle interesser*

1. Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) kan i henhold til Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96<sup>37</sup> foretage kontrol og inspektion på stedet.

2. I forbindelse med fællesskabsaktioner, der finansieres i medfør af denne forordning, betragtes som uregelmæssighed, jf. artikel 1, stk. 2, i forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95<sup>38</sup>, enhver overtrædelse af en fællesskabsbestemmelse eller misligholdelse af en kontraktlig forpligtelse, som kan tilskrives en retlig enheds handling eller undladelse, der skader eller kunne skade Den Europæiske Unions almindelige budget eller budgetter, der forvaltes af denne, ved afholdelse af en uretmæssig udgift.

---

<sup>37</sup> EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.

<sup>38</sup> EFT L 312 af 23.12.1995, s.1.

3. I beslutninger, der træffes i medfør af denne forordning, fastsættes bl.a. overvågning og finansiell kontrol ved Kommissionen - eller ved enhver af den bemyndiget repræsentant - og revision, der foretages af Revisionsretten, eventuelt på stedet.

4. Den berørte medlemsstat og Kommissionen meddeler straks hinanden alle relevante oplysninger om resultaterne af den gennemførte kontrol.

#### *Kapitel IV Afsluttende bestemmelser*

##### *Artikel 17 Udvalgsprocedure*

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.
4. EIB udpeger en ikke-stemmeberettiget repræsentant til dette udvalg.

##### *Artikel 18 Evaluering*

Kommissionen og medlemsstaterne kan med bistand fra støttemodtagerne foretage en evaluering af, hvordan de pågældende projekter af fælles interesse og programmerne er blevet gennemført, og af virkningen af deres gennemførelse, således at det kan bedømmes, om de fastsatte mål, herunder med henblik på beskyttelse af miljøet, er blevet nået. Kommissionen kan anmode den medlemsstat, der modtager støtten, om at fremlægge en særlig evaluering af de projekter af fælles interesse, der finansieres i medfør af denne forordning, eller hvis det er relevant, om at give den de oplysninger og den bistand, der er nødvendige til udførelsen af evalueringen af de berørte projekter.

##### *Artikel 19 Information og offentlighed*

1. Hvert tredje år forelægger Kommissionen en rapport om aktiviteterne i henhold til denne forordning for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. Rapporten skal indeholde en evaluering af de resultater, som fællesskabsstøtten har ført til inden for de forskellige anvendelsesområder, set i forhold til de oprindelige mål, samt et kapitel om indholdet og gennemførelsen af den aktuelle flerårige planlægning.
2. De berørte medlemsstater, og hvis det er relevant, støttemodtagerne, drager omsorg for, at støtteforanstaltninger i henhold til denne forordning offentliggøres på passende vis, således at offentligheden gøres opmærksom på Fællesskabets rolle i forbindelse med gennemførelsen af de pågældende projekter af fælles interesse.

*Artikel 20*  
*Budgetmidler*

1. Det finansielle referencebeløb til gennemførelsen af denne forordning udgør for perioden 2007-2013 20.690 mio. EUR, heraf afsættes 20.350 mio. EUR til transportsektoren og 340 mio. EUR til energisektoren.
2. De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af de finansielle overslag.

*Artikel 21*  
*Revisionsklausul*

Inden udgangen af 2010 forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en samlet rapport om erfaringerne med denne forordnings mekanismer for ydelse af finansiel støtte fra Fællesskabet.

Europa-Parlamentet og Rådet vurderer under anvendelse af proceduren i traktatens artikel 156, stk. 1, hvorvidt og på hvilke betingelser de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, skal videreføres eller ændres ud over den i artikel 20, stk. 1, nævnte periode.

*Artikel 22*  
*Ændring af forordning (EF) nr. 2236/95*

I forordning (EF) nr. 2236/95 foretages følgende ændringer:

- 1) Titlen affattes således:

"Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske telekommunikationsnet"

- 2) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1: Definition og anvendelsesområde

Denne forordning fastlægger betingelserne, reglerne og procedurerne for Fællesskabets støtte til projekter af fælles interesse inden for transeuropæiske telekommunikationsnet i henhold til traktatens artikel 155, stk. 1."

- 3) Artikel 4, stk. 3, udgår.

- 4) Artikel 5, stk. 3, affattes således:

"3. Uanset den valgte støtteform kan Fællesskabets samlede støtte i henhold til denne forordning højst udgøre X % af de samlede investeringsomkostninger."

- 5) Artikel 15a udgår.

- 6) Artikel 9, stk. 1, litra a), fjerde led, udgår.

- 7) Artikel 10 affattes således:

## "Artikel 10

### Ydelse af finansiel støtte

Kommissionen beslutter i overensstemmelse med traktatens artikel 274 at yde støtte i henhold til denne forordning efter en vurdering af ansøgningerne på grundlag af udvælgelseskriterierne."

8) Artikel 11, stk. 7, affattes således:

"7. Kommissionen fastlægger efter proceduren i artikel 17, stk. 3, en plan for, hvordan, hvornår og med hvilke beløb rentegodtgørelser, tilskud til garantipræmier og støtte i form af deltagelse i risikovillig kapital til investeringsfonde eller tilsvarende finansielle foretagender, der har som hovedmål at skaffe risikovillig kapital til projekter vedrørende transeuropæiske net, skal udbetales."

9) Artikel 14 udgår.

10) I artikel 15, stk. 3, første punktum, ændres henvisningen til artikel 5 og 6 til en henvisning til artikel 5, stk. 1 og 2 og til artikel 6.

11) Artikel 16, stk. 1, affattes således:

"1. Hvert år forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport om aktiviteterne i henhold til denne forordning. Rapporten skal indeholde en evaluering af de resultater, som fællesskabsstøtten har ført til inden for forskellige anvendelsesområder, set i forhold til de oprindelige mål."

12) Bilaget udgår.

### *Artikel 23 Ikrafttræden*

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Den anvendes fra den 1. januar 2007.

For projekter på transport- og energiområdet, der er under gennemførelse på denne forordnings ikrafttrædelsesdato, gælder reglerne i henhold til forordning (EF) nr. 2236/95 fortsat i den version, der er i kraft pr. 31. december 2006.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne  
Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

**DENOMINATION 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

**DENOMINATION 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 communautaire<sup>39</sup>

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du Marché Intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (Décision n° n°884/2004/CE du 29 avril 2004).

<sup>39</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

### 5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports<sup>40</sup> avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés: en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deçà des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020<sup>41</sup> sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril 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 transfrontalières<sup>42</sup> 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.

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

---

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

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

<sup>42</sup> 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.

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 CO<sub>2</sub> 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:							
dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	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)<sup>43</sup>

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

<sup>43</sup> 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)
Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40		
	Travaux	160		
<b>COÛT TOTAL</b>		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.

Situation actuelle Types d'emplois	Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
	Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		



Fonctionnaires ou agents temporaires	A	27		27	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	11		11	
	C	20		20	
Autres ressources humaines					
Total		58		58	

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

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Total	10.044.000	
-------	------------	--

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

DENOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

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

**2.2 Période d'application: 2007 - 2013**

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

### 4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

### *5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante*

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

## **5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire**

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets:

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

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

Participation à des instruments financiers

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

### 5.3 Modalités de mise en œuvre

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

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

#### dépenses TI (crédits d'engagement)

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

b) Autre assistance technique et administrative: - intramuros: - extramuros:  dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études								
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)<sup>44</sup>

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

<sup>44</sup> 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
<b>COÛT TOTAL</b>				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)		
<b>Total</b>	<b>432.000 €</b>	

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)		
<b>Total</b>	<b>141.285</b>	

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