



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 14.7.2004
COM(2004) 475 def.

2004/0154 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

I TRANS-EUROPESE NETWERKEN VOOR VERVOER EN ENERGIE ALS MOTOREN VAN GROEI EN SAMENHANG

1. Zonder goed presterende netwerken voor vervoer of energie heeft een economie geen concurrentiekracht. De totstandbrenging en het goed functioneren van de trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer, energie en telecommunicatie, die al meer dan tien jaar worden erkend als communautair beleid, vormen twee van de essentiële voorwaarden voor het welslagen van de interne markt, voor het waarborgen van duurzame mobiliteit en voor de continuïteit van de energievoorziening in een uitgebreide Unie. Het netwerk heeft desondanks nog steeds te kampen met een sterke maar onevenwichtige groei van het verkeer, terwijl de roep om duurzame ontwikkeling steeds sterker wordt en de integratie van de netwerken van de nieuwe lidstaten, zowel voor vervoer als voor energie, een dwingende noodzaak wordt.
2. Voor de totstandbrenging van netwerken die zich over de gehele Gemeenschap uitstrekken zijn aanzienlijke investeringen vereist. Het op 29 april 2004 door het Parlement en de Raad goedgekeurde totale bedrag van de investeringen voor de voltooiing van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) in de uitgebreide Unie belooft bijvoorbeeld meer dan 600 miljard € tot 2020, maar voor de financiering van de infrastructuur voor vervoer en in een aantal gevallen voor energie zijn de financiële middelen ontoereikend en ontbreekt er een gunstig investeringsklimaat.
3. Het bedrag dat voor de voltooiing van het trans-Europese energienetwerk (TEN-E) is vereist, wordt alleen al voor de prioritaire projecten geraamd op circa 28 miljard €. Terwijl het vervoersnetwerk grotendeels afhankelijk is van overheidsmiddelen, komt het geld voor de trans-Europese energienetwerken gewoonlijk van de exploitanten uit de sector.
4. In tegenstelling tot de telecommunicatiesector, waar het vooral om toepassingen gaat, hebben de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie nog behoefte aan belangrijke basisinfrastructuur. Met name in de grensoverschrijdende aansluitingen ontbreken nog belangrijke schakels. In verband hiermee heeft de Europese Raad van december 2003 de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie tot centraal thema van de actie voor groei gemaakt.
5. In het licht van deze ontwikkeling en met het oog op een efficiënter beheer lijkt het dan ook opportuun een specifieke verordening voor vervoers- en energienetwerken in overweging te nemen.

II. ONTOEREIKENDE FINANCIERING VOOR TRANS-EUROPESE VERVOERSNETWERKEN

1. Sterke tegenstellingen.

6. Reeds in 2001 heeft de Commissie in het Witboek over het gemeenschappelijk vervoersbeleid de alarmbel geluid over de achterstand in de totstandkoming van dit netwerk. Ondanks de toezeggingen die de lidstaten op de Europese Raad van Essen in december 1994 hebben gedaan om voor 2010 veertien grote infrastructuur-

projecten te realiseren, waren eind 2003 slechts drie van deze projecten voltooid. Er is amper in een kwart van de noodzakelijke investeringen voor de transnationale verbindingen van deze projecten voorzien. In het huidige investeringstempo zou de voltooiing van het volledige in 2004 herziene trans-Europese vervoersnetwerk nog meer dan 20 jaar in beslag nemen.

7. Voor de financiering van deze grote vervoersprojecten kunnen de nationale belastingbetalers, de begroting van de Gemeenschap en de particuliere investeerders of een combinatie van de drie worden aangesproken.
8. In de nationale begrotingen stuiten de lidstaten voor de financiering van deze infrastructuurvoorzieningen vaak op beperkingen, die onder meer in verband staan met de nakoming van het stabiliteits- en groeipact. De nationale financiering wordt overigens meestal bepaald door de meest directe nationale prioriteiten. De beperkingen ervan blijken duidelijk uit het feit dat de voorkeur wordt gegeven aan binnenlandse trajecten ten koste van projecten die andere lidstaten ten goede komen.
9. Bij wijze van aanvulling van deze financieringsbronnen zullen de gebruikers in toenemende mate moeten bijdragen aan de financiering van de infrastructuur, zoals beoogd met het voorstel van de Commissie inzake een heffingstelsel voor vrachtauto's¹, («Eurovignet»-richtlijn).
10. De – vaak gekoesterde – hoop dat particuliere investeerders meer zullen gaan bijdragen aan de financiering van deze grote infrastructuurvoorzieningen is vooralsnog – op enkele zeldzame uitzonderingen na – ijdel gebleken. Aangezien het maximumpercentage dat voor de medefinanciering wordt toegestaan door de TEN-verordening tot vaststelling van de regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken² tot voor kort nog tot 10% beperkt was, heeft de communautaire bijdrage niet echt als katalysator voor de publiek-private samenwerking (PPS) kunnen fungeren. Zoals gesignaleerd door de Europese Raad van december 2003 in het kader van het initiatief voor de groei, zal om dit type PPS in de hand te werken een aantal administratieve belemmeringen moeten worden opgeheven, en moeten met name de boekhoudnormen voor ondernemingen beter afgestemd worden op concessies waarbij tussen overheid en bedrijfsleven wordt samengewerkt.
11. Volgens het rapport Van Miert kan de particuliere sector tot 20% van de totale kosten van deze infrastructuurvoorzieningen bijdragen. Aangezien van de overheidsmiddelen al een aanzienlijk gedeelte voor de verwezenlijking van het netwerk wordt gebruikt, zou dat een belangrijke bijdrage betekenen. Daarbij moeten echter bepaalde voorwaarden gelden, met name dat het communautaire medefinancieringspercentage wordt verhoogd en dat de op grond van de TEN-verordening beschikbaar gestelde financieringsinstrumenten zodanig worden geoptimaliseerd dat de risico's na de aanlegfase zijn gedekt.
12. Voorts moet erop worden gewezen dat de verwezenlijking van deze trans-Europese vervoersinfrastructuur niet het «grote projecten»-beleid vormt dat door sommigen

¹ COM(2003)448 def. van 23.7.2003.

² Verordening 1655/99.

wordt gelaakt. Beoogd worden daarmee het ontwikkelen van het handelsverkeer en de dynamiek van de interne markt, het versterken van de samenhang en het bijdragen aan duurzame ontwikkeling. Zoals uit de in 2003 verrichte effectbeoordeling blijkt, ligt dit programma helemaal in het verlengde van het streven naar duurzame ontwikkeling dat de Europese Raad van Göteborg tot doel heeft gesteld. 80% van deze grote projecten heeft namelijk betrekking op andere vervoersmodaliteiten dan het wegvervoer. De CO₂-emissies zullen daardoor met 4% worden verminderd, terwijl met name in de kwetsbare berggebieden de luchtverontreiniging zal afnemen. Dank zij deze grote projecten zullen er 14% minder verkeersopstoppingen zijn met tijdwinst bij het vervoer tussen de regio's, waardoor aanzienlijke besparingen mogelijk worden. Deze projecten zullen mede voor een stabiele verdeling tussen de vervoersmodaliteiten zorgen en op internationale hoofdverkeerswegen zelfs een ommekeer teweegbrengen in het voordeel van de meer milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten. Door deze projecten zou bovendien dankzij de bijdrage ervan tot de ontwikkeling van het handelsverkeer tussen de lidstaten en de betere toegankelijkheid het groeipotentieel van 0,2 tot 0,3% van het BBP moeten toenemen, wat overeenkomt met het scheppen of het behoud van een miljoen vaste banen.³

2. Nieuwe behoeften.

13. Na de toetreding van tien nieuwe lidstaten tot de Unie zal het verkeer tussen de lidstaten tegen 2020 vrijwel verdubbelen op infrastructuur die soms verouderd is of waarvan de capaciteit thans reeds bijlange niet in de behoeften voorziet. Het ontbreken van goed functionerende trans-Europese aansluitingen om aan de vraag te voldoen, dreigt dan ook een zware handicap te worden voor het concurrentievermogen van de Unie en de lidstaten en perifere regio's die niet – of niet langer – ten volle zullen kunnen profiteren van de gunstige effecten van de grote interne markt.
14. Deze alarmerende vaststelling heeft de Commissie ertoe aangezet de stand van zaken nauwkeuriger op te nemen en na te gaan welke ontbrekende verbindingen in de eerste plaats moeten worden gerealiseerd. Het in juni 2003 gepubliceerde rapport van de groep onder voorzitterschap van de heer Karel Van Miert heeft alleen maar bevestigd dat de aanpak van de Unie dringend blijk moet geven van meer doelbewustheid en vastberadenheid. Met name wordt aanbevolen de intensiteit van de financiële bijdrage van de Gemeenschap te versterken en de activiteiten toe te spitsen op een reeks prioritaire corridors.
15. Op basis van de werkzaamheden van deze groep heeft de Commissie – in oktober 2003 – een voorstel ingediend tot herziening van de richtsnoeren voor het trans-Europese vervoersnetwerk, en met name een bijwerking van de lijst van prioritaire projecten – waarvan er voortaan 30 zijn, waaronder begrepen de 14 in Essen vastgestelde projecten. Op 29 april 2004 hebben het Parlement en de Raad dit voorstel aangenomen. Deze projecten zijn door de groep Van Miert in detail beoordeeld en vervolgens door de Commissie aan een grondige effectbeoordeling onderworpen. De tijdschema's, de kosten en de belangrijkste kenmerken van deze

³ Cijfers overgenomen uit SEC (2003) 1060 en de studie «Scenarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)».

projecten zijn thans bekend⁴, ook al kan in een later stadium een nadere precisering volgen van het juiste tracé en het lokale milieueffect.

3. De toegevoegde waarde van de communautaire financiering

16. Hoewel de Gemeenschap bevoegd is inzake de planning van trans-Europese netwerken, beschikt zij niet over toereikende financiële middelen om de totstandbrenging van deze netwerken te ondersteunen.
17. Aan financieringen door de Gemeenschap zijn nochtans duidelijke voordelen verbonden ten opzichte van nationale financieringen. Zij bieden qua duur een stabiliteit van de financieringen die veel nationale begrotingen, onderhevig als zij zijn aan de wisselvallige conjunctuur en veranderingen in de arbitrages, niet kunnen bieden; zij hebben een hefboomeffect dat de lidstaten ertoe aanzet te investeren in projecten met grote Europese toegevoegde waarde en hen ook aanzet tot onderlinge coördinatie. Zij dragen bij tot de tenuitvoerlegging van het vervoersbeleid, met name door de grotere aandacht voor «duurzamere» vervoersmodaliteiten, zoals grensoverschrijdende spoorwegverbindingen⁵, en zij kunnen tevens fungeren als katalysator voor het opzetten van publiek-private samenwerking.
18. Een ander essentieel aspect pleit niet alleen voor een verhoging van het deelnemingspercentage van de Gemeenschap, maar ook voor een zo spoedig mogelijke goedkeuring van de (totale) begroting waarover de grote projecten voor trans-Europese vervoersnetwerken kunnen beschikken: voor de belangrijkste prioritaire projecten die tussen 2006 en 2008 van start zullen gaan (Brenner of Lyon-Turijn-Venetië-Trieste-Ljubljana-Boedapest) of de reeds lopende projecten (zoals Perpignan-Figueras) moet bekend zijn welke middelen van de Gemeenschap beschikbaar zullen zijn in de periode 2007-2013. Om vertraging in de besluitvorming over de start van de werkzaamheden te voorkomen is het van essentieel belang dat de bedragen van de communautaire bijdrage en de wijze waarop deze zal worden verleend, bekend zijn. Daar de Gemeenschap – bij deze projecten – een onmisbare partner is geworden voor de opstelling van financieringsplannen, zou het gebrek aan zekerheid een negatief effect hebben op de afronding ervan. Een en ander zou volledig in strijd zijn met de politieke keuzes welke de Gemeenschap in het algemeen en in het bijzonder verdedigt met betrekking tot de dwingende noodzaak deze grote projecten zo spoedig mogelijk te voltooien, zoals het Europees Parlement en de Raad herhaaldelijk hebben benadrukt.
19. Ondanks al deze voordelen lijken de middelen die tot 2006 voor de trans-Europese netwerken zijn uitgetrokken onbeduidend ten aanzien van de kosten van de aanleg van het netwerk. De huidige verordening tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voorziet voor de periode 2000-2006 in een totale begroting van

⁴ Zie hoofdstuk II van het rapport Van Miert op de «Europa»-website evenals document SEC (2003) 1060 van 01/10/2003 «Extended impact assessment of the proposal amending the amended proposal for a decision amending Decision N° 1692/96/CE on the trans-European transport network».

⁵ Meer dan 65% van de TEN-begroting is bestemd voor spoorwegprojecten en 20% voor intelligente en innovatieve vervoerssystemen (ITS), zoals systemen voor interoperabiliteit op het gebied van railverkeer of luchtvaart. Voorts wordt bijzondere nadruk gelegd op de ontwikkeling van grote grensoverschrijdende projecten voor vrachtvervoer waarvoor een financieringsverzekering geldt.

4.600 miljoen €, waarvan 4.170 miljoen € voor vervoer is bestemd⁶, nauwelijks 600 miljoen € per jaar over die periode. Een dergelijk bedrag is verre van voldoende, gezien de financiële behoeften die voor het trans-Europese vervoersnetwerk zijn vastgesteld en de door de lidstaten ingediende verzoeken om bijstand welke een veelvoud van deze begroting vertegenwoordigen.

20. Hoewel het Cohesiefonds jaarlijks 1,9 miljard euro inbrengt, te vermeerderen met een niet onaanzienlijke bijdrage van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), komen deze beide instrumenten slechts een aantal landen of perifere regio's ten goede en niet de infrastructuur in de centrale regio's waar de congestieverschijnselen geconcentreerd zijn. In tegenstelling tot wat algemeen wordt aangenomen, wordt het merendeel van de prioritaire projecten van het trans-Europese netwerk uitgevoerd in landen die voor geen van deze beide instrumenten in aanmerking komen.
21. De Europese Investeringsbank (EIB) draagt eveneens bij in de financiering van de netwerken, maar door middel van leningen. Deze moeten evenwel worden terugbetaald en hebben voornamelijk betrekking hebben op projecten met weinig risico's, hetgeen in het nadeel uitvalt van spoorwegprojecten of grensoverschrijdende projecten die complexer en op korte termijn weinig rendabel zijn.
22. De meest opvallende vertragingen doen zich in feite voor bij spoorwegprojecten en grensoverschrijdende aansluitingen en verhinderen dat de door de openstelling van de spoorwegmarkt⁷ op gang gebrachte dynamiek wordt gemaximaliseerd: er is nog steeds geen begin gemaakt met de grote doortochten door de Alpen, zoals de Brenner of Lyon-Turijn, waarvan al sinds het einde van de jaren 80 sprake is en die de door vrachtauto's overbelaste hoofdwegen moeten ontlasten; zij zullen – in het beste geval – pas na 2015 zijn voltooid. Deze achterstand wordt overigens een van de belangrijkste oorzaken van congestie en wanverhoudingen tussen vervoersmodaliteiten op de belangrijkste verbindingswegen.
23. In deze context is het opportuun erop te wijzen dat de totstandbrenging van grensoverschrijdende secties – met behulp van passende bijstand van de Gemeenschap – in combinatie met de aanleg van de binnenlandse secties de rendabiliteit hiervan zou verhogen en gunstige effecten zou hebben op andere onderdelen van het netwerk. Verschillende grote prioritaire projecten – zoals het project voor een spoorverbinding Paris-Brussel-Köln-Amsterdam-London (PBKAL) – hebben namelijk in het verleden hinder ondervonden van het gebrek aan continuïteit van het netwerk.
24. Teneinde dat risico zoveel mogelijk te beperken, zou – via adequate financiële bijstand van de Gemeenschap - de financiering van infrastructuur moeten worden aangemoedigd door lidstaten die niet direct bij de werkzaamheden zijn betrokken, maar voor wie deze werkzaamheden wel gunstige gevolgen hebben. Dat is reeds het geval bij een aantal grote prioritaire projecten. Het meest recente voorbeeld hiervan is het Frans-Italiaanse akkoord van 5 mei 2004 voor de bouw van de basistunnel van de verbinding Lyon-Turijn met een financiële bijdrage van Italië van 63% tegenover 37% van Frankrijk, met het oog op een evenwichtige verdeling van de investeringen

⁶ Tussen 2004 en 2006 wordt 255 miljoen € extra toegekend in verband met de uitbreiding.

⁷ Volledige openstelling in 2007 voor goederenvervoer en in 2010 voor internationaal reizigersverkeer.

in het project in zijn geheel – en om het project zodoende gemakkelijker te kunnen verwezenlijken – gezien met name het feit dat de toegangswegen grotendeels in Frankrijk moeten worden aangelegd.

4. Aanzienlijke financiële behoeften

25. De financiële behoeften van 30 prioritaire projecten in de zin van bijlage III van de beschikking betreffende de richtsnoeren voor trans-Europese vervoersnetwerken, zoals vastgesteld door de Raad en het Parlement⁸, belopen alleen al 225 miljard €. Het grootste gedeelte van deze kosten, ongeveer 140 miljard €, zal tussen 2007 en 2013 moeten worden gedragen. De onderstaande tabel bevat een raming van de kosten – in de periode 2007-2013 – en van de bijstand die nodig is voor 3 van de meest bekende grote prioritaire projecten.

	In de periode 2007-2013 vereiste investeringen en jaarlijkse bijstand op basis van een bijstandspercentage van 50% (ramingen in miljoen €)								
Project	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
PP6, Lyon-Turijn, (internationaal gedeelte) 2007-2013 ⁹	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner basistunnel (2007-2013)	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100
PP3, Perpignan-Figueras ¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Totaal	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. Terwijl de communautaire bijstand in de studiefase aantrekkelijk was – en nog steeds is – dankzij een medefinancieringspercentage tot 50%, waardoor met name kon worden bijgedragen in het opstarten van een aantal grote prioritaire projecten, is de bijstand duidelijk minder interessant in de uitvoeringsfase. Aangezien het totale bedrag van de communautaire bijstand niet meer dan 10% van de totale kosten van de investeringen mag bedragen, komen de naar aanleiding van een studie medegefinancierde werkzaamheden zelfs niet ten volle in aanmerking voor een bijdrage van 10%.

⁸ Beschikking nr. 884/2004/EG.

⁹ Na aftrek van de reeds verleende bijstand.

¹⁰ Kosten 2007-2009.

27. De vaststelling van de nieuwe verordening betreffende het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap aan projecten voor trans-Europese netwerken¹¹ vormt reeds een echte stap in de goede richting, aangezien de bijstand zodoende kan worden geconcentreerd op projecten die er het meest behoefte aan hebben (grensoverschrijdende prioritaire projecten of projecten over natuurlijke barrières), met een sterker hefboomeffect – dankzij de verhoging van het maximale steunpercentage tot 20%¹². Deze inspanning lijkt evenwel nog niet voldoende voor bepaalde grote projecten die essentiële schakels in het netwerk vormen en waarvan de kosten ten laste van de lidstaten aanzienlijk zijn (zie bovenstaande tabel).
28. Deze wijziging heeft slechts betrekking op het percentage dat voor de projecten geldt op basis van een begroting die binnen de huidige financiële vooruitzichten blijft. De financiële middelen zijn dus beperkt. Het blijkt dan ook noodzakelijk, als aanvulling op de openbare en particuliere nationale financieringen, de bijstand van de Gemeenschap te verhogen zowel in bedrag als in percentage, teneinde het hefboomeffect van de communautaire kredieten te versterken en zodoende de prioritaire projecten die bij de recente beschikking van het Europees Parlement en de Raad betreffende de richtsnoeren voor TEN-vervoer zijn vastgesteld, in overeenstemming met het tijdschema in bijlage III te kunnen realiseren.

III. EEN NIEUWE CONTEXT VOOR DE TRANS-EUROPESE ENERGIENETWERKEN LEIDT TOT NIEUWE BEHOEFTE

1. De interne markt voor energie en de externe afhankelijkheid

29. In de energiesector hebben de richtlijnen tot openstelling van de markten voor gas en elektriciteit in Europa de energiemarkten en de energiesector ingrijpend veranderd. Voor 2007 moeten de elektriciteits- en gasmarkten van alle lidstaten volledig open zijn. Het is van essentieel belang dat spoedig echte concurrentie tot stand komt en dat de consumenten werkelijk hun dienstverleners kunnen kiezen, dat de kwaliteit van de diensten, met name de voorzieningszekerheid optimaal blijft, zonder black-outs, en dat de op Europees niveau aangenomen doelstellingen, met name wat de duurzame energie betreft, worden bereikt.
30. De Europese Raad heeft herhaaldelijk (Stockholm (2001), Barcelona (2002), Brussel¹³ (2003) erkend dat een inadequate infrastructuur de vooruitgang die op het stuk van de energiemarkt en het regelgevingskader is geboekt, helemaal op losse schroeven kan zetten.
31. De komende jaren zullen voor Europa cruciaal zijn in een context van toenemende externe afhankelijkheid en chronische instabiliteit op de energiemarkten in de wereld. De externe afhankelijkheid van de Gemeenschap op het gebied van gas zou van de huidige 50% stijgen tot meer dan 80% in 2030. De daaruit voortvloeiende

¹¹ Verordening 807/2004 van 21/04/2004, PB L 143 van 30/04/2004.

¹² Dit verhoogde percentage geldt eveneens voor prioritaire projecten op energiegebied.

¹³ Hier is het Europese groei-initiatief goedgekeurd.

uitdagingen zijn geanalyseerd in het Groenboek over de continuïteit van de energievoorziening¹⁴.

32. De interne en externe ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur moeten als geheel worden beschouwd. De Europese Raad van Brussel (2003) heeft erop gewezen dat de energie-infrastructuur niet kan worden ontwikkeld zonder de nieuwe buurlanden en partnerlanden van de EU op de Europese markt er ten volle bij te betrekken. De aangrenzende landen spelen een essentiële rol in het energiebeleid van de Gemeenschap, doordat zij een aanzienlijk gedeelte van het door de Gemeenschap benodigde aardgas leveren en zorg dragen voor de doorvoer van primaire energie naar de Gemeenschap. Zij zullen geleidelijk belangrijke partijen worden op de interne gas- en elektriciteitsmarkt in de Gemeenschap¹⁵.
33. Voor de ontwikkeling van duurzame energie in Europa kunnen nieuwe investeringen in bestaande energiesystemen, met name de elektriciteitsnetten, zijn vereist. De versterking van de netwerkinfrastructuur vormt bijvoorbeeld een essentieel onderdeel van een Europees beleid tot ontwikkeling van offshore windenergie¹⁶. In de richtsnoeren voor trans-Europese energienetwerken is daar al rekening mee gehouden, een aantal van de prioritaire projecten omvat namelijk offshore koppelingen.
34. Dat heeft allemaal belangrijke gevolgen voor de energie-infrastructuur. De bestaande infrastructuur moet kunnen worden gebruikt voor nieuwe energiestromen waarvoor deze aanvankelijk niet was opgezet. Daarnaast zal er in de komende jaren steeds behoefte zijn aan nieuwe infrastructuurvoorzieningen. Voor de energiesector hebben het Europees Parlement en de Raad communautaire richtsnoeren vastgesteld waarin doelstellingen, prioriteiten en projecten van gemeenschappelijk belang op het gebied van trans-Europese energienetwerken (TEN-E)¹⁷ zijn omschreven.
35. De financiële bijstand die de Gemeenschap uit de begrotingspost TEN-energie kan verstrekken, bedraagt momenteel circa 22 miljoen euro per jaar in de lopende periode. Tot dusver is de steun voornamelijk toegekend voor haalbaarheidsstudies. Uit de verrichte evaluaties¹⁸ blijkt dat deze studies nuttig zijn geweest als stimulans voor samenwerking, voor het uitwerken van opties en het verkrijgen van vergunningen. Cijfermatig vertegenwoordigt de bijstand uit de TEN-E-begroting gewoonlijk minder dan 1% van de totale investeringskosten van de projecten. Ter ondersteuning van de ontwikkeling van energienetwerken is gebruik gemaakt van andere communautaire instrumenten, telkens in overeenstemming met de specifieke opzet ervan¹⁹ (structuurfondsen, programma's voor externe samenwerking, Europese Investeringsbank).

¹⁴ Groenboek "Naar een Europese strategie voor een continue energievoorziening" COM(2000)769.

¹⁵ De ontwikkeling van energiebeleid voor de uitgebreide EU, haar buurlanden en partnerlanden, COM(2003)262.

¹⁶ Zoals aangegeven in "Het aandeel van hernieuwbare energie in de EU" COM(2004)366.

¹⁷ Beschikking nr. 1254/96/EG en Beschikking nr. 1229/2003/EG.

¹⁸ Tussentijdse evaluatie van het TEN-E-programma, 2004.

¹⁹ 1996-2000: Structuurfondsen, subsidies in de orde van grootte van 2 miljard €; Europese Investeringsbank, leningen in de orde van grootte van 3 miljard €.

2. De toegevoegde waarde van maatregelen op Europees niveau

36. Naarmate de interne energiemarkt zich ontwikkelt, komen de baten van de investeringen in infrastructuur, in sterkere mate dan voorheen, iedereen ten goede. Concreet betekent dit dat een elektrische koppeling die echte concurrentie op een aantal markten tot ontwikkeling brengt, gunstig is voor al deze markten. Een nieuwe terminal voor vloeibaar aardgas (LNG) heeft gevolgen voor de voorzieningszekerheid en de concurrentie die zich ook buiten het grondgebied van de lidstaat waarop hij is gebouwd, doen voelen. Terwijl deze feitelijke situatie de waarde van de energie-infrastructuur voor de gehele EU verhoogt, is deze ook van invloed op de mechanismen die investeringen in de lidstaten stimuleren. Een Europese benadering wordt er alleen maar noodzakelijker en zinvoller door.
37. In het geval van een koppeling van elektriciteitsnetten bijvoorbeeld is de investering normaliter ten laste van de nationale transmissiesysteembeheerders, terwijl de kosten in rekening worden gebracht via de vaststelling van gereguleerde tarieven. Hun evaluatie van het belang van de investeringen en van wat zij redelijkerwijs kunnen verwachten terug te verdienen via de verbruikstarieven blijft evenwel in essentie nationaal. Er moet dan ook stellig specifieke erkenning en steun komen voor de Europese baten van dergelijke investeringen in koppelingen.
38. In het geval van het externe aanbod van gas worden de investeringen normaliter gedragen door de particuliere energiebedrijven²⁰. De investeerders in infrastructuur voor de gasvoorziening worden geconfronteerd met wisselende economische en politieke situaties, zowel binnen als buiten de interne markt (bijvoorbeeld continuïteit van de vraag). Het Europees openbaar belang met betrekking tot een gewaarborgde gasvoorziening van de Europese markt in de komende twintig jaar kan niet alleen politieke steun en de ontwikkeling van geschikte investeringskaders, maar tevens een spreiding van de risico's in verband met de basisinvesteringen rechtvaardigen.
39. De totstandkoming van een interne markt voor elektriciteit en gas maakt het nog belangrijker de Europese infrastructuurvoorzieningen voor energie aan te passen, teneinde de ontwikkeling van een concurrerende markt in Europa te ondersteunen en de energievoorziening voor de buurlanden te waarborgen. De liberalisering en de integratie van de markten hebben tevens veranderingen teweeggebracht in de stimulansen voor investeringen. Er wordt onder andere nieuwe aandacht besteed aan investeringen die voornamelijk van Europees belang zijn. Een en ander houdt ook in dat overheidssteun voor investeringen in infrastructuur de concurrentie niet mag vervalsen.
40. De Gemeenschap heeft in de richtsnoeren voor TEN-energie reeds een lijst van projecten voor energie-infrastructuur van gemeenschappelijk belang goedgekeurd. Deze lijst bevat de prioritaire projecten. Deze projecten zijn verenigbaar met duurzame ontwikkeling en bijzonder belangrijk voor de concurrerende werking van de interne markt in Europa of voor een versterking van de continuïteit van de voorziening van Europa.

²⁰ Althans voor de delen van het netwerk buiten de EU.

41. Deze prioritaire projecten, waarvan iedereen aanneemt dat zij een bepaald Europees belang hebben, rechtvaardigen stimulering en steun. Normaliter kan de steun voor voorbereidende studies (die voorafgaande ontwikkelingswerkzaamheden kunnen omvatten) een afdoende stimulans vormen. In uitzonderlijke gevallen kan, vooral in verband met het Europese belang, bijstand voor de bouw noodzakelijk zijn, waarvan de kosten redelijkerwijs niet alleen door de verbruikers uit slechts een of twee lidstaten kunnen worden gedragen.
42. In het verleden dekte de vooral op de studies geconcentreerde steun voor trans-Europese energienetwerken (22 miljoen euro per jaar) bijna 1 % van de investeringskosten van het project. Indien in de nieuwe context een steun van 1,7 % als grondslag wordt aangenomen en toegepast op de totale investeringskosten in Europa voor de prioritaire projecten zoals vastgesteld in de richtsnoeren voor TEN-energie (20 miljard euro), komt dit neer op een gemiddelde jaarlijkse begroting van zowat 50 miljoen € voor de periode 2007-2013.

3. Koppeling van de elektriciteitsnetten.

43. De steun voor TEN-E moet worden toegespitst op de in de richtsnoeren voor TEN-E²¹ vastgestelde projecten of delen van projecten waarvoor de Europese steun de grootste toegevoegde waarde oplevert en de uitvoering ervan kan bespoedigen. De bijstand voor TEN-E-projecten zou slechts worden verleend indien zich economische moeilijkheden voordoen in het kader van projecten die uitsluitend door de particuliere sector worden gefinancierd. Aangenomen mag worden dat het de projecten betreft waarvan de baten zoveel mogelijk betrokkenen ten goede komen.
44. De Europese Raad van Barcelona in 2002 heeft het belang beklemtoond van de invulling van de ontbrekende schakels in de elektriciteitsnetten en van een concreet streven naar een koppelingsniveau voor elektriciteit dat overeenstemt met ten minste 10% van de geïnstalleerde opwekkingscapaciteit in de lidstaten. In een aantal lidstaten is dit niveau nog niet bereikt. Grensoverschrijdende stroomtransacties in Europa maken niet meer dan 8% van het verbruik uit. De Europese Raad heeft eveneens ingezien dat de doelstelling van 10% wellicht niet voldoende is in gevallen waarin de markt sterk is geconcentreerd.
45. Ontoereikende koppelingen van elektriciteitsnetten zullen tevens de operationele voorzieningszekerheid van de netwerken beperken en de maatregelen ter voorkoming en beheer van black-outs op losse schroeven zetten. In Italië zou bijvoorbeeld de versterking van de elektrische koppelingen met de buurlanden, met name Oostenrijk en Slovenië, een grotere betrouwbaarheid en een grotere diversiteit van het aanbod bewerkstelligen. Het gecoördineerd functioneren van de energienetwerken in de Gemeenschap en de aangrenzende landen kan aanzienlijk bijdragen tot de voorzieningszekerheid. Op langere termijn zal een niet aangepaste koppelingscapaciteit nadelig zijn voor een efficiënt gebruik van de energiebronnen in Europa.

²¹ Beschikking nr. 1229/2003/EG en voorgestelde wijzigingen.

4. Versterking van de gasvoorziening

46. De externe afhankelijkheid van de Gemeenschap op het gebied van gas zou van de huidige 50% stijgen tot meer dan 80% in 2030. Gezien de tijd die gewoonlijk is vereist voor grote projecten waarvoor in verschillende landen moet worden geïnvesteerd, zou het aangeraden zijn thans reeds een begin te maken met belangrijke investeringen in de sanering en de aanleg van nieuwe netwerken met het oog op de voorziening van Europa met gas dat afkomstig is uit derde landen, met name Rusland, Algerije, het Kaspische-Zeegebied en de Mashreklanden.

IV. DE NOODZAAK VAN EEN NIEUW KADER VOOR TRANS-EUROPESE NETWERKEN OP HET GEBIED VAN VERVOER EN ENERGIE

47. Gezien het voorafgaande lijkt een grondige herziening, niet alleen van de begrotingsaspecten, maar ook van de bepalingen, het toepassingsgebied en de instrumenten voor tenuitvoerlegging van de TEN-verordening noodzakelijk, teneinde naar behoren rekening te kunnen houden met de prioriteiten in het beleid op het gebied van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie, zoals vastgesteld door de Unie voor de periode 2007-2013 en weergegeven in de nieuwe beschikkingen inzake de richtsnoeren en in de standpunten van de Raad en het Europees Parlement.
48. Teneinde de doelstellingen van de Gemeenschap inzake de ontwikkeling van het netwerk volledig te verwezenlijken, stelt de nieuwe verordening algemene regels voor de verlening van bijstand vast die op de volgende grote beginselen zijn gebaseerd:

Vereenvoudiging

Met het oog op vereenvoudiging en in overeenstemming met de mededeling van de Commissie over de financiële vooruitzichten worden de uitvoeringsbepalingen voor deze algemene beginselen door middel van een comitéprocedure en niet een medebeslissingsprocedure vastgesteld.

De door de verordening vastgestelde werkwijze van het comité wordt in overeenstemming gebracht met het besluit van de Raad van 1999 betreffende de comitéprocedure²². De essentiële keuzes voor de prioritaire projecten zijn in medebeslissing door het Europees Parlement en de Raad gedaan. Gezien de ervaring die met de toepassing van Verordening nr. 2236/95 is opgedaan en de aard van de bevoegdheden die door deze verordening aan de Commissie zijn verleend, lijkt een raadgevend comité de meest geschikte keuze te zijn.

Voorwaardelijkheid

De voorwaarde dat om steun te ontvangen aan bepaalde punten van het gemeenschappelijk beleid inzake vervoer en energie moet zijn voldaan, wordt een essentieel element van de nieuwe verordening. Op het gebied van vervoer vertaalt zich dat in bijzondere aandacht voor de meest milieuvriendelijke vervoersmodaliteiten, zoals het

²² Besluit 1999/468/EG van 28 juni 1999, PB L 184 van 17 juli 1999.

railvervoer, met name van goederen, alsmede voor veiligheid en beveiliging. Elke aanvraag om financiering van hogesnelheidsspoorlijnen zal tevens vergezeld moeten gaan van een analyse van de capaciteit die op de bestaande infrastructuur vrijkomt ten voordele van de ontwikkeling van het langeafstandsvervoer van goederen per spoor. De financieringen voor vervoers- en energienetwerken uit de TEN-begroting zullen eveneens worden onderworpen aan de voorwaarde dat de continuïteit en de interoperabiliteit van de netwerken zijn gegarandeerd.

Selectiviteit en concentratie

De toepassing van deze voorwaarden zal resulteren in een grotere selectiviteit van de projecten waardoor het gemakkelijker wordt de kredieten te concentreren op een beperkter aantal ervan, met name die welke de grootste communautaire toegevoegde waarde opleveren. Daardoor zal beter kunnen worden voldaan aan de verwachtingen van de projectontwikkelaars en aan de eisen van een deugdelijk en doeltreffend beheer.

Met de voor het TEN-T voorgestelde begroting, die iets meer dan 20 miljard € bedraagt voor de periode 2007-2013, wordt hoog gegrepen. Dankzij een (gemiddeld) jaarlijks bedrag van 2,9 miljard €, tegenover nauwelijks meer dan 600 miljoen € voor de lopende periode, zal deze financiering een aanzienlijk gedeelte van de totale investering voor bepaalde prioritaire projecten op het gebied van het TEN-vervoer kunnen garanderen.

Ter versterking van het hefboomeffect van de communautaire steun zal de gehele beschikbare begroting bovendien worden geconcentreerd op niet meer dan twee groepen projecten die de hoeksteen van het trans-Europese vervoersnetwerk vormen:

- de prioritaire projecten, met dan nog bijzondere aandacht voor de projecten die bijdragen tot de integratie van de interne markt in een uitgebreide Gemeenschap en die in sterke mate bijdragen tot een herstel van het gebrek aan evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten, ten voordele van de meest milieuvriendelijke, met name voor het langeafstandsvervoer van goederen;
- de overige projecten van gemeenschappelijk belang en vooral de projecten die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het netwerk en die onder meer de veiligheid²³ en de bescherming van de gebruikers verhogen en zorgen voor interoperabiliteit tussen de nationale netwerken, met name de programma's voor de algemene invoering van beheersystemen voor het spoor-, lucht- en zeeverkeer.

Op het gebied van energie zullen de financieringen voornamelijk worden geconcentreerd op de projecten die in Beschikking nr. 1229/2003/EG betreffende de richtsnoeren als prioritair zijn aangemerkt. De steun, die in de eerste plaats de kosten van de haalbaarheidsstudies moet dekken, is bestemd voor de ontwikkelingsfase van de projecten (voorafgaande aan de aanleg), met inbegrip van de technische en milieustudies alsmede de geologische studies en boringen in moeilijk toegankelijke gebieden waar deze werkzaamheden duur kunnen uitvallen. Steun voor de aanlegfase

²³ Richtlijn 2004/54/EG van 29 april 2004 inzake de veiligheid van tunnels.

kan gerechtvaardigd zijn in uitzonderlijke gevallen waarin de Europese toegevoegde waarde zeer hoog is of de natuurlijke obstakels moeilijk te overwinnen zijn. Dat kan het geval zijn voor grensoverschrijdende projecten en koppelingen met de aangrenzende landen.

Evenredigheid

Op het gebied van vervoer voorziet deze verordening voor bepaalde onderdelen van prioritaire projecten in een verhoging van het maximale medefinancieringspercentage tot 30% en bij hoge uitzondering tot 50% voor grensoverschrijdende gedeelten. Het medefinancieringspercentage wordt dus veel stimulerender en staat in verhouding tot de toegevoegde waarde van het project voor de Gemeenschap, met andere woorden tot de voordelen die de aanleg van infrastructuur de andere landen oplevert. Zodoende wordt het veel gemakkelijker enerzijds de tijdschema's in acht te nemen die door de recente beschikking inzake de richtsnoeren zijn vastgelegd en anderzijds de continuïteit van het netwerk te garanderen, aangezien de grensoverschrijdende trajecten die de koppeling van de verschillende nationale netwerken mogelijk maken, tot dusver sterk werden benadeeld door het gebrek aan middelen.

Een hoger medefinancieringspercentage zal het bovendien voor veel projecten die tussen 2007 en 2010 van start moeten gaan, mogelijk maken de thans problematische financieringsplannen rond te maken, dankzij de garantie van een communautaire financiering over een periode van 7 jaar. Er moet wel op worden gewezen dat deze percentages maximumpercentages zijn en dat het gemiddelde steunpercentage dan ook aanzienlijk lager zal zijn, mede omdat een gedeelte van deze kredieten tevens moet dienen voor het ondersteunen van technologische en industriële projecten, zoals interoperabiliteit, luchtverkeersleiding in het kader van het akkoord inzake een gemeenschappelijk luchtruim («single sky»), veiligheid en beveiliging (die niet rechtstreeks in deze prioritaire projecten zijn opgenomen).

In ruil voor een verhoging van de financiële bijstand van de Gemeenschap zullen de lidstaten solide garanties moeten bieden – op basis van een financieringsplan en vaste toezeggingen inzake de uitvoeringstermijn van het project. In dit verband kunnen overeenkomsten tussen de betrokken lidstaten en de Commissie kracht bijzetten aan de verbintenis van deze lidstaten om voor de uitvoering van grootscheepse projecten te zorgen. De Commissie zal erop toezien dat de verhoging van het medefinancieringspercentage niet leidt tot vertragingen in de uitvoering van de projecten die bijna volledig zijn vastgesteld en waarvan het financieringsplan nog niet vaststaat. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten in bijlage III van Beschikking nr. 884/2004 betreffende de TEN-richtsnoeren te faciliteren, kan de Commissie, zoals bepaald in artikel 17 bis van dezelfde beschikking, een beroep doen op een Europese coördinator.

Onderstaande tabel bevat een overzicht van de steunpercentages per categorie projecten (vervoer).

	Maximumpercentages	
	Studies	Bouw/aanleg
1. Prioritaire projecten ²⁴	50%	tot 30%
waaronder grensoverschrijdende proj.	50%	tot 50%
2a. Andere projecten waaronder interoperabiliteit – veiligheid – beveiliging	50%	tot 50%
2b. Andere projecten van gemeenschappelijk belang	50%	tot 15%

In de energiesector kan de steun voor studies tot 50 % van de in aanmerking komende kosten belopen, terwijl het percentage voor de bouw of aanleg normaliter tot 10 % van de in aanmerking komende kosten is beperkt. In uitzonderlijke gevallen, en met name voor prioritaire projecten die voor een aanzienlijke financiële uitdaging staan en bijzonder belangrijke voordelen op Europese schaal opleveren – wat normaliter het geval is bij grensoverschrijdende projecten of koppelingen met de aangrenzende landen – kunnen deze projecten voor maximaal 20 % worden gesubsidieerd. Gezien de rol die de concurrentie in de energiesector speelt, wordt niet voorgesteld het maximale steunpercentage te verhogen boven het niveau dat in de huidige TEN-verordening is toegestaan. De financiering van TEN-energie voor werkzaamheden beperkt zich tot de projectonderdelen die binnen de Gemeenschap worden uitgevoerd. De steun voor studies kan het gehele project omvatten, ook de delen buiten de Gemeenschap.

Voor de financiële steun ten behoeve van de aanleg of bouw van projecten of projectonderdelen in partnerlanden is coördinatie met andere instrumenten van de Unie (instrumenten voor het buitenlands beleid, Europese Investeringsbank, enz.) van essentieel belang, teneinde financiële steun via die instrumenten mogelijk te maken voor de partnerlanden van TEN-energieprojecten. Financieringsinstrumenten als risicokapitaal, rentesubsidies voor leningen, garanties voor leningen, afdekking van niet-commerciële risico's, enz., kunnen via die instrumenten beschikbaar zijn voor belangrijke infrastructuurprojecten in onze partnerlanden.

Vormen van bijstand

Verschillende vormen van bijstand staan ter beschikking van projectontwikkelaars om de uitvoering van projecten te faciliteren. Buiten de rentesubsidies – die de rentelast van leningen moeten verlichten en waarvan tot dusver zeer weinig gebruik wordt gemaakt – en de deelneming in risicokapitaal, welke reeds deel uitmaken van de regelingen waarin de geldende verordening voorziet, is het de bedoeling dat de nieuwe verordening, als een van de nieuwe specifieke financieringsinstrumenten, een garantie-instrument invoert dat de specifieke risico's van TEN-projecten in de fase

²⁴

In de zin van bijlage III van Beschikking nr. 884/2004/EG van 21 april 2004.

na de bouw of aanleg afdekt. Met dit nieuwe garantie-instrument wordt beoogd een hefboomeffect uit te oefenen op de financiering van projecten van het trans-Europese vervoersnetwerk door de particuliere sector. Het zou er mede voor moeten zorgen dat de financieringskosten binnen de perken blijven en dat de totstandkoming van financiële «pakketten» voor de particuliere sector, met name via particuliere banken, wordt bespoedigd. De garantie wordt beperkt tot de operationele aanloopfase van het project en/of tot een maximumpercentage van de lening aan de particuliere sector. De lidstaten waarin de projecten worden uitgevoerd, zullen een belangrijke bijdrage moeten leveren. De nadere bijzonderheden van het voorstel en de uitvoeringsvoorwaarden en –bepalingen zullen in een afzonderlijke mededeling worden behandeld. Gezien de relatieve complexiteit van al deze instrumenten kan het noodzakelijk blijken een beroep te doen op deskundigen om dit soort financiële instrumenten te beheren.

Beheer

De uitvoering van de projecten valt in de eerste plaats onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten volgens het eigen institutionele systeem van elke staat. Deze verantwoordelijkheid wordt uitgeoefend overeenkomstig de nieuwe verordening waarin de aangewende middelen en de respectieve verantwoordelijkheden van de Commissie en de lidstaten inzake de selectie en het beheer van de projecten en het toezicht op de subsidies nader zijn omschreven. In de nieuwe verordening wordt met name voorgesteld – zonder afbreuk te doen aan de beslissende stem van de Commissie in de definitieve selectie van de projecten – aan de lidstaten een grotere rol toe te kennen bij de technische controle en de certificering van de uitgaven.

Voor de tenuitvoerlegging van deze verordening behoudt de Commissie zich het recht voor het beheer van dit programma te delegeren aan een uitvoerend agentschap voor de trans-Europese vervoersnetwerken met inachtneming van Verordening nr. 58/2003 van de Raad van 19 december 2002. Deze mogelijkheid doet niets af aan de verantwoordelijkheid van de Commissie voor de programmering. Het gaat er alleen om dat bepaalde beheerstaken aan het agentschap worden gedelegeerd.

V. COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1 omschrijft het doel van het programma. Dit artikel stemt vrijwel volledig overeen met artikel 1 van de huidige verordening met betrekking tot het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie.

Artikel 2 bevat de definities van de in de verordening gebruikte termen.

Artikel 3 omschrijft de criteria waaraan de kandidaten moeten voldoen om in aanmerking te komen en stemt overeen met artikel 2 van de huidige verordening.

Artikel 4 bevat de voorschriften voor de indiening van bijstandsaanvragen en neemt ten dele artikel 8 van de huidige verordening over.

Artikel 5 bevat de selectiecriteria voor het verlenen van steun op het gebied van vervoer en energie. Volgens dit artikel moet bijzondere aandacht worden besteed aan de prioritaire projecten die dan ook voor een hoger financieringspercentage in aanmerking komen.

Artikel 6 bevat een omschrijving van de werkingssfeer van de verordening die volledig overeenstemt met die van de huidige verordening, met uitzondering van de risico's die inherent zijn aan de fase na de aanleg of bouw, welke voortaan door een garantie-instrument zijn afgedekt.

Artikel 7 bevat de bepalingen inzake de wijze van steunverlening en de maximumpercentages van de financiële bijstand. In dit artikel is tevens bepaald dat de Commissie de regeling, het tijdschema en de bedragen van de betalingen zal vaststellen volgens de comitéprocedure.

Artikel 8 bevat de bepalingen betreffende de cumulatie van financiële bijstand van de Gemeenschap voor verschillende activiteiten in het kader van een zelfde project.

Artikel 9 behandelt de coördinatie en de verenigbaarheid met de overige beleidsgebieden van de Gemeenschap, waarmee de in het kader van de verordening gefinancierde projecten rekening moeten houden.

Artikel 10 stelt de verantwoordelijkheid van de Commissie voor de tenuitvoerlegging van de verordening vast.

Artikel 11 bepaalt dat de Commissie een meerjarenprogramma opstelt dat de prioritaire projecten omvat en het bedrag van de financiële bijstand voor de periode 2007-2013 vastlegt. In een jaarprogramma worden de criteria vastgelegd voor de toekenning van financiële bijstand aan projecten van gemeenschappelijk belang die niet in de meerjarenprogrammering zijn opgenomen.

Artikel 12 bevat de regels voor de toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap waartoe jaarlijkse besluiten tot uitvoering van de begroting dienen te worden vastgesteld, welke afhankelijk zijn van de voortgang van de projecten en de beschikbare begrotingsmiddelen. Het artikel bepaalt verder hoe de Commissie kennis moet geven van de besluiten inzake de toekenning.

Artikel 13 neemt het oude artikel 11 betreffende de betalingswijze over.

Artikel 14 heeft betrekking op de verantwoordelijkheid van de lidstaten. De lidstaten moeten de activiteiten die steun van de Gemeenschap ontvangen, controleren en verifiëren.

Artikel 15 heeft betrekking op de controle, annulering, vermindering, schorsing en intrekking van bijstand van de Gemeenschap en is vrijwel identiek aan artikel 13 van de huidige verordening. De Commissie kan in voorkomende gevallen de financiële bijstand terugvorderen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Artikel 16 voorziet in maatregelen ter bescherming van de financiële belangen, teneinde zich te vergewissen van de correcte uitvoering van de gesteunde activiteiten en onregelmatigheden te voorkomen en te bestraffen. .

Artikel 17 bepaalt dat de Commissie bij de tenuitvoerlegging van bepaalde artikelen van de verordening wordt bijgestaan door een raadgevend comité.

Artikel 18 voorziet in een evaluatie van de gesteunde activiteiten door de Commissie of de lidstaten.

Artikel 19 bepaalt dat de Commissie om de drie jaar bij de andere instellingen verslag uitbrengt over de uitgevoerde activiteiten. Dit artikel vereist tevens dat de lidstaten en de begunstigden de bijstand van de Gemeenschap algemeen bekendmaken.

Artikel 20 vermeldt het financiële referentiebedrag voor de periode 2007-2013.

Artikel 21 bevat een herzieningsclausule voor het programma na 2013 op basis van de opgedane ervaringen die voor eind 2010 aan het Parlement en de Raad moeten worden meegedeeld.

Artikel 22 heeft betrekking op de wijzigingen die deze verordening aanbrengt in Verordening nr. 2236/95.

Artikel 23 heeft betrekking op de inwerkingtreding van de verordening alsmede op de toepassing ervan met ingang van 1 januari 2007. Voor de activiteiten die bij de inwerkingtreding van de verordening aan de gang zijn, blijft Verordening nr. 2236/95 van toepassing.

BIJLAGE BIJ DE TOELICHTING

I. Communautaire toegevoegde waarde, subsidiariteit en evenredigheid.

- Wat is het doel van de beoogde maatregelen in verband met de verplichtingen van de Gemeenschap?

Volgens titel XV van het Verdrag is de Gemeenschap verplicht bij te dragen tot de totstandbrenging en ontwikkeling van trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer en energie. Het optreden van de Gemeenschap is – onder meer – gericht op het bevorderen van de koppeling en interoperabiliteit van de nationale netwerken, met het oog op de continuïteit van deze netwerken en een hoge mate van veiligheid voor de gebruikers.

- Vallen de beoogde maatregelen uitsluitend onder de bevoegdheid van de Gemeenschap of tevens gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de lidstaten?

Het betreft een met de lidstaten gedeelde bevoegdheid.

- Wat is de communautaire dimensie van het probleem?

De vervoersinfrastructuur is grotendeels afhankelijk van financieringen uit de nationale begrotingen. In een tijdperk van sterk beperkte begrotingen wordt evenwel de voorkeur gegeven aan investeringen voor binnenlandse trajecten boven transnationale verbindingen, die een geringere financiële rentabiliteit hebben en bovendien aanzienlijke problemen opleveren in verband met de grensoverschrijdende coördinatie. Indien de Gemeenschap geen deel van de benodigde middelen levert, zal een aanzienlijke achterstand ontstaan in de meeste transnationale aansluitingen, die nochtans de kern van de politieke motivering van het trans-Europese netwerk vormen dat wordt geacht de nationale netten onderling te verbinden.

Voor wat betreft de energienetwerken vloeit de communautaire dimensie voornamelijk voort uit de recent tot stand gebrachte interne markt voor elektriciteit. Zoals de Europese Raad herhaaldelijk heeft geconcludeerd, kunnen ontoereikende infrastructuurvoorzieningen de vooruitgang die op het gebied van de elektriciteitsmarkt en de regelgeving is geboekt, onherroepelijk ondermijnen. In de komende jaren zullen de infrastructuurvoorzieningen voor energie in Europa moeten worden aangepast om energiestromen te verwerken waarvoor zij aanvankelijk niet berekend waren. In de gehele Gemeenschap zullen de verbruikers de vruchten kunnen plukken van investeringen zoals die in koppelingen, welke ervoor zorgen dat de netwerken op Europese schaal functioneren. Zij zullen tevens profijt trekken van de investeringen in de nieuwe infrastructuur voor aanbod van buiten Europa, die er moet komen met het oog op de toenemende afhankelijkheid van ingevoerde energie. Deze trans-Europese netwerken zullen voorts een efficiënt gebruik van de energiebronnen, met name van duurzame energiebronnen, in geheel Europa stimuleren.

- Kunnen deze doelstellingen op afdoende wijze door de lidstaten worden verwezenlijkt?

Op het gebied van vervoer hebben de grote projecten ter verbetering van de verkeersdoorstroming trans-Europese gevolgen die de nationale grenzen ruimschoots overschrijden. Van deze landen kan niet worden verwacht dat zij dergelijke infrastructuur op hun eentje financieren, terwijl andere landen veel meer profijt trekken van die projecten.

Op het gebied van de energienetwerken zijn de investeringspremies door de openstelling en integratie van de markten er anders gaan uitzien. De investeringen die in wezen van trans-Europees belang zijn, zoals die in koppelingen, kunnen niet uitsluitend door de belastingbetalers van een of twee lidstaten worden gedragen.

- Wat is de meest doelmatige aanpak, gelet op de mogelijkheden van de Gemeenschap en die van de lidstaten? Welke meerwaarde levert het optreden van de Gemeenschap op en wat zouden de kosten zijn als dit optreden achterwege blijft?

Op het gebied van vervoer zijn de projecten van gemeenschappelijk belang reeds vastgesteld in de beschikking van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren voor TEN-T. De nationale belangstelling voor investeringen in de totstandkoming van een veilig, concurrerend, onderling verbonden en interoperabel vervoersnetwerk is vermoedelijk niet zo groot als de belangstelling die de Gemeenschap aan de dag legt. De achterstand in de uitvoering van de 14 prioritaire projecten die in Essen zijn vastgesteld, en met name van de grensoverschrijdende projecten, lijkt deze conclusie te bevestigen. Door deze projecten zou bovendien dankzij de bijdrage ervan tot de ontwikkeling van het handelsverkeer tussen de lidstaten en de betere toegankelijkheid het groeipotentieel van 0,2 tot 0,3% van het BBP moeten toenemen, wat overeenkomt met het scheppen of het behoud van een miljoen vaste banen. De CO₂-uitstoot zal ten opzichte van de heersende tendens met 4% worden verminderd. In deze context kan bijstand van de Gemeenschap voor deze projecten van gemeenschappelijk belang essentieel blijken en is hij in elk geval gerechtvaardigd. Als de maatregelen niet worden uitgevoerd, zullen de kosten zich vertalen in een infrastructuur die duidelijk niet aan de behoeften is aangepast, met mogelijke negatieve gevolgen voor de vervoersnetwerken in het algemeen, maar ook in de vorm van meer congestie, minder veiligheid, meer verontreiniging en beperkte toegankelijkheid van de perifere regio's en dus met indirecte gevolgen voor de groei en de concurrentiekracht van de Unie als geheel.

Voor de energienetwerken zijn eveneens projecten van Europees belang vastgesteld in de beschikking van het Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren voor TEN-energie. De nationale belangen in de investeringen die de ontwikkeling van een geïntegreerde en concurrerende energiemarkt in Europa mogelijk moeten maken, zijn wellicht niet even groot als het communautaire belang. De trage voortgang in de grensoverschrijdende investeringen bevestigt deze conclusie. Daarom kan bijstand van de Gemeenschap voor projecten van Europees belang essentieel blijken en zou hij in elk geval gerechtvaardigd zijn. Het gaat er niet zozeer om aan het optreden van een lidstaat een meerwaarde te verlenen, het is veeleer de bedoeling een specifiek accent te leggen op investeringen van Europees belang. Als niet wordt opgetreden zouden kosten ontstaan die het gevolg zijn van een ontoereikende infrastructuur waardoor de ontwikkeling van de interne energiemarkt zou worden ondermijnd.

- Is de intensiteit van het optreden van de Gemeenschap evenredig aan de te bereiken doelstellingen?

Op het gebied van vervoer wordt een (globale) gemiddelde steun van ongeveer 15% van de totale kosten van de investeringen voor de prioritaire projecten voorgesteld. Deze bijstand zou in de eerste plaats de grensoverschrijdende gedeelten ten goede moeten komen. Het hefboomeffect ten gunste van de ontwikkeling van een interoperabel en gekoppeld netwerk zou aanzienlijk zijn, terwijl het achterwege blijven van maatregelen zeer nadelig zou zijn voor de economie van Gemeenschap als geheel.

Voor de energienetwerken komt de voorgestelde financiële steun overeen met 1,7% van de totale investeringskosten in Europa voor de prioritaire projecten zoals vastgesteld in de richtsnoeren voor TEN-energie. De bijstand van TEN-energie zal vooral worden geconcentreerd op projecten die essentieel zijn voor het bereiken van de door de Unie vastgestelde politieke doelstellingen. Het hefboomeffect ten gunste van de ontwikkeling van een gekoppeld netwerk zou aanzienlijk zijn, terwijl het achterwege blijven van maatregelen zeer nadelig zou zijn voor de economie van Gemeenschap als geheel.

- Over welke middelen beschikt de Gemeenschap om deze doelstellingen te verwezenlijken? (aanbevelingen, financiële steun, wederzijdse erkenning, wetgeving, enz.).

Als regel geldt dat financiële steun moet zijn gebaseerd op een verordening van het Parlement en de Raad.

- Zijn in het kader van de regelgeving het toepassingsgebied, de duur of de intensiteit groter dan nodig?

Gezien de beperking van de overheidsinvesteringen en de moeilijkheid om particuliere investeerders aan te trekken, is de financiële bijstand van de Gemeenschap voor infrastructuurvoorzieningen die op Europees niveau voordelen opleveren, gerechtvaardigd en vormt deze een aanvulling op het bestaande politieke kader zoals bepaald door het Witboek over vervoer en de richtsnoeren voor TEN-T.

Op het gebied van energienetwerken zou de financiële bijstand voor investeringen die voordelen op Europees niveau opleveren, in bepaalde gevallen gerechtvaardigd zijn, ook in het kader van de geliberaliseerde markt; de investeringen in infrastructuurvoorzieningen voor energietransport worden momenteel gedaan door de netwerkexploitanten op basis van in de gereguleerde tarieven geïntegreerde kosten.

II. Effectbeoordeling.

In het kader van de herziening van de richtsnoeren voor TEN-vervoer (COM (2003) 564) heeft de Commissie opdracht gegeven voor een grondige effectanalyse van het voorstel tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet. Document SEC (2003) 1060 bevat de volgende belangrijke opmerkingen:

- a. Het TEN-T-investeringsprogramma zal de concurrentiekracht en de economie in Europa stimuleren. Het zal bijdragen tot de ontwikkeling van de internationale handel, met name in de nieuwe lidstaten.
- b. Op korte termijn zullen de bouwwerkzaamheden de werkgelegenheid stimuleren, vooral in de betrokken regio's.
- c. Op langere termijn worden de verbetering van de levensomstandigheden dankzij de toename van de ontmoetingsgelegenheden en de ontwikkeling van de commerciële vooruitzichten dankzij de verbetering van de verbindingen en de toegankelijkheid geraamd op 0,23 % van het BBP en vertegenwoordigen zij ongeveer een miljoen vaste banen.

De investeringsbehoeften voor alle projecten van gemeenschappelijk belang worden in het verslag Van Miert geraamd op in totaal 600 miljard €, waarvan 225 miljard voor de prioritaire projecten (140 miljard voor deze projecten in de periode 2007-2013).

Voor de energienetwerken is de effectbeoordeling van de in aanmerking komende projecten, d.w.z. de projecten van gemeenschappelijk belang en met name de prioritaire projecten, aan de Commissie voorgelegd samen met het voorstel van 10 december 2003 betreffende de nieuwe richtsnoeren voor TEN-energie²⁵.

In de beoordeling is geconcludeerd dat de uitvoering van de in de richtsnoeren van juni 2003 vastgestelde projecten en van de in de nieuwe richtsnoeren voorgestelde projecten een positief effect zou hebben op de gehele economie, op de samenhang dankzij de integratie van de energienetwerken van de nieuwe lidstaten, op het milieu dankzij de gemakkelijkere integratie van de productie van duurzame energiebronnen, op de interne markt voor energie dankzij de verhoogde capaciteit voor handelsverkeer, op de continuïteit van de energievoorziening dankzij de verhoogde invoercapaciteit en de diversifiëring van de bronnen en invoerroutes en ten slotte op de samenwerking met de buurlanden.

Het is duidelijk dat de steun aan de TEN-energienetwerken niet voor alle soorten infrastructuurvoorzieningen op het gebied van energie hetzelfde voordeel biedt. De uitbreiding van de netwerken zal vooral gunstig zijn voor grootschalige stroomopwekking. De directe aansluiting van energiebronnen op lokale stroomdistributiesystemen (die voor bepaalde duurzame energiebronnen en warmtekrachtkoppelingstechnieken worden gebruikt) daarentegen valt volgens de huidige richtsnoeren niet onder de steunmaatregelen voor TEN-energie.

De voorgestelde bijstand van de Gemeenschap zal dienen tot stimulering en bespoediging van de uitvoering van deze infrastructuurprojecten op het gebied van energie, zoals vastgesteld in de richtsnoeren voor TEN-energie, en zal dus de verwachte voordelen kunnen opleveren.

²⁵ SEC(2003)1369 van 10.12.2003.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

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

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

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

Gezien het voorstel van de Commissie²⁶,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁷,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²⁸,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag²⁹,

Overwegende hetgeen volgt:

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

²⁶ PB C van , blz. .

²⁷ PB C van , blz. .

²⁸ PB C van , blz. .

²⁹

zware handicap te worden voor het concurrentievermogen van de Unie en de lidstaten en perifere regio's die niet – of niet langer – ten volle zullen kunnen profiteren van de gunstige effecten van de grote interne markt.

- (4) In Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet³⁰, hierna TEN-T genoemd, als gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG, worden de kosten voor de voltooiing van het trans-Europese vervoersnet tot 2020 geraamd op 600 miljard euro. Alleen al voor de prioritaire projecten, zoals bedoeld in bijlage III van deze beschikking, zijn in de periode 2007-2013 investeringen vereist ten bedrage van bijna 140 miljard euro.
- (5) Zowel de Raad als het Parlement heeft er met nadruk op gewezen dat het, om deze doelstellingen te bereiken, noodzakelijk is de financieringsinstrumenten te versterken en aan te passen door een verhoging van het medefinancieringspercentage van de Gemeenschap, waarbij wordt voorzien in de mogelijkheid een hoger communautair medefinancieringspercentage toe te passen, met name voor projecten die worden gekenmerkt door hun grensoverschrijdende karakter, hun transitfunctie of door het overschrijden van natuurlijke barrières.
- (6) Beschikking nr. 1229/2003/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 juni 2003 tot opstelling van richtsnoeren voor het trans-Europese netwerk in de energie-sector en houdende intrekking van Beschikking nr. 1254/96/EG³¹ bevat de doelstellingen, actieprioriteiten en projecten van gemeenschappelijk belang voor de totstandbrenging en ontwikkeling van dit netwerk, met inbegrip van de prioritaire projecten. Alleen al voor de prioritaire projecten bedragen de investeringen die tot 2013 nodig zijn om alle lidstaten in staat te stellen volledig deel te nemen aan de interne markt en om de koppelingen met de buurlanden te voltooien, circa 28 miljard €. Van dit bedrag is ongeveer 8 miljard € bestemd voor investeringen in derde landen.
- (7) De Europese Raad van 12-13 december 2003 heeft de Commissie bovendien verzocht verder te onderzoeken of het nodig is een specifiek garantie-instrument van de Gemeenschap te ontwikkelen ter afdekking van bepaalde risico's die zich na de aanleg in projecten van trans-Europese vervoersnetwerken kunnen voordoen. Met betrekking tot energie heeft de Raad de Commissie verzocht, waar nodig, de uitgaven om te buigen naar groeibevorderende investeringen in fysiek kapitaal.
- (8) Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995 tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken³², als gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1655/99 en bij Verordening (EG) nr. 807/2004, betekent reeds een reële vooruitgang, aangezien daardoor een hoger financieringspercentage van 20% mogelijk wordt voor

³⁰ PB L 228 van 9.9.1996, blz.1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz.1).

³¹ PB L 176 van 12.7.2003, blz.11.

³² PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1. Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 807/2004 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 143 van 30.4.2004, blz. 46).

prioritair verklaarde projecten³³. Er dient evenwel nog steeds te worden voldaan aan uitvoeringsvoorschriften die vereenvoudiging behoeven en de middelen op de begroting blijven beperkt. Het blijkt dan ook noodzakelijk, als aanvulling op de openbare en particuliere nationale financieringen, de bijstand van de Gemeenschap te verhogen zowel in bedrag als in percentage, teneinde het hefboomeffect van de communautaire kredieten te versterken, zodat de vastgestelde prioritaire projecten kunnen worden gerealiseerd.

- (9) In het licht van de ontwikkelingen van elke component van de trans-Europese netwerken - vervoer, energie en telecommunicatie – en de intrinsieke kenmerken ervan en met het oog op een efficiënter beheer van elk programma, is het raadzaam afzonderlijke verordeningen vast te stellen voor elk gebied dat tot dusver behandeld is door Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad van 18 september 1995.
- (10) Bij deze verordening dient een programma te worden ingevoerd dat de algemene regels bepaalt voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap op het gebied van trans-Europese netwerken voor vervoer en energie. Dit programma, dat het communautaire acquis, met name inzake het milieu, in acht dient te nemen, moet mede de interne markt versterken en een stimulerend effect hebben op de concurrentiekracht en de groei van de Gemeenschap.
- (11) Aangezien de doelstellingen inzake de totstandbrenging van de trans-Europese netwerken voor vervoer en energie niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege met name de noodzakelijke coördinatie van de nationale acties, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (12) Het programma moet worden gekenmerkt door financiële bijstand van de Gemeenschap die is toegespitst op de projecten of projectonderdelen met de uit Europees oogpunt grootste toegevoegde waarde, en moet de betrokkenen ertoe aanzetten de uitvoering van de prioritaire projecten in de Beschikkingen 1692/96/EG en 1229/2003/EG te bespoedigen. Dit programma moet tevens financiering mogelijk maken van andere Europese infrastructuurprojecten van gemeenschappelijk belang, zoals omschreven in de genoemde beschikkingen.
- (13) Financiële bijstand van de Gemeenschap wordt verleend met het doel investeringsprojecten in trans-Europese netwerken voor vervoer en energie te ontwikkelen, vaste financiële verbintenissen aan te gaan, institutionele investeerders te mobiliseren en financieringspartnerschappen tussen de openbare en de particuliere sector te bevorderen. In de energiesector moet de financiële bijstand vooral de financiële hinderpalen helpen overwinnen die zich bij de voorbereiding van projecten en bij de aan de feitelijke bouwfase voorafgaande ontwikkeling ervan kunnen voordoen. Deze

³³ Dit percentage geldt voor alle prioritaire projecten op het gebied van energie, terwijl het op het gebied van vervoer uitsluitend geldt voor grensoverschrijdende gedeelten of natuurlijke barrières overschrijdende gedeelten.

bijstand moet worden geconcentreerd op de grensoverschrijdende gedeelten van de prioritaire projecten en op de koppelingen met de buurlanden.

- (14) De financiële bijstand van de Gemeenschap moet in verschillende vormen kunnen worden verleend, zoals directe subsidies, rentesubsidies, garanties voor leningen, deelneming in risicokapitaalfondsen, en moet tevens specifieke risico's kunnen afdekken die zich na de bouwfase voordoen.
- (15) Voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap aan grote projecten die over meerdere jaren zijn gespreid, dient te worden voorzien in de mogelijkheid dat voor de Gemeenschap mogelijk te zijn meerjarige verbintenissen aan te gaan. Alleen een vaste, aantrekkelijke verbintenis die de Gemeenschap op lange termijn verbindt, kan namelijk de onzekerheden wegnemen die aan de verwezenlijking van deze projecten zijn verbonden, en zowel openbare als particuliere investeerders mobiliseren.
- (16) Bijzondere aandacht moet worden besteed aan een doeltreffende coördinatie van alle communautaire maatregelen die gevolgen hebben voor de trans-Europese netwerken, met name de middelen van de Structuurfondsen, het Cohesiefonds en de Europese Investeringsbank.
- (17) Bij deze verordening wordt voor de gehele looptijd van het programma een financieel kader vastgesteld, datvoor de begrotingsautoriteit als voornaamste referentiepunt moet dienen in de zin van punt 33 van het Interinstitutioneel Akkoord van 6 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over de begrotingsdiscipline en de verbetering van de begrotingsprocedure³⁴.
- (18) Gezien de met de toepassing van Verordening nr. 2236/95 opgedane ervaring en de bij deze verordening aan de Commissie verleende bevoegdheden, dienen de nodige maatregelen voor de tenuitvoerlegging van deze verordening te worden vastgesteld in overeenstemming met Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden³⁵.
- (19) Aangezien bij deze verordening specifieke bepalingen op het gebied van vervoer en energie worden vastgesteld en bij Verordening (EG) nr.....van het Europees Parlement en de Raad³⁶ bepalingen betreffende systemen voor plaatsbepaling en navigatie per satelliet, dient Verordening (EG) nr. 2236/95 te worden gewijzigd teneinde het toepassingsgebied ervan tot het gebied van de telecommunicatie te beperken,

³⁴ PB L

³⁵ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

³⁶ Zie de bladzijde van het Publicatieblad met de verordening betreffende het systeem voor positiebepaling en navigatie per satelliet (GALILEO).

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :

Hoofdstuk I
Algemene bepalingen

Artikel 1
Doel

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

Artikel 2
Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- 1) «project van gemeenschappelijk belang»: een project of projectonderdeel dat voor de Gemeenschap van gemeenschappelijk belang wordt geacht, op het gebied van vervoer in het kader van Beschikking nr. 1692/96/EG en op het gebied van energie in het kader van Beschikking nr. 1229/2003/EG;
- 2) «prioritair project»: een project van gemeenschappelijk belang dat voor de Gemeenschap prioritair wordt geacht, op het gebied van vervoer in het kader van bijlage III van Beschikking nr. 1692/96/EG en op het gebied van energie in het kader van Beschikking nr. 1229/2003/EG;
- 3) «projectonderdeel»: elke in financieel of technisch opzicht of in de tijd zelfstandige activiteit die bijdraagt tot de verwezenlijking van het project;
- 4) «begunstigde»: een overheidsinstantie of een particuliere organisatie die als opdrachtgever voor het project fungeert en voornemens is eigen middelen of door derden verstrekte middelen te investeren met het oog op de uitvoering van het project;
- 5) «studies»: de voor de vaststelling van een project noodzakelijke studies, met inbegrip van voorbereidende studies, haalbaarheidsstudies en evaluaties, en andere technische ondersteuningsmaatregelen, met inbegrip van aan de werkzaamheden voorafgaande activiteiten die nodig zijn voor de volledige vaststelling van een project en de besluitvorming inzake de financiering ervan, zoals verkenningen ter plaatse en het opzetten van het financieringsplan;
- 6) «werkzaamheden»: de aanschaf en de levering van componenten, systemen en diensten en de uitvoering van de bouw- en installatiewerkzaamheden in verband met het project, met inbegrip van de oplevering van de installaties en de inbedrijfstelling van het project;

- 7) «risico's na de bouwfase»: aan specifieke factoren toe te schrijven risico's die zich in de eerste jaren na afloop van de bouwwerkzaamheden voordoen en, vergeleken met de prognoses, tot een verminderde opbrengst uit de exploitatie leiden;
- 8) «projectkosten»: de totale kosten van de studies en werkzaamheden die in direct verband staan met en noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van het project en die werkelijk door de begunstigde worden gedragen;
- 9) «in aanmerking komende kosten»: het gedeelte van de kosten dat de Commissie in aanmerking neemt voor de berekening van de financiële bijstand van de Gemeenschap.

Hoofdstuk II

In aanmerking komende projecten, vormen van bijstand en cumulatie van de financieringen

Artikel 3

In aanmerking komende projecten

1. Financiële bijstand van de Gemeenschap kan krachtens deze verordening alleen worden verleend voor projecten van gemeenschappelijk belang, die als zodanig zijn aangegeven in de Beschikkingen nr. 1692/96/EG en nr. 1229/2003/EG.
2. Om in aanmerking te komen moeten de projecten voldoen aan de communautaire voorschriften, met name op het gebied van mededinging, milieubescherming en gunning van overheidsopdrachten, terwijl de communautaire bepalingen inzake interoperabiliteit van de netwerken, met name de spoorwegnetten, eveneens ten uitvoer moeten zijn gelegd.
3. Alleen op het gebied van vervoer geldt tevens als voorwaarde dat elke betrokken lidstaat zich ertoe moet verbinden financieel bij te dragen in het project waarvoor financiële bijstand van de Gemeenschap wordt aangevraagd, door telkens als dat mogelijk is particuliere middelen te mobiliseren.

Artikel 4

Indiening van bijstandsaanvragen

De aanvragen om financiële bijstand van de Gemeenschap worden door de betrokken lidstaat of lidstaten bij de Commissie ingediend. Op het gebied van energie kunnen deze aanvragen, met toestemming van de betrokken lidstaat of lidstaten, eveneens door de rechtstreeks betrokken bedrijven of overheidsinstanties worden ingediend.

Artikel 5

Selectie van de projecten

1. Projecten van gemeenschappelijk belang ontvangen financiële bijstand van de Gemeenschap naar gelang van de mate waarin zij bijdragen tot de doelstellingen en prioriteiten die in de Beschikkingen nr. 1692/96/EG en nr. 1229/2003/EG zijn vastgesteld.

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

- a) projecten die door ten minste twee lidstaten gezamenlijk zijn ingediend, met name in het geval van grensoverschrijdende projecten;
- b) projecten die bijdragen tot de continuïteit van het netwerk en de optimalisering van de capaciteit;
- c) prioritaire projecten die bijdragen tot de integratie van de interne markt in een uitgebreide Gemeenschap en tot het herstel van het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten ten voordele van de meest milieuvriendelijke, met name het goederenvervoer over lange afstand; met dat doel moet elke financieringsaanvraag voor een hogesnelheidsspoorlijn vergezeld gaan van een gedetailleerde analyse van de capaciteit die op het conventionele net wordt vrijgemaakt voor goederenvervoer als gevolg van de overdracht van verkeer naar de hogesnelheidslijn voor reizigersvervoer;
- d) projecten die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het trans-Europese net en die onder meer, dankzij maatregelen inzake infrastructuurvoorzieningen, de veiligheid van de gebruikers verhogen en voor interoperabiliteit tussen de nationale netten zorgen;
- e) programma's voor de algemene invoering van beheersystemen voor het spoorverkeer met alle componenten daarvan, alsmede van beheersystemen voor het luchtverkeer en voor het maritieme verkeer die interoperabiliteit waarborgen.

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

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

Artikel 6
Vormen van bijstand

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

Artikel 7
Wijze van steunverlening

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

- a) subsidies;
- b) rentesubsidies op door de Europese Investeringsbank (EIB) of andere openbare of particuliere financiële instellingen verstrekte leningen;
- c) garanties voor leningen, ter afdekking van risico's die zich na de aanlegfase kunnen voordoen;
- d) deelneming in risicokapitaalfondsen;
- e) in voorkomend geval wordt de onder a) tot en met d) genoemde bijstand van de Gemeenschap gecombineerd, teneinde met de ingezette begrotingsmiddelen een maximaal stimulerend effect te verkrijgen.

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

- a) voor studies, 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de studies, ongeacht het betrokken project van gemeenschappelijk belang;
- b) voor werkzaamheden:
 - i) voor prioritaire projecten op het gebied van vervoer, maximaal 30% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden; bij wijze van uitzondering geldt voor de grensoverschrijdende gedeelten van deze projecten een maximaal bijstandspercentage van 50% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden, mits deze voor 2010 van start gaan en de betrokken lidstaten bij de Commissie een plan hebben ingediend dat alle nodige garanties biedt inzake de financiële inbreng van de lidstaten en het tijdschema voor de uitvoering van het project; dit percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten;
 - ii) voor prioritaire projecten op het gebied van energie, maximaal 20% van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden;
 - iii) voor de overige projecten op het gebied van vervoer, maximaal 15 % van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden; bij wijze van uitzondering kan dit percentage, voor projecten met betrekking tot de invoering van systemen voor interoperabiliteit en veiligheid, maximaal 50 % van de in aanmerking komende totale kosten van de werkzaamheden bereiken, waarbij het percentage varieert naar gelang van het nut van een project voor andere lidstaten;
 - iv) voor de overige projecten op het gebied van energie, maximaal 10% van de in aanmerking komende totale kosten.

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

Artikel 8

Cumulatie van financiële bijstand van de Gemeenschap

1. De financiële bijstand voor studies en voor werkzaamheden kunnen worden gecumuleerd.
2. Steunverlening van de EIB is verenigbaar met de toekenning van financiële bijstand op grond van deze verordening.
3. Financiële bijstand van de Gemeenschap is uitgesloten voor de delen van projecten die uit andere bronnen ten laste van de Gemeenschapsbegroting worden gefinancierd.

Artikel 9

Verenigbaarheid en coördinatie met het overige Gemeenschapsbeleid

1. De op grond van deze verordening gefinancierde projecten van gemeenschappelijk belang moeten in overeenstemming zijn met de bepalingen van het Verdrag, de krachtens deze bepalingen vastgestelde besluiten en het Gemeenschapsbeleid, met name op het gebied van milieubescherming, interoperabiliteit, mededinging en het plaatsen van overheidsopdrachten.
2. De Commissie zorgt voor de coördinatie en de samenhang van de in het kader van deze verordening uitgevoerde projecten met de projecten die met middelen van de Gemeenschapsbegroting, van de EIB en van andere communautaire financieringsinstrumenten worden gesteund.

Hoofdstuk III

Tenuitvoerlegging, programmering, controle

Artikel 10

Tenuitvoerlegging

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

Artikel 11

Meerjarenprogrammering en jaarprogramma

1. De Commissie stelt in overeenstemming met de procedure van artikel 17, lid 2, een meerjarenprogrammering en een jaarprogramma op.

2. De meerjarenprogrammering geldt voor prioritaire projecten en stelt de criteria voor toekenning van de bijstand vast alsook het financiële kader voor de gehele periode 2007-2013. Het bedrag daarvan ligt tussen 65 en 85% van de in artikel 20 bedoelde begrotingsmiddelen.

3. Het jaarprogramma stelt de toekenningscriteria vast voor financiële bijstand aan projecten van gemeenschappelijk belang die niet in de meerjarenprogrammering zijn opgenomen. Elk jaar worden de middelen die niet in het kader van de meerjarenprogrammering voor TEN-T zijn gebruikt, bestemd voor de financiering van projecten van gemeenschappelijk belang die deel uitmaken van het jaarprogramma.

Artikel 12

Toekenning van bijstand

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

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

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

Artikel 13

Financiële bepalingen

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Verantwoordelijkheden van de lidstaten

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

2. De lidstaten oefenen technisch toezicht en financiële controle op de projecten uit in nauwe samenwerking met de Commissie en certificeren dat de uitgaven die in verband met het project of het projectonderdeel zijn gedaan, echt en conform zijn. De lidstaat kan de Commissie verzoeken aan de controles ter plaatse deel te nemen.

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

Artikel 15

Annulering, vermindering, schorsing en intrekking van steun

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

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

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

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

5. Indien binnen tien jaar na de toekenning van financiële bijstand van de Gemeenschap aan een project, dit project niet is voltooid, kan de Commissie - met inachtneming van het

evenredigheidsbeginsel en rekening houdend met alle relevante factoren - om terugbetaling van de uitgekeerde steun verzoeken.

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

Artikel 16

Bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap

1. Het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) kan controles en verificaties ter plaatse verrichten op grond van Verordening (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad³⁷.

2. Voor krachtens deze verordening gefinancierde communautaire acties wordt onder het begrip onregelmatigheid als bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening (EG, Euratom) nr. 2988/95 van de Raad³⁸ verstaan elke schending van een bepaling van het Gemeenschapsrecht of elke niet-nakoming van een contractuele verplichting wegens een handelen of nalaten van een juridische entiteit dat als gevolg heeft dat de algemene begroting van de Gemeenschappen of door de Gemeenschappen beheerde budgetten worden of kunnen worden benadeeld door een onverschuldigde uitgave.

3. In de krachtens deze verordening genomen besluiten wordt met name voorzien in eventueel ter plaatse uit te voeren, toezicht en financiële controle door de Commissie – of een door haar gemachtigde vertegenwoordiger - en audits door de Rekenkamer.

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

Hoofdstuk IV *Slotbepalingen*

Artikel 17 *Comité*

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van de Raad van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

4. De EIB wijst een vertegenwoordiger aan, die niet aan de stemming deelneemt.

³⁷ PB L 292 van 15.11.1996, blz. 2.

³⁸ PB L 312 van 23.12.1995, blz. 1.

Artikel 18
Evaluatie

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

Artikel 19
Informatie en bekendmaking

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

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

Artikel 20
Begrotingsmiddelen

1. Het financiële referentiebedrag voor de tenuitvoerlegging van deze verordening voor het tijdvak 2007-2013 belooft 20.690 miljoen euro, waarvan 20.350 miljoen voor vervoer en 340 miljoen voor energie.

2. De jaarlijkse kredieten worden door de begrotingsautoriteit goedgekeurd binnen de grenzen van de financiële vooruitzichten.

Artikel 21
Herzieningsclausule

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

Het Europees Parlement en de Raad beslissen overeenkomstig de procedure van artikel 156, eerste alinea, van het Verdrag of, en zo ja, onder welke voorwaarden, de maatregelen uit hoofde van deze verordening na de in artikel 20, lid 1, genoemde periode worden voortgezet of gewijzigd.

Artikel 22
Wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95

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

1) De titel wordt vervangen door:

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

2) Artikel 1 wordt vervangen door:

«Artikel 1 Omschrijving en werkingssfeer

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

3) In artikel 4 wordt lid 3 geschrapt.

4) In artikel 5 wordt lid 3 vervangen door:

« 3. Ongeacht de gekozen vorm van bijstand mag het totaalbedrag van de bijstand van de Gemeenschap uit hoofde van deze verordening niet meer dan X% van de totale investeringskosten belopen.»

5) Artikel 5 bis vervalt.

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

7) Artikel 10 wordt vervangen door:

«Artikel 10

Toekenning van financiële bijstand

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

8) In artikel 11 wordt lid 7 vervangen door:

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

9) Artikel 14 vervalt.

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

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

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

12) De bijlage vervalt.

Artikel 23 *Inwerkingtreding*

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

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2007.

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

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

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

FICHE FINANCIERE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un contributo finanziario della Comunità dans le domaine des reti transeuropee, 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 reti transeuropee dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

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

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

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

5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports⁴⁰ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en 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 2020⁴¹ 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 reti transeuropee, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus "soutenables», notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴² et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux reti transeuropee sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

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

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

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

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

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

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

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

2. L'Etat membre effectue les contrôles nécessaires y compris 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 induite.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

a) Echéancier 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 reti transeuropee 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 reti transeuropee de l'énergie.

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

- Jusqu'à 20% du coût éligible pour les projets prioritaire
- Jusqu'à 10% du coût éligible pour les autres projets d'intérêt commun

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

dépenses TI (crédits d'engagement)

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

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

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

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Reti transeuropee de transport