

**Unterrichtung**  
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die  
Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze im  
Bereich Transport und Energie und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des  
Rates

KOM(2004) 475 endg.; Ratsdok. 11740/04

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 3. August 2004 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 20. Juli 2004 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 258/94 = AE-Nr. 940906

## BEGRÜNDUNG

### **I. DIE TRANSEUROPÄISCHEN NETZE IM BEREICH VERKEHR UND ENERGIE, MOTOREN FÜR WACHSTUM UND KOHÄSION**

1. Es gibt keine wettbewerbsfähige Wirtschaft ohne leistungsfähige Verkehrs- und Energienetze. Die Einrichtung und das gute Funktionieren der transeuropäischen Netze in den Bereichen des Verkehrs, der Energie und der Telekommunikation, die als Politik der Gemeinschaft seit mehr als zehn Jahren anerkannt werden, stellen zwei wesentliche Bedingungen für den Erfolg des Binnenmarktes dar, um eine nachhaltige Mobilität und sichere Energieversorgung in einer erweiterten Union zu garantieren. Trotzdem bleibt das Netz mit einem starken aber ungleichmäßigen Wachstum des Verkehrsnetzes konfrontiert, während sich die Anforderungen an nachhaltige Entwicklung und die Notwendigkeit, sowohl die Transport- als auch die Energienetze der neuen Mitgliedstaaten zu integrieren, heute verstärken.
2. Um die Lücken auf Gemeinschaftsebene zu schließen, bedarf es erheblicher Investitionen in diese Netze. Der Gesamtbetrag der Investitionen für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) in der erweiterten Union, wie es durch den Rat und das Parlament am 29. April 2004 gebilligt worden ist, beläuft sich so auf mehr als 600 Milliarden € im Zeitrahmen bis 2020; es bleiben aber – aufgrund mangelnder finanzieller Mittel und wegen der für Investitionen ungünstigen Rahmenbedingungen – Finanzierungslücken für die Vervollständigung der Verkehrsinfrastruktur und in bestimmten Fällen der Energieinfrastruktur.
3. Der notwendige Betrag zur Realisierung des transeuropäischen Energienetzes (TEN-Energie) ist auf etwa 28 Milliarden € einzig für die vorrangigen Vorhaben geschätzt worden. Während das Verkehrsnetz weitgehend abhängig von den öffentlichen Mitteln bleiben wird, wird für die transeuropäischen Energienetze normalerweise die Finanzierung durch die Wirtschaftsbeteiligten des Bereichs in Anspruch genommen.
4. Im Gegensatz zu dem Bereich der Telekommunikation, wo der Schwerpunkt besonders auf Anwendungen gelegt wird, erfordern die transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze noch die Verwirklichung wichtiger Basisinfrastrukturen; insbesondere sind die noch fehlenden Teilabschnitte bei den grenzüberschreitenden Verbindungen nicht realisiert worden. In diesem Zusammenhang hat der Europäische Rat vom Dezember 2003 die transeuropäischen Netze des Verkehrs und der Energie in das Zentrum seiner Wachstumsinitiative gestellt.
5. Aufgrund dieser Entwicklung und im Hinblick auf eine wirksamere Verwaltung erscheint es deshalb opportun, eine Verordnung vorzuschlagen, die für Verkehrs- und Energienetze gilt.

## II. UNZUREICHENDE FINANZMITTEL FUER DIE TRANSEUROPÄISCHEN NETZE IM BEREICH VERKEHR

### 1. Eine kontrastreiche Situation

6. Schon 2001 hat die Kommission in ihrem Weißbuch zur gemeinsamen Verkehrspolitik im Hinblick auf die Verzögerungen beim Aufbau des Netzes die Alarmglocken geläutet. In der Tat waren – trotz der Verpflichtung der Mitgliedstaaten beim Europäischen Rat in Essen 1994, bis 2010 14 große Infrastrukturvorhaben umzusetzen – Ende 2003 nur drei dieser Vorhaben abgeschlossen. Weniger als ein Viertel der notwendigen Investitionen für transnationale Verbindungen dieser Vorhaben wurden mobilisiert. Mit der derzeitigen Geschwindigkeit der Umsetzung bräuchte es noch mehr als 20 Jahre zur Realisierung des gesamten Verkehrsnetzes, wie in 2004 revidiert.
7. Die Mittel zur Finanzierung dieser Verkehrsgrößvorhaben kommen von den nationalen Steuerzahlern, dem Gemeinschaftshaushalt und privaten Investoren - oder von einer Kombination dieser drei Quellen.
8. Im Hinblick auf die nationalen Haushalte stoßen die Mitgliedstaaten aufgrund strenger Haushaltszwänge zur Wahrung des Stabilitäts- und des Wachstumspakts sehr häufig auf ernsthafte Schwierigkeiten bei der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben. Zudem ist die nationale Finanzierung meist den unmittelbaren nationalen Prioritäten untergeordnet und hat ihre Grenzen deutlich darin gezeigt, dass heimische Streckenabschnitte auf Kosten von Vorhaben, deren Vorteile anderen Staaten zufallen, bevorzugt werden.
9. Zur Ergänzung dieser Finanzierungsquellen sind daher die Nutzer gefordert, stärker zur Finanzierung der Infrastruktur beizutragen, wie von der vorgechlagenen Änderung der Wegekostenrichtlinie von 1999<sup>1</sup> („Eurovignette“-Direktive) vorgesehen.
10. Die – oft gehegte – Hoffnung auf eine Zunahme der Beteiligung von privaten Investoren an der Finanzierung dieser großen Infrastrukturvorhaben bis jetzt – bis auf wenige Ausnahmen – vergeblich gewesen. Die durch die Verordnung über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für die transeuropäischen Netze<sup>2</sup> genehmigte maximale Finanzierungsrate beläuft sich derzeit noch auf 10 v. H. Die Gemeinschaftszuschüsse haben so bislang keinen reellen Katalysatoreffekt für öffentlich (public) -private Partnerschaften (PPP) erzielt. Wie vom Europäischen Rat im Dezember 2003 im Rahmen der Wachstumsinitiative signalisiert, bedarf die Förderung dieses Typs von PPP weiterhin der Abschaffung bestimmter administrativer Hürden, insbesondere der fehlenden Angemessenheit der Bestimmungen zur Rechnungslegung der Unternehmen, die PPP-Konzessionen übernehmen.

---

<sup>1</sup> OM (2003)448 endg. vom 23.7.2003

<sup>2</sup> Verordnung 1655/99

11. Dennoch geht der Van Miert-Bericht davon aus, dass der private Sektor bis zu 20% der Gesamtkosten der Infrastrukturvorhaben übernehmen könnte, was für die durch den Aufbau des Netzes ohnehin bereits stark belasteten öffentlichen Finanzen unter bestimmten Bedingungen einen wichtigen Beitrag darstellen würde. Vor allem unter der Bedingung, dass die gemeinschaftliche Förderungsrate angehoben wird und die in der TEN-Verordnung bereitgestellten Finanzierungsinstrumente optimiert werden, um spezifische Risiken, die nach der Bauphase entstehen, abzudecken.
12. Es soll außerdem betont werden, dass die Durchführung dieser transeuropäischen Verkehrsinfrastrukturen nicht die Politik der „Großvorhaben“ darstellt, als die einige es gern bezeichnen. Sie hat zum Ziel, den Austausch und die Dynamik des Binnenmarktes zu fördern, die Kohäsion zu stärken und zur nachhaltigen Entwicklung beizutragen. Wie eine 2003 durchgeführte Wirkungsanalyse zeigt, fügt dieses Programm sich nahtlos in die Ziele im Bereich der nachhaltigen Entwicklung des Europäischen Rats von Göteborg ein. 80 % der Vorhaben zielen auf andere Verkehrsinfrastrukturen als den Straßenbau. Insgesamt wird die Realisierung des Netzes den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um 4 % verringern. Sie wird auch die Verschmutzung der Atmosphäre, insbesondere in empfindlichen Gebirgsregionen verringern. Staus im Straßenverkehr werden um 14 % abnehmen und Zeitgewinne im Verkehr zwischen Regionen mit spürbaren Ersparnissen entstehen. Diese Vorhaben werden zur Stabilisierung des Verkehrsträgeranteils (modal split) beitragen oder diesen sogar zu Gunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel auf internationalen Hauptachsen umkehren. Durch ihren Beitrag zur Förderung des Austausches zwischen den Mitgliedsstaaten und zur besseren Erreichbarkeit ist damit zu rechnen, dass die Vorhaben im Übrigen ein zusätzliches Wachstumspotential von 0,2 bis auf 0,3 % des BIP ermöglichen, was der Schaffung oder Erhaltung von einer Million dauerhaften Arbeitsplätzen entspräche.<sup>1</sup>

## 2. Neue Erfordernisse

13. Mit dem Beitritt der zehn neuen Mitgliedstaaten zur Union wird sich der Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten bis 2020 fast verdoppeln, und dies auf einer teils veralteten Infrastruktur, deren Kapazitäten schon heute weit hinter dem Bedarf zurückbleiben. Der Mangel an leistungsfähigen transeuropäischen Verbindungen, die diesem Bedarf entsprechen, birgt die Gefahr, die Wettbewerbsfähigkeit der Union und der peripheren Staaten und Regionen erheblich zu beeinträchtigen, da diese nicht oder nicht mehr vollständig von den positiven Auswirkungen des Binnenmarktes profitieren können.
14. Diese alarmierende Feststellung hat die Kommission dazu gebracht, eine genauere Bestandsaufnahme der Situation zu erstellen und die fehlenden Teilabschnitte zu identifizieren, die mit Priorität realisiert werden sollten. Der im Juni 2003 veröffentlichte Bericht dieser von Karel von Miert geleiteten Gruppe hat die Dringlichkeit, einen sehr viel aktiveren Ansatz von Seiten der Union zu verfolgen, nur bestätigt. Er empfiehlt insbesondere, die Intensität der Gemeinschaftsförderung zu verstärken und Maßnahmen auf eine Reihe vorrangiger Korridore zu konzentrieren.

---

<sup>1</sup> Die Zahlen sind SEK(2003) 1060 sowie der Studie „Szenarien, Verkehrs- und Korridoranalyse der TEN-V (TEN-STAC)“ entnommen.

15. Auf der Grundlage der Arbeit dieser Gruppe hat die Kommission im Oktober 2003 einen Vorschlag zur Überarbeitung der Leitlinien zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen und speziell zur Aktualisierung der Liste der vorrangigen Vorhaben – nunmehr 30, darunter die 14 bereits in Essen bestimmten Vorhaben – vorgelegt. Dieser Vorschlag wurde am 29. April 2004 von Rat und Parlament<sup>2</sup> angenommen. Bei den Vorhaben handelt es sich um jene, die detailliert von der Van Miert-Gruppe und dann von der Kommission in der vertieften Wirkungsanalyse bewertet wurden. Der Zeitplan, die Kosten und die Hauptmerkmale dieser Vorhaben sind nunmehr bekannt<sup>1</sup>, auch wenn ihr exakter Verlauf und lokaler Einfluss auf die Umwelt noch präzisiert werden können.

### 3. Der Mehrwert einer Gemeinschaftsfinanzierung

16. Auch wenn die Gemeinschaft mit Kompetenzen bezüglich der Planung der transeuropäischen Netze ausgestattet ist, wurden diese nicht von einem angemessenen Finanzierungspaket begleitet, um die Realisierung dieser Netze zu unterstützen.
17. Die Gemeinschaftsförderungen weisen jedoch signifikante Vorteile im Vergleich zur nationalen Finanzierung auf. Sie bietet eine finanzielle Stabilität von Dauer, die viele nationale, konjunkturabhängige Haushalte nicht bieten können; sie wirken als Hebel für Mitgliedstaaten, in Vorhaben mit hohem europäischen Mehrwert zu investieren und sich außerdem untereinander besser zu koordinieren. Sie tragen dazu bei, die Verkehrspolitik umzusetzen, insbesondere durch die Förderung von „nachhaltigen“ Verkehrsträgern, v.a. den grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen<sup>2</sup>, und sie können ebenfalls als Katalysator für die Einrichtung öffentlich-privater Partnerschaften fungieren.
18. Weiterhin ist darauf hinzuweisen, dass nicht nur eine Erhöhung der gemeinschaftlichen Beteiligungsquote erforderlich ist, sondern außerdem eine schnellstmögliche Billigung des zukünftigen Haushaltsrahmens, von der der Fortschritt einiger besonders bedeutender Großvorhaben der transeuropäischen Verkehrsnetze unmittelbar abhängt. Die wesentlichen vorrangigen Vorhaben, deren Starttermine sich zwischen 2006 und 2008 (z.B. der Brenner-Basis-Tunnel oder die Bahnstrecke Lyon-Turin-Venedig-Triest-Ljubljana-Budapest) befinden oder derjenigen, die bereits im Gange sind (wie zum Beispiel die Bahnverbindung zwischen Perpignan/FR und Figueras/ES), werden eine frühe Klarstellung der Möglichkeiten einer Gemeinschaftsförderung im Zeitraum 2007-2013 brauchen. Die Kenntnis der finanziellen Größenordnung und der Bedingungen der Gemeinschaftsförderung sind unabdingbar, um Verspätungen bezüglich des Starts zu vermeiden. Angesichts der unumgänglichen Rolle der Gemeinschaftsförderung wäre das Finanzierungskonzept für diese Großvorhaben ohne zumindest politisch definierte Sicherheiten (political commitments) nicht abzuschließen. Ihr Ausbleiben

---

<sup>1</sup> Vgl. Kapitel II des Van Miert Berichts, erhältlich auf der Internetseite „Europa“ sowie das Dokument SEC (2003) 1060 vom 01.10.2003, „Analyse d’impact approfondie de la proposition modifiant la décision no. 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport ».

<sup>2</sup> Mehr als 65% des TEN-Haushaltes ist Eisenbahnvorhaben gewidmet, 20% intelligenten und innovativen Transportsystemen (ITS), wie den Interoperabilitätssystemen im Eisenbahn- und Luftverkehrsbereich. Ein besonderer Fokus wird auf die Entwicklung der grenzüberschreitenden Frachtgroßvorhaben gelegt, denen eine sichere Finanzierung zuteil kommt.

stünde den von der Gemeinschaft insgesamt vertretenen politischen Entscheidungen und insbesondere der mehrmals vom Europäischen Parlament und Rat betonten Notwendigkeit, diese Großvorhaben termingerecht durchzuführen, diametral entgegen.

19. Trotz all dieser Vorteile stehen die den transeuropäischen Netzen bis 2006 zugewiesenen Mittel in keinem Verhältnis zu den Kosten der Umsetzung des Netzes. Die aktuelle Verordnung, die die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze bestimmt, ist im Zeitraum 2000-2006 mit einem Haushaltsrahmen von 4.600 M€ (davon 4.170M€ für Verkehrsvorhaben<sup>1</sup>, d.h. knapp 600 M€ pro Jahr) ausgestattet, was äußerst ungenügend in Bezug auf die festgestellten finanziellen Notwendigkeiten und auf die von den Mitgliedstaaten gestellten Förderanträge bleibt, die auch trotz des bisher niedrigen Fördersatzes den Haushaltsrahmen um ein Mehrfaches überstiegen.
20. Auch wenn 1.9 Milliarden € jährlich durch den Kohäsionsfonds, ergänzt durch eine nicht zu vernachlässigende Förderung durch den europäischen Regionalentwicklungsfonds (FEDER) beigetragen werden, so fördern diese beiden Instrumente jedoch nur bestimmte Länder oder Peripherieregionen und nicht Infrastrukturen in den überlasteten zentralen Regionen. Im Gegensatz zu einer verbreiteten Vorstellung befinden sich außerdem die meisten der vorrangigen Vorhaben des transeuropäischen Verkehrsnetzes in jenen Ländern, die nicht von diesen zwei Instrumenten gefördert werden können.
21. Die Europäische Investitionsbank (EIB) trägt ebenso zur Finanzierung der Netze bei, jedoch über Darlehen. Diese müssen allerdings zurückgezahlt werden und konzentrieren sich vor allem auf Vorhaben mit geringem Risiko zum Nachteil von Eisenbahnprojekten- oder komplexeren grenzüberschreitenden Vorhaben, die auf kurze Sicht wenig rentabel sind.
22. De facto betreffen die deutlichsten Verspätungen die Eisenbahnvorhaben und grenzüberschreitenden Verbindungen und ermöglichen keine Maximierung einer durch die Öffnung des Eisenbahnmarktes generierten Dynamik<sup>2</sup>: Keine der großen Alpenüberquerungen, wie der Brenner oder der Lyon-Turin Tunnel, von denen man seit Ende der 80er Jahre sprach und deren Ziel es ist, die gesättigten Schwerlast-Achsen zu entlasten, ist bisher realisiert und ihre Umsetzung ist – bestenfalls – erst nach 2015 vorgesehen. Diese Verspätungen werden außerdem zu einer der Hauptquellen für Überlastungen und Ungleichgewichte zwischen Verkehrsträgern auf den großen Achsen.
23. In diesem Kontext ist es angemessen, daran zu erinnern, dass die Umsetzung der grenzüberschreitenden Abschnitte – mittels einer angemessenen Gemeinschaftsförderung – die Rentabilität der nationalen Abschnitte erhöhen und positive Nebenwirkungen auf andere Komponenten des Netzes haben würde. Tatsächlich haben mehrere Großvorhaben – wie das Hochgeschwindigkeitsnetz

---

1 Zusätzliche 255 M€ werden zwischen 2004 und 2006 für die mit der Erweiterung der Union verbundenen Aufgaben gewährt.

2 Völlige Öffnung für Fracht im Jahr 2007 und für internationale Passagierverbindungen im Jahr 2010.

Paris-Brüssel-Köln-Amsterdam-London (PBKAL) – in der Vergangenheit an mangelnder Durchgängigkeit des Netzes gelitten.

24. Um ein solches Risiko zu minimieren, müssten Infrastrukturfinanzierungen von jenen Staaten unterstützt werden, die nicht direkt von den Bauvorhaben betroffen sind, sondern von ihren positiven Nebeneffekten profitieren. Diese Situation findet sich bereits bei bestimmten vorrangigen Vorhaben. Eines der letzten Beispiele betrifft das französisch-italienische Abkommen vom 5. Mai 2004 zur Durchführung des Basistunnels Lyon-Turin, das eine finanzielle Beteiligung Italiens von 63% gegenüber 37% Frankreichs vorsieht, um die jeweilige Belastung durch Investition des Gesamtvorhabens auszugleichen – und seitdem seine Durchführung erleichtert – in Anbetracht der Tatsache, dass die umzusetzenden Zufahrtstrecken größtenteils in Frankreich liegen.

#### 4. Beträchtliche finanzielle Erfordernisse

25. Der Finanzbedarf der 30 vorrangigen Vorhaben im Sinne von Annex III der Entscheidung zu den Leitlinien für die transeuropäischen Verkehrsnetze, die vom Rat und Parlament<sup>1</sup> identifiziert wurden, repräsentiert allein 225 Milliarden €, wobei der größte Teil der Kosten zwischen 2007 und 2013 getragen werden wird, d.h. etwa 140 Milliarden € (in diesem Zeitraum). Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Schätzung der Kosten – im Verlauf der Zeitperiode 2007 - 2013 – und der notwendigen Förderung von 3 großen bekannten vorrangigen Vorhaben.

Vorhaben	Investm. 2007-2013	Notwendige Investitionen im Zeitraum 2007-2013 und jährlicher Zuschuss auf Basis einer 50%-Zuschussrate (Schätzungen in M€)							Total
		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
PP6, Lyon-Turin, (intern. Sektion) 2007-2013 <sup>2</sup>	2.900	100	100	150	200	300	300	300	1.450
PP1, Brenner Basistunnel (2007-2016)	2.200	50	75	125	150	150	250	300	1.100
PP3, Perpignan-Figueras <sup>3</sup>	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Total	5.360	205	225	300	350	450	550	600	2.680

26. Auch wenn die gemeinschaftliche Unterstützung in Studienphasen dank eines Förderungssatzes von bis zu 50 v. H. attraktiv war - und es auch bleibt -, und dies insbesondere erlaubt hat, zum Start bestimmter großer vorrangiger Vorhaben beizutragen, ist dies deutlich weniger der Fall für die Phase der Bauarbeiten. Da der Gesamtbetrag der gemeinschaftlichen Beihilfe 10 % der Gesamtkosten der Investitionen nicht überschreiten durfte, konnten Bauarbeiten für die bereits Studien

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 884/2204/EG

<sup>2</sup> Vom bereits gewährten Zuschuss abgezogen.

<sup>3</sup> Kosten 2007-2009

gefördert wurden nicht einmal in vollem Umfang von diesem Fördersatz von 10 v. H. profitieren.

27. Die Verabschiedung der neuen Verordnung hinsichtlich der Bewilligung der gemeinschaftlichen finanziellen Beteiligung für die Vorhaben der transeuropäischen Netze<sup>1</sup> stellt bereits einen erheblichen Fortschritt dar, da sie erlaubt, den Beitrag auf die besonders dringlichen Vorhaben zu konzentrieren, (grenzüberschreitende vorrangige Vorhaben oder Vorhaben, die natürliche Hindernisse überwinden), mit einer wichtigeren Hebelwirkung, dank eines Höchstsatzes von nunmehr 20 v. H.<sup>2</sup> Jedoch erscheint diese Erhöhung im Falle bestimmter großer Vorhaben, die die Schlüsselglieder des Netzes darstellen und deren Kosten zu Lasten der Mitgliedstaaten beträchtlich sind (vgl. obige Tabelle), noch nicht ausreichend.
28. Diese Änderung des auf die Vorhaben anwendbaren Satzes bleibt, von dem Haushaltsrahmen, der innerhalb der derzeitigen finanziellen Vorausschau festgelegt ist, und folglich sind die Finanzmittel begrenzt. Deshalb erscheint es in Ergänzung der öffentlichen und privaten nationalen Finanzierungen notwendig, sowohl Betrag wie auch die Fördersätze der gemeinschaftlichen Unterstützung zu steigern, um die Hebelwirkung der gemeinschaftlichen Fonds zu verstärken. Erst dies würde erlauben, die vorrangigen Vorhaben, die durch die jüngste Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Leitlinien TEN-Verkehr festgelegt wurden, gemäß dem in ihrem Anhang III bestimmten Zeitplan zu verwirklichen.

### **III. EIN NEUER KONTEXT FÜR DIE TRANSEUROPÄISCHEN ENERGIEKETZE HAT NEUE ERFORDERNISSE ZUR FOLGE**

#### **1. Der Energiebinnenmarkt und die externe Abhängigkeit.**

29. Im Bereich der Energie verändern die Richtlinien zur Öffnung des Strom- und Gasmarktes in Europa die Energiemärkte und den Energiesektor grundlegend. Bis zum Jahr 2007 werden die Strom- und Gasmärkte in allen Mitgliedsstaaten vollständig geöffnet sein. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass ein effektiver Wettbewerb schnell geschaffen wird, dass Verbraucher eine wirkliche Wahl von Dienstleistungsanbietern haben, dass die Qualität von Dienstleistungen optimal bleibt, einschließlich einer Versorgungssicherheit ohne Stromausfälle, und dass europäische Zielsetzungen, besonders hinsichtlich erneuerbarer Energien erreicht werden.
30. Mehrere aufeinander folgende Europäische Räte (Stockholm (2001), Barcelona (2002), Brüssel<sup>3</sup> (2003)) haben festgestellt, dass eine unzulängliche Infrastruktur Fortschritte, die in Bezug auf den Energiemarkt und ihren Rechtsrahmen gemacht wurden, vollständig untergraben könnte.
31. Die kommenden Jahre werden für Europa im Zusammenhang wachsender externer Abhängigkeit und andauernder Instabilität der globalen Energiemärkte eine entscheidende Rolle spielen. Die Abhängigkeit der Gemeinschaft von importierten

---

<sup>1</sup> Verordnung 807/2004 vom 21.04.2004 ABl. L 143 vom 30.04.2004

<sup>2</sup> Dieser erhöhte Satz betrifft ebenfalls die vorrangigen Vorhaben im Bereich der Energie.

<sup>3</sup> Unterstützte die europäische Initiative für das Wachstum.

Gas wird voraussichtlich von jetzt 50% bis auf über 80% im Jahr 2030 anwachsen. Die dabei auftretenden Herausforderungen wurden im Grünbuch über die Energieversorgungssicherheit untersucht<sup>1</sup>.

32. Interne und externe infrastrukturelle Entwicklungen müssen zusammen berücksichtigt werden. Der Europäische Rat von Brüssel (2003) betonte, dass die Entwicklung von Energieinfrastrukturen die vollständige Beteiligung der neuen Nachbarländer und der Partner der EU am europäischen Markt erforderlich macht. Benachbarte Länder spielen eine wesentliche Rolle in der Energiepolitik der Gemeinschaft, da sie einen Großteil des Erdgasbedarfs der Gemeinschaft decken und die Primärenergieträger in die Gemeinschaft durchleiten. Sie werden nach und nach wichtige Akteure auf den Gas- und Strombinnenmärkten der Gemeinschaft werden<sup>2</sup>.
33. Die Entwicklung erneuerbarer Energien in Europa kann neue Investitionen in die bestehenden Energiesysteme, insbesondere in die Stromnetze, erforderlich machen. Die Stärkung der Netzinfrasturktur würde beispielsweise ein wesentlicher Teil einer europäischen off-shore Windpolitik<sup>3</sup>. Dies wurde bereits in den TEN-Energie Leitlinien anerkannt, in denen mehrere vorrangige Vorhaben off-shore Verbindungen beinhalten.
34. Dies alles hat erhebliche Auswirkungen auf Energieinfrastrukturen. Bestehende Infrastrukturen müssen für neue Energieströme genutzt werden können, für die sie ursprünglich nicht entworfen wurden. Gleichzeitig wird es in den kommenden Jahren einen ständigen Bedarf an neuen Infrastrukturen geben. Was den Energiebereich betrifft, sind Gemeinschaftsleitlinien, die Ziele, Prioritäten und Vorhaben von gemeinsamem Interesse in transeuropäischen Energienetzen (TEN-Energie)<sup>4</sup> definieren, durch das Europäische Parlament und den Rat erlassen worden.
35. Der Gemeinschaftszuschuss aus der spezifischen TEN-Energie Haushaltslinie beträgt derzeit etwa 22 Mio. € pro Jahr im laufenden Zeitraum. Bisher wurden finanzielle Zuschüsse überwiegend für Durchführbarkeitsstudien gewährt. Evaluierungen<sup>5</sup> kommen zu dem Schluss, dass diese Studien nützlich gewesen sind, um Kooperationen anzuregen, Alternativen aufzuzeigen und um Genehmigungen zu erlangen. Der TEN-Energie Zuschuss betrug in der Regel weniger als 1 % der Gesamtinvestitionskosten der Vorhaben. Einige andere EU Instrumente sind mit ihren jeweiligen eigenen Zielsetzungen<sup>6</sup> verwendet worden, um die Entwicklung der Energienetze zu unterstützen (Strukturfonds, externe Kooperationsprogramme, Europäische Investitionsbank).

## 2. Mehrwert einer europäischen Maßnahme

36. Im Zuge des sich entwickelnden Energiebinnenmarktes kommt der Nutzen von Infrastrukturinvestitionen einem weiteren Umfeld zugute als vorher. Konkret

---

<sup>1</sup> Grünbuch „Hin zu einer europäischen Strategie für Energieversorgungssicherheit“ KOM(2000)769

<sup>2</sup> „Entwicklung einer Energiepolitik für die erweiterte EU, ihre Nachbarn und Partnerländer“ KOM (2003) 262

<sup>3</sup> Wie in „Der Beitrags erneuerbarer Energiequellen in der EU“, KOM(2004)366 beschrieben.

<sup>4</sup> Entscheidung Nr. 1254/96/EG, Entscheidung Nr. 1229/2003/EG

<sup>5</sup> Halbzeit-Evaluierung des Programms TEN-E, 2004

<sup>6</sup> 1996-2000: Strukturfonds, Zuwendungen in einer Größenordnung von 2 Milliarden €; Europäische Investitionsbank, Darlehen in einer Größenordnung von 3 Milliarden €.

gesprächen, eine Stromverbindungsleitung, die die Entwicklung eines effektiven Wettbewerbs zwischen mehreren Märkten ermöglicht, ist für alle diese Märkte von Vorteil. Eine neue Kopfstation für Flüssigerdgas wird eine Auswirkung auf die Versorgungssicherheit und Wettbewerb über den Mitgliedsstaat hinaus haben, in dem sie gebaut wird. Während dies den Wert europaweiter Energieinfrastrukturen erhöht, beeinflusst es die Anreize für Investitionen auf der Ebene eines Mitgliedstaates. Ein europäisches Konzept wird notwendiger und wertvoller.

37. Beispielsweise würden im Falle einer Stromverbindungsleitung normalerweise einzelstaatliche Fernleitungsnetzbetreiber die Investition tätigen, und die Kosten würden bei der Festlegung regulierter Tarife berücksichtigt. Jedoch deren Beurteilung des Investitionsinteresses und dessen, wie viel sie angemessener Weise über Verbrauchertarife zurückerhalten können, bleiben im Wesentlichen einzelstaatlich. Somit muss der europäische Nutzen solcher Investitionen in Verbindungsleitungen sicherlich ausdrücklich anerkannt und gezielt unterstützt werden.
38. Im Falle der externen Gasversorgung werden Investitionen normalerweise von privatwirtschaftlichen Energieunternehmen getätigt<sup>1</sup>. Investoren in Gasversorgungsinfrastrukturen müssen sich mit sich entwickelnden politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten auseinandersetzen, sowohl extern als auch innerhalb des Binnenmarktes (zum Beispiel mit der Sicherheit der Nachfrage). Das öffentliche europäische Interesse an sicheren Gaslieferungen in den europäischen Markt während der nächsten zwanzig Jahre könnte nicht nur eine politische Unterstützung und die Entwicklung angemessener Rahmenbedingungen für Investitionen rechtfertigen, sondern auch ein Aufteilen der mit frühzeitigen Investitionen verbundenen Risiken.
39. Die Errichtung eines Binnenmarktes für Strom und Gas hat die Bedeutung einer Anpassungen der europäischen Energieinfrastruktur erhöht, um die Entwicklung eines wettbewerbsorientierten Marktes in Europa zu unterstützen und um die Energieversorgung der Nachbarstaaten zu gewährleisten. Die Liberalisierung und Integration von Märkten haben auch die Anreize für Investitionen verändert. Eine neue Beachtung verdienen Investitionen, die im Wesentlichen im europäischen Interesse sind. Das bedeutet auch, dass die öffentlichen Hilfen für Investitionen in Infrastrukturen den Wettbewerb nicht verzerren dürfen.
40. Die Gemeinschaft hat in den Leitlinien der TEN-Energie bereits eine Liste von Energieinfrastrukturvorhaben gemeinsamen Interesses genehmigt. Diese Liste weist die vorrangigen Vorhaben aus. Das sind mit einer nachhaltigen Entwicklung vereinbare Vorhaben, die für ein wettbewerbsfähiges Funktionieren des Binnenmarktes in Europa oder für die Stärkung der europäischen Versorgungssicherheit besonders wichtig sind.
41. Alle erkennen an, dass diese vorrangigen Vorhaben von klarem europäischem Interesse sind, und sie rechtfertigen daher Anreize und Unterstützung. In der Regel kann die Unterstützung von vorbereitenden Studien (die frühe Entwicklungsarbeiten beinhalten) ein ausreichender Anreiz sein. In Ausnahmefällen kann ein Beitrag zum

---

<sup>1</sup> Wenigstens für die außergemeinschaftlichen Teile des Netzes

Bau erforderlich sein, besonders in Bezug auf das europäische Interesse, das gerechterweise nicht zu Lasten einzig der Verbraucher eines oder zweier Mitgliedstaaten sein kann.

42. In der Vergangenheit mit der hauptsächlich auf Studien konzentrierten Unterstützung, belief sich der Zuschuss der transeuropäischen Energienetze (22 Mio. € pro Jahr) auf ungefähr 1% der Investitionskosten der Vorhaben. Wenn man im neuen Zusammenhang 1,7% als plausible Basis annimmt und auf die in Europa zu tätigen Gesamtinvestitionskosten der in den TEN-Energie Leitlinien ausgewiesenen vorrangigen Vorhaben anwendet (20 Milliarden €), würde dies einen jährlichen Haushalt von ungefähr 50 Millionen € im Zeitraum 2007-2013 ergeben.

### **3. Die Stromnetze verbinden**

43. Die TEN-Energie Unterstützung würde auf jene in den TEN-Energie Leitlinien ausgewiesenen Vorhaben oder Teilen von Vorhaben konzentriert<sup>1</sup>, bei denen die europäische Unterstützung den größten Mehrwert erzielen und Fortschritte in ihrer Durchführung erlauben würde. Die Förderung der TEN-Energie Vorhaben wird nur gewährt, wenn wirtschaftliche Schwierigkeiten im Rahmen von Vorhaben auftreten, die allein durch den privaten Sektor finanziert werden. Dies sind wahrscheinlich die Vorhaben, bei denen der Nutzen in einem am weitesten verbreiteten Umfang gezogen würde.

44. Der Europäische Rat von Barcelona im Jahre 2002 betonte die Bedeutung, Lücken in Stromnetzen zu schließen, und einen Anteil von mindestens 10% der installierten einheimischen Stromerzeugungskapazität als konkretes Ziel für grenzüberschreitende Stromverbindungen festzulegen. Dieses Niveau ist in mehreren Mitgliedstaaten noch nicht erreicht worden. Der über die Grenzen in Europa fließende Strom beträgt nur ungefähr 8% des Verbrauchs. Der Europäische Rat erkannte auch, dass das Ziel von 10% in Fällen hoher Marktkonzentration nicht ausreichend sein könnte.

45. Unzulängliche Verbindungsleitungen werden auch die betriebsbedingte Versorgungssicherheit der Netze einschränken und dabei Bemühungen untergraben, Stromstromausfälle zu verhindern und Hand zu haben. Ein Beispiel ist Italien, wo die Verstärkung von Stromverbindungsleitungen mit benachbarten Ländern, besonders Österreich und Slowenien, die Zuverlässigkeit erhöhen und größere Diversifizierung der Versorgung herbeiführen würde. Energienetze in der Gemeinschaft und in den benachbarten Ländern koordiniert zu betreiben, kann wesentlich zur Versorgungssicherheit beitragen. Längerfristig werden unzulängliche Stromverbindungsleistungen die effiziente Nutzung von Energiequellen in Europa einschränken.

### **4. Die Gasversorgung stärken**

46. Die Abhängigkeit der Gemeinschaft von importiertem Gas wird voraussichtlich von jetzt 50% bis auf über 80% im Jahr 2030 anwachsen. Angesichts der Zeit, die große Vorhaben mit Investitionen in mehreren Ländern normalerweise brauchen, wäre es ein umsichtiges Konzept, von jetzt an in großem Umfang in verbesserte und neue

---

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. 1229/2003/EG und vorgeschlagene Änderungen

Netze zu investieren, um die Versorgung Europas mit Gas aus dritten Ländern, insbesondere aus Russland, Algerien, der kaspischen Region, auch aus dem Maschrik, sicher zu stellen.

#### **IV. ZUR NOTWENDIGKEIT EINES NEUEN RAHMENS FÜR DIE TRANSEUROPÄISCHEN NETZE IM BEREICH VERKEHR UND ENERGIE**

47. Unter Beachtung der oben genannten Aspekte, über einfache Haushaltsgesichtspunkte hinausgehend scheint es außerdem notwendig, eine umfassendere Revision der Bestimmungen, des Anwendungsbereichs und der Umsetzungsinstrumente der TEN-Verordnung durchzuführen, um die Prioritäten im Bereich der Politik der von der Union für den Zeitraum 2007-2013 bestimmten transeuropäischen Netze für Verkehr und Energie besser zu berücksichtigen, die sich in den neuen Entscheidungen zu den angenommenen Leitlinien und den Stellungnahmen des Rates und des Europäischen Parlaments widerspiegelt.
48. Um den Zielsetzungen der Gemeinschaft bezüglich der Entwicklung des Netzes zu entsprechen, stellt die vorliegende Verordnung Grundregeln zur Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen auf, die auf den folgenden Prinzipien basieren:

##### Vereinfachung

Im notwendigen Bestreben einer Vereinfachung, gemäß der Kommunikation der Kommission zur finanziellen Haushaltsvorausschau, werden die Anwendungsmodalitäten ihrer Grundregeln im Komitologie-Verfahren und nicht im Mitentscheidungsverfahren festgelegt werden.

Das in der Verordnung festgelegte Verfahren der Funktionsweise des Ausschusses wird geändert, um mit der Entscheidung des Rates von 1999 bezüglich Komitologie konform zu gehen.<sup>1</sup> Die Hauptauswahl der vorrangigen Vorhaben ist durch Mitentscheidung zustande gekommen und infolgedessen vom Europäischen Parlament und vom Rat beschlossen worden. Unter Berücksichtigung der in der Anwendung der Verordnung Nr. 2236/95 erworbenen Erfahrungen und der Natur der an die Kommission durch die vorliegende Verordnung übertragenen Kompetenzen, scheint die Wahl eines konsultativen Ausschusses am angemessensten.

##### Konditionalität

Die Konditionalität der Zuschüsse in Übereinstimmung mit den Bestandteilen der gemeinschaftlichen Verkehrs- und Energiepolitik stellt nunmehr einen wesentlichen Punkt der Verordnung dar. Dies zeigt sich im Bereich Verkehr durch eine besondere Beachtung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger wie Eisenbahntransport, insbesondere für Fracht, Sicherheit und Sicherheit. Weiterhin muss jeder Antrag auf Finanzierung von Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken von einer detaillierten Analyse der auf der existierenden Infrastruktur freigewordenen Kapazitäten für den Langstreckengüterverkehr begleitet sein. Die Finanzierung der Verkehrs- und Energienetze durch TEN Haushaltsmittel werden ebenfalls gebunden sein an die Garantie der Durchgängigkeit und Interoperabilität der Netze.

---

<sup>1</sup> Entscheidung Nr. EG/1999/468 vom 28. Juni 1999, OA L 184 vom 17. Juli 1999

### Selektivität und Konzentration

Die Umsetzung dieser Elemente der Konditionalität führt zu einer größeren Selektivität der Vorhaben, was die Konzentration der Mittel auf eine begrenzte Anzahl unter diesen erleichtert, insbesondere derjenigen Vorhaben, die den größten gemeinschaftlichen Mehrwert präsentieren. Dies erlaubt, den Erwartungen der Projektträger besser zu entsprechen und gleichzeitig den Zwängen einer funktionierenden und effizienten Verwaltung zu entsprechen.

Der für die TEN-V vorgeschlagene Haushalt, der sich auf etwas mehr als 20 Milliarden € im Zeitraum 2007-2013 beläuft, ist absichtlich ehrgeizig. Sollte sich so der durchschnittliche Jahreshaushalt auf 2.9 Milliarden € pro Jahr (gegenüber kaum mehr als 600 Million € im aktuellen Zeitraum) belaufen, würde diese Finanzierung die Absicherung eines signifikanten Teils der Gesamtinvestitionen bezüglich bestimmter vorrangiger TEN-Verkehrsvorhaben erlauben.

Um weiterhin die Hebelwirkung der Gemeinschaftsförderung zu verstärken, wird die Gesamtheit der verfügbaren Haushaltsmittel auf die folgenden zwei Gruppen von Vorhaben erstreckt, die Schlüsselfaktoren des transeuropäischen Verkehrsnetzes darstellen:

- vorrangige Vorhaben und unter diesen wird denjenigen Vorhaben eine besondere Aufmerksamkeit zukommen, die zur Integration des Binnenmarktes in einer erweiterten Gemeinschaft beitragen und die in hohem Maß das Ungleichgewicht zwischen den Verkehrsträgern ausgleichen helfen, unter besonderer Berücksichtigung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger, insbesondere für den Güterfernverkehr;
- andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse und insbesondere die Vorhaben, die zur Verbesserung der Qualität des auf dem Netz angebotenen Services beitragen und die unter anderem die Sicherheit<sup>1</sup> und Sicherung der Nutzer fördern und die Interoperabilität zwischen nationalen Netzen gewährleisten, insbesondere der Programme zur Errichtung von Eisenbahn-, Luftverkehrs- und Seeverkehrsmanagementsystemen.

Die Zuschüsse im Energiebereich werden im Wesentlichen auf die in der die Leitlinien betreffende Entscheidung n° 1229/2003/EG ausgewiesenen vorrangigen Vorhaben konzentriert. Die Unterstützung betrifft in erster Linie Durchführbarkeitsstudien für die Entwicklungsphase von Vorhaben (vor der Konstruktion), einschließlich Umweltstudien und technischer Studien; sie umfasst auch geologische Studien und Bohrungen in schwer zugänglichen Bereichen, die diese Aktivitäten sehr kostspielig machen können. Die Unterstützung der Konstruktionsphase könnte in Ausnahmefällen berechtigt sein, bei denen der europäische Mehrwert besonders hoch ist oder natürliche Hindernisse zu überwinden sind. Dies könnte der Fall für grenzüberschreitende Vorhaben und gegenseitige Verbindungsleitungen mit benachbarten Ländern sein.

### Verhältnismäßigkeit

---

1 Richtlinie Nr. 2004/54 vom 29. April 2004, bezüglich der Sicherheit von Tunneln.

Im Verkehrsbereich sieht die vorliegende Verordnung für bestimmte Abschnitte der vorrangigen Vorhaben eine Höchstquote der Förderung von 30 v. H. vor sowie die Festlegung auf eine Höchstquote auf 50 v. H. in außergewöhnlichen Fällen für grenzüberschreitende Abschnitte. Die Förderungsrate wird so einen höheren Anreiz bieten und in einem besseren Verhältnis zum Mehrwert des Vorhabens für die Gemeinschaft stehen, mit anderen Worten: den Nutzen zu erhöhen, den die anderen Länder aus der Verwirklichung von Infrastruktur ziehen. Unter diesen Bedingungen wird es leichter sein, einerseits die Einhaltung der Zeitpläne für die Verwirklichung der Vorhaben, die durch die jüngste Entscheidung über die Leitlinien festgelegt wurden zu gewährleisten, und andererseits die Kontinuität des Netzes zu garantieren, da bis heute die grenzüberschreitenden Sektionen, die die Verbindungen der verschiedenen nationalen Netze erlauben, besonders durch die Unzulänglichkeit der Finanzierungen benachteiligt worden sind.

Außerdem wird eine erhöhte Förderungsrate in Verbindung mit einer Garantie der Finanzierung durch die Gemeinschaft über einen Zeitraum von 7 Jahren Sicherstellung der Finanzierung erlauben die ansonsten problematisch wäre für viele Vorhaben, die zwischen 2007 und 2010 starten müssen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Sätze Höchstquoten sind, und dass infolgedessen die durchschnittliche Förderungsrate bedeutend niedriger sein wird, weil ein Teil dieser Finanzausstattung auch dazu dienen wird, technologische und industrielle Vorhaben wie die Interoperabilität, das Management des Luftverkehrs im Rahmen des Abkommens über einen einheitlichen europäischen Luftraum und Fragen der Sicherheit (die nicht direkt in diesen vorrangigen Vorhaben enthalten sind) zu unterstützen.

Als Gegenleistung für eine Erhöhung des gemeinschaftlichen finanziellen Beitrages sollen die Mitgliedstaaten feste Garantien aufgrund eines Finanzplans und einer Verpflichtung, das Vorhaben plangemäß zu verwirklichen, abgeben. In diesem Rahmen können getroffene Übereinkommen zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten und der Kommission dazu führen, die Verpflichtung dieser Staaten zu verstärken, die Umsetzung von Vorhaben großen Umfangs zu gewährleisten. Die Kommission wird darauf achten, dass der Anstieg der Förderungsrate keine Verspätungen in der Verwirklichung der Vorhaben bewirkt, deren Festschreibung noch im Gange ist und für die der Finanzplan noch nicht festgelegt ist. Um die koordinierte Umsetzung bestimmter Vorhaben zu vereinfachen, die in Anhang III der Entscheidung über die Leitlinien TEN n° 884/2007 festgelegt wurden kann die Kommission außerdem auf einen Europäischen Koordinator zurückgreifen, der in Artikel 17 a derselben Entscheidung beschrieben ist.

Die nachfolgende Tabelle zeigt im Einzelnen die Förderungsquoten nach Kategorie der Vorhaben (Transport):

	<i>Maximalförderungssatz</i>	
	<i>Studien</i>	<i>Bauvorhaben</i>
1. Vorrangige Vorhaben <sup>1</sup>	50%	bis zu 30%

<sup>1</sup> im Sinne von Annexe III der Entscheidung Nr. 884/2004 vom 21. April 2004

darunter grenzüberschreitende Abschnitte	50%	bis zu 50%
2a. Andere Vorhaben, darunter Interoperabilität und Sicherheit	50%	bis zu 50%
<hr/>		
2b. Andere Vorhaben von gemeinsamem Interesse	50%	bis zu 15%

Im Energiebereich kann die Unterstützung von Studien bis zu 50% der förderungswürdigen Kosten betragen, während die für Bauphasen anwendbare Rate in der Regel auf 10% der förderungswürdigen Investitionskosten begrenzt ist. Jedoch in Ausnahmefällen, insbesondere bei vorrangigen Vorhaben mit besonderen finanziellen Anforderungen und besonders wichtigem ausgewiesenem europäischem Nutzen - in der Regel grenzüberschreitende Vorhaben oder Verbindungsleitungen mit benachbarten Ländern - könnte die Unterstützung dieser Vorhaben bis zu 20% betragen. In Anbetracht des wettbewerblichen Charakters der Energie wird nicht vorgeschlagen, den maximalen Beitragssatz über den in der gegenwärtigen Verordnung vereinbarten Satz hinaus anzuheben. Die TEN-Energie Bezuschussung von Bauphasen müsste auf die Vorhabensabschnitte begrenzt werden, die sich innerhalb der Gemeinschaft befinden. Die Unterstützung für Studien könnte das Vorhaben als Ganzes einschließlich ihrer Abschnitte außerhalb der Gemeinschaft umfassen.

Für die finanzielle Unterstützung des Baus von Vorhaben oder von Abschnitten von Vorhaben in Partnerländern ist die Koordinierung mit anderen Instrumenten der Union (Außenpolitische Instrumente, Europäische Investitionsbank usw.) von entscheidender Bedeutung, um mittels dieser Instrumente eine Unterstützung der Partnerländer der TEN-Energie Vorhaben zu ermöglichen. Finanzinstrumente, wie zum Beispiel Risikokapital, Zinszuschüsse, Anleihebürgschaften, Deckung von nicht-kommerziellen Risiken, können für wichtige Infrastrukturvorhaben unserer Partnerländer verfügbar sein.

#### Formen der Gemeinschaftsförderung

Mehrere Formen stehen den Projektträgern zur Verfügung, um die Umsetzung der Vorhaben zu ermöglichen. Neben den bislang wenig genutzten Zinsvergütungen zum Ausgleich der Last von Darlehenszinsen und der Beteiligung an Risikokapital – die bereits Teil der vorgesehenen Bestimmungen der in Kraft befindlichen Verordnung sind – ist die Schaffung eines Garantieinstruments, welches die spezifischen Geschäftsrisiken der TEN-Vorhaben in der Phase nach der Bauphase abdeckt, ein Teilbereich der spezifischen neuen Finanzinstrumente, die die neue Verordnung einzuführen vorschlägt. Die Zielsetzung dieses neuen Garantieinstruments ist die Schaffung einer Hebelwirkung zur Finanzierung der transeuropäischen Verkehrsnetze durch den Privatsektor. Er soll helfen, die Finanzierungskosten mitzutragen und den Abschluss von Finanz„paketen“ durch den Privatsektor, vor allem durch Privatbanken, zu beschleunigen. Die Garantie ist begrenzt auf die operationelle Startphase des Vorhabens und/oder auf einen maximalen Prozentsatz von Darlehen an den Privatsektor. Ein bedeutender Beitrag der Mitgliedstaaten, in denen die Vorhaben abgewickelt werden, ist obligatorisch. Der detaillierte Vorschlag sowie die Bedingungen und Anwendungsmodalitäten werden Gegenstand einer separaten Mitteilung sein. In Anbetracht der relativen Komplexität der Gesamtheit

dieser Instrumente kann sich die Einbeziehung von zusätzlichem Sachverstand als notwendig erweisen, um diese Finanzinstrumente zu verwalten.

#### Verwaltung

Die Umsetzung der Vorhaben obliegt zuallererst den Mitgliedstaaten gemäß dem institutionellen System jedes Staates. Diese Pflicht wird gemäß der neuen Verordnung ausgeübt werden, die die Mittel der Umsetzung, die jeweiligen Pflichten der Kommission und der Mitgliedstaaten für die Auswahl und Verwaltung der Vorhaben und die Überwachung der Beihilfen präzisiert. Insbesondere schlägt die neue TEN-Verordnung vor – die entscheidende Rolle der Kommission, was die endgültige Entscheidung zur Auswahl der Vorhaben betrifft, beibehaltend – den Mitgliedstaaten eine wichtige Rolle für die technische Kontrolle und die Beglaubigung der Ausgaben zuzuweisen.

Zur Durchführung der vorliegenden Verordnung behält sich die Kommission das Recht vor, die Verwaltung des vorliegenden Programms unter Berücksichtigung der Verordnung des Rates Nr. 58/2003 vom 19. Dezember 2002 an eine Durchführungsagentur für die transeuropäischen Verkehrsnetze abzugeben. Ein mögliches Eintreten dieses Falls stellt die Pflicht der Aufstellung von Programmen durch die Kommission nicht in Frage. Es würde einfach nur darum gehen, bestimmte Verwaltungsaufgaben an die Agentur zu delegieren.

#### V. ERLÄUTREUNGEN ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1 definiert den Gegenstand des Programmes. Dieser Artikel ist fast identisch mit dem ersten Artikel der gegenwärtigen Verordnung, was die Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses im Bereich der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze betrifft.

Artikel 2 vermittelt die in der Verordnung verwendeten Definitionen.

Artikel 3 definiert die Kriterien der Förderungswürdigkeit der Antragsteller und entspricht Artikel 2 der derzeitigen Verordnung.

Artikel 4 legt die Modalitäten der Antragseinreichung fest und nimmt teilweise Artikel 8 der derzeitigen Verordnung auf.

Artikel 5 legt die Auswahlkriterien für die Gewährung einer Beihilfe im Bereich Verkehr und Energie dar. Der Artikel sieht vor, dass eine besondere Aufmerksamkeit den vorrangigen Vorhaben zuteil werden muss, die dementsprechend von einer erhöhten Finanzierung profitieren.

Artikel 6 definiert den Anwendungsbereich der Verordnung, der identisch ist mit der aktuellen Verordnung, mit Ausnahme der nach der Bauphase auftretenden inhärenten Risiken, die nunmehr von einem Garantieinstrument abgedeckt werden.

Artikel 7 legt die Modalitäten der Gemeinschaftsförderung sowie die maximalen Gemeinschaftsförderungsraten dar. Dieser Artikel bestimmt ebenfalls, dass die Kommission Modalitäten, Zeitplan und Höhe der Zahlungen für die Finanzinstrumente über ein Komitologie-Verfahren festlegt.

Artikel 8 legt die Bestimmungen bezüglich der Kumulierung des Gemeinschaftszuschusses für verschiedene Maßnahmen im Rahmen desselben Vorhabens dar.

Artikel 9 behandelt die Koordination und Kompatibilität mit anderen Gemeinschaftspolitiken, die die im Rahmen der Verordnung finanzierten Vorhaben respektieren müssen.

Artikel 10 legt die Verantwortung der Kommission für die Umsetzung der Verordnung dar.

Artikel 11 sieht vor, dass die Kommission ein mehrjähriges Programm aufsetzt, das die vorrangigen Vorhaben umfasst und die Höhe der Gemeinschaftsförderung für den Zeitraum 2007-2013 festlegt. Ein Jahresprogramm wird die Kriterien für die Gewährung einer Gemeinschaftsförderung für die nicht im Mehrjahresprogramm enthaltenen Vorhaben von gemeinsamem Interesse definieren.

Artikel 12 verdeutlicht die Modalitäten der Gewährung eines Gemeinschaftszuschusses, die sich in der Annahme der jährlichen Haushaltsvollzugsentscheidungen, bedingt durch den Stand des Fortschritts der Vorhaben und Verfügbarkeit von Mitteln, äußert. Der Artikel definiert die Modalitäten der Mitteilung der Entscheidungen zur Gewährung durch die Kommission.

Artikel 13 übernimmt den vorherigen Artikel 11 bezüglich der Zahlungsbestimmungen.

Artikel 14 behandelt die Pflichten der Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten müssen diejenigen Maßnahmen prüfen und verifizieren, denen ein Gemeinschaftsförderung zuteil wird.

Artikel 15 betrifft die Modalitäten der Kontrolle, Annullierung, Reduzierung, Aussetzung und Streichung des Gemeinschaftszuschusses und ist fast identisch mit Artikel 13 der derzeitigen Verordnung. Die Kommission kann in entsprechenden Fällen in Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die Rückerstattung der gezahlten Hilfe verlangen.

Artikel 16 sieht Maßnahmen der finanziellen Sicherung vor, um die geeignete Ausführung der unterstützten Maßnahmen sicherzustellen und Unregelmäßigkeiten zu verhindern und gegebenenfalls zu sanktionieren.

Artikel 17 sieht vor, dass die Kommission von einem Beratungsausschuss in der Umsetzung gewisser Artikel der Verordnung unterstützt.

Artikel 18 sieht eine ex-post Evaluation der unterstützten Maßnahmen durch die Kommission oder die Mitgliedstaaten vor.

Artikel 19 sieht vor, dass die Kommission den anderen Institutionen alle drei Jahre einen Bericht über die durchgeführten Maßnahmen vorlegt. Dieser Artikel verlangt ebenfalls, dass die Mitgliedstaaten und Empfänger die Gemeinschaftsförderung veröffentlichen.

Artikel 20 gibt den finanziellen Bezugsrahmen für den Zeitraum 2007-2013.

Artikel 21 sieht eine Revisionsklausel des Programms nach 2013 auf Basis der gesammelten und vor Ende 2010 ans Parlament und an den Rat kommunizierten Erfahrungen vor.

Artikel 22 betrifft die durch diese Verordnung an der derzeitigen Verordnung N° 2236/95 vorgenommenen Modifikationen.

Artikel 23 sieht das Inkrafttreten der Verordnung am 1. Januar 2007 vor. Für jene Maßnahmen, die während des Inkrafttretens der Verordnung im Gange sind, gilt weiterhin die derzeitige Verordnung 2236/95.

**ANHANG ZUR BEGRÜNDUNG****I. Gemeinschaftsmehrwert, Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit**

Was sind die Ziele der geplanten Maßnahme in Bezug auf die Verpflichtungen der Gemeinschaft?

Unter Titel XV des Vertrags hat die Gemeinschaft eine Verpflichtung, zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze im Bereich Transport und Energie beizutragen. Die Maßnahme der Gemeinschaft soll unter anderem darauf abzielen, den Verbund und die Interoperabilität der einzelstaatlichen Netze zu fördern, um deren Durchgängigkeit und ein erhöhtes Maß an Sicherheit ihrer Nutzer zu gewährleisten.

Fällt die Maßnahme in die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft oder wird die Zuständigkeit mit den Mitgliedstaaten geteilt?

Die Zuständigkeit wird mit den Mitgliedsstaaten geteilt.

Was ist die Gemeinschaftsdimension des Problems?

Die Verkehrsinfrastruktur hängt grundlegend von der Finanzierung aus den nationalen Haushalten ab. In Zeiten starker Haushaltsbeschränkungen bevorzugen diese jedoch Investitionen in heimische Streckenabschnitte gegenüber transnationalen Verbindungen, bei denen die finanzielle Rentabilität geringer und die Schwierigkeiten der grenzüberschreitenden Koordination ausgeprägter sind. Wenn die Gemeinschaft nicht ihren Anteil bei der Finanzierung übernimmt, wird ein Großteil der transnationalen Verbindungen, die doch im Kern der politischen Begründung des transeuropäischen Verkehrsnetzes stehen, das nationalen Netze miteinander verbinden soll, nur mit erheblichen Verzögerungen umgesetzt werden.

Bei den Energienetzen ergibt sich die Gemeinschaftsdimension am stärksten aus dem neu errichteten Energiebinnenmarkt. Wie mehrmals vom Europäischen Rat anerkannt worden ist, könnte eine unzulängliche Infrastruktur Fortschritte vollständig untergraben, die bei der Schaffung des Energiemarktes und des diesbezüglichen Rechtsrahmens gemacht wurden. In den kommenden Jahren müssen Energieinfrastrukturen in Europa angepasst werden, um Energieströme zu transportieren, für die sie ursprünglich nicht entworfen wurden. Die Verbraucher der ganzen Gemeinschaft werden von Investitionen beispielsweise in Verbindungsleitungen profitieren, die das europaweite Funktionieren des Netzes erlauben. In ähnlicher Weise werden sie von Investitionen in neue Infrastrukturen für die Versorgung aus Energiequellen außerhalb Europas profitieren, die wegen der wachsenden externen Energieabhängigkeit notwendig sind. Schließlich werden diese transeuropäischen Netze überall in Europa eine effiziente Nutzung von Energieressourcen, besonders von erneuerbaren Energiequellen, anregen.

Können die Ziele nicht adäquat von den Mitgliedstaaten erreicht werden?

Im Verkehrsbereich haben die Großvorhaben zur Verbesserung des Verkehrsflusses transeuropäische Auswirkungen, die weit über nationale Grenzen hinausgehen. Es ist nicht glaubwürdig, von diesen Ländern – allein – die Finanzierung einer Infrastruktur zu erwarten, wenn die Vorteile solcher Vorhaben überwiegend anderen Staaten zufallen.

Bei den Energienetzen haben sich die Investitionsanreize durch die Liberalisierung und durch die Integration der Märkte verändert. Investitionen, die im Wesentlichen von europäischem Interesse sind, wie Verbindungsleitungen, können nicht von den Beitragszahlern aus nur einem oder zwei Mitgliedstaaten bestritten werden.

Welche ist die effektivste Lösung, diejenige, die mit Maßnahmen der Gemeinschaft oder diejenige, die mit einzelstaatlichen Maßnahmen erreicht wird? Welcher spezifische Mehrwert wird von der geplanten Maßnahme der Gemeinschaft beigetragen, und was wären die Kosten, keine Maßnahmen zu treffen?

Im Verkehrsbereich sind die Vorhaben von gemeinsamem Interesse bereits in der Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Leitlinien TEN-V identifiziert worden. Jedoch kann das einzelstaatliche Interesse, Investitionen zu tätigen, die es erlauben, ein verbundenes, interoperables, wettbewerbsfähiges und sicheres Verkehrsnetz zu verwirklichen, wohl nicht so stark sein wie das Interesse der Gemeinschaft. Die Verzögerungen bei der Verwirklichung der 14 in Essen ausgewiesenen vorrangigen Vorhaben und besonders der transnationalen Vorhaben, scheinen diese Schlussfolgerung zu bestätigen. Indem sie zur Förderung des Austausches, vor allem des Austausches zwischen den Mitgliedstaaten beitragen und die Erreichbarkeit verbessern, sollten diese Vorhaben das Wachstumspotential um 0,2 bis 0,3 % des BIP anheben, was einer Million dauerhafter Arbeitsplätze entspricht. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen werden in Bezug auf die gegenwärtige Tendenz um 4 % gesenkt. In diesem Zusammenhang kann eine Gemeinschaftsunterstützung von Vorhaben von europäischem Interesse von entscheidender Bedeutung sein, und ist auf jeden Fall gerechtfertigt. Der Preis, der Nichtdurchführbarkeit der Maßnahmen ist eine den Erfordernissen notorisch nicht gewachsene Infrastruktur, die nicht nur auf die Verkehrsnetze allgemein negative Auswirkungen haben könnte, sondern auch auf die Engpässe, auf die Sicherheit, auf die Höhe der Umweltverschmutzung, und auf die Zugänglichkeit von Randgebieten mit indirekten Auswirkungen auf das Wachstum und die Wettbewerbsfähigkeit der Union insgesamt.

Auch für die Energienetze sind schon Vorhaben von europäischem Interesse in der Entscheidung von Rat und Parlament über die Leitlinien der TEN-Energie ausgewiesen worden. Jedoch kann das Interesse einzelner Staaten an Investitionen, die die Entwicklung eines integrierten, wettbewerbsfähigen Energiemarktes in Europa ermöglichen, weniger stark ausgeprägt sein wie das Interesse der Gemeinschaft. Der langsame Fortschritt bei grenzüberschreitenden Investitionen stützt diese Schlussfolgerung. Deswegen kann eine Gemeinschaftsunterstützung von Vorhaben von europäischem Interesse von entscheidender Bedeutung sein, und wäre auf jeden Fall gerechtfertigt. Es ist nicht so sehr eine Frage, einer Maßnahme eines Mitgliedsstaates einen Mehrwert hinzuzufügen, sondern eine spezifische Betonung der Investitionen von europäischem Interesse. Der Preis dafür, keine Maßnahmen zu treffen, wäre eine unzulängliche Infrastruktur, die die Entwicklung des internen Energiemarktes untergräbt.

Stehen die Intensität der Gemeinschaftsmaßnahme und die zu erreichenden Ziele in einem angemessenen Verhältnis?

Für den Verkehr wird eine durchschnittliche Unterstützung (global) von ungefähr 15% der Gesamtinvestitionskosten der vorrangigen Vorhaben vorgeschlagen. Die grenzüberschreitenden Abschnitte würden von dieser Unterstützung bevorzugt profitieren. Die Vorteile im Sinne einer Hebelwirkung auf die Errichtung eines interoperablen und verbundenen Netzes wären ebenso bedeutend, wie eine Unterlassung der Maßnahme erhöhte Kosten für die Wirtschaft der Gemeinschaft im Allgemeinen bedeuten würde.

Für die Energienetze wird eine Unterstützung vorgeschlagen, die 1,7 % der Gesamtinvestitionskosten in Europa für vorrangige Vorhaben entspricht, die in den TEN-Energie Leitlinien ausgewiesen sind. Die TEN-Energie Unterstützung wird insbesondere auf die wesentlichen Vorhaben konzentriert, um die durch die Union festgelegten Ziele zu erreichen. Die Vorteile im Sinne einer Hebelwirkung auf die Errichtung eines verbundenen Netzes wären ebenso bedeutend, wie eine Unterlassung der Maßnahme erhöhte Kosten für die Wirtschaft der Gemeinschaft im Allgemeinen bedeuten würde.

Was ist die geeignetste Lösung zum Erreichen der Ziele? (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, gegenseitige Anerkennung, Rechtsvorschriften usw.)

In der Regel muss der finanziellen Gemeinschaftsunterstützung eine Verordnung des Parlaments und des Rates zu Grunde liegen.

Sind im Rahmen der Gesetzgebung der Anwendungsbereich, die Dauer oder die Intensität größer als notwendig?

In Anbetracht der Begrenztheit öffentlicher Investitionen und der Schwierigkeit, private Investoren zu gewinnen, ist die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Infrastrukturen, die Vorteile auf europäischer Ebene mit sich bringen, gerechtfertigt und vervollständigt den bestehenden politischen, im Weißbuch über den Verkehr und durch die Leitlinien für die TEN-V festgelegten Rahmen.

Bei den Energienetzen könnte der Zuschuss zu den Investitionen, die einen europäischen Nutzen darstellen, in gewissen Fällen gerechtfertigt sein, selbst im Rahmen des liberalisierten Marktes, in dem heutzutage die Investitionen in Energietransportinfrastrukturen durch Netzbetreiber auf der Basis von Kosten gemacht werden, die in regulierten Tarifen berücksichtigt werden.

## **II. Folgensabschätzung**

Im Rahmen der Revision der Leitlinien TEN-V (KOM (2003) 564) ließ die Kommission eine ausführliche Analyse der Auswirkung des Vorschlages verwirklichen, der die Entscheidung n° 1692/96/EG über die Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes ändert. Die Hauptaussagen des Dokuments SEK (2003) 1060 sind folgende:

- a. Das Investitionsprogramm TEN-V wird die Wettbewerbsfähigkeit und die Wirtschaft in Europa stimulieren. Er wird zur Entwicklung des internationalen Handels insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten beitragen.
- b. Kurzfristig werden die Bauarbeiten die Beschäftigung insbesondere in den betreffenden Regionen stimulieren.
- c. Längerfristig werden die Verbesserung der Lebensbedingungen, die sich aus der Vervielfältigung von Begegnungsmöglichkeiten und der Entwicklung der Handelsperspektiven dank der Verbesserung der Verbindungen und des Marktzugangs ergeben, auf 0,23% des BIP geschätzt und stellen ungefähr eine Million dauerhafte Arbeitsplätze dar.

Der Bedarf an Investitionen, der im Rahmen des Berichtes Van Miert geschätzt worden ist, beläuft sich auf 600 Milliarden € für die Gesamtheit der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, darunter 225 Milliarden für die vorrangigen Vorhaben (140 Milliarden für diese Vorhaben allein für den Zeitraum 2007-2013).

Die Bewertung der Auswirkung förderungswürdiger Vorhaben der Energienetze, also von Vorhaben von gemeinsamem Interesse und insbesondere von vorrangigen Vorhaben, hat die Kommission zusammen mit dem Vorschlag vom 10. Dezember 2003 für die neuen TEN-Energie Leitlinien vorgelegt<sup>1</sup>.

In der Bewertung wurde festgestellt, dass die Durchführung der Vorhaben, die in den gegenwärtigen Leitlinien vom Juni 2003 ausgewiesen werden, und derjenigen, die in den neuen Leitlinien vorgeschlagen werden, eine positive Auswirkung hätte auf die Wirtschaft insgesamt, auf die Kohäsion über die Integration der Energienetze der neuen Mitgliedstaaten, auf die Umwelt durch die Erleichterung der Integration der Produktion aus erneuerbaren Energiequellen, auf den Energiebinnenmarkt durch die Erhöhung von Kapazitäten für den Handel, auf die Sicherheit der Energieversorgung durch die Erhöhung von Importkapazitäten und durch die Diversifizierung von Quellen und Einfuhrwegen, und schließlich auf die Zusammenarbeit mit benachbarten Ländern.

Es ist klar, dass die Unterstützung der TEN-Energie nicht für alle Arten der Infrastruktur den gleichen Vorteil bedeutet. Insbesondere wird die Erweiterung des Netzes für die Großproduktion von Strom von Nutzen sein. Auf der anderen Seite sind die direkten Anbindungen von Energiequellen an lokale Verteilersysteme (üblich bei gewissen erneuerbaren Energien und kombinierten Strom-Wärmetechnologien) nach den derzeitigen Leitlinien nicht Bestandteil der TEN-Energieunterstützung.

Die vorgeschlagene Gemeinschaftsunterstützung wird helfen, die Durchführung derjenigen Energieinfrastrukturvorhaben anzuregen und zu beschleunigen, die in den TEN-Energie Leitlinien ausgewiesen werden, und sie ermöglicht somit, die erwarteten Vorteile herbeizuführen.

---

<sup>1</sup> SEK(2003)1369 vom 10.12.2003.

Vorschlag für eine

## **VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze im Bereich Transport und Energie und zur Änderung der Verordnung EG Nr. 2236/95 des Rates**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 156,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>3</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag<sup>4</sup>,

in Erwägung nachstehender(n) Gründe:

- (1) Der Rat von Barcelona am 15. und 16. März 2002 hat in seinen Schlussfolgerungen betont, dass leistungsstarke, integrierte Energie- und Verkehrsnetze die Grundpfeiler des europäischen Binnenmarkts sind und dass eine bessere Nutzung der bestehenden Netze und die Herstellung fehlender Verbindungen die Effizienz und den Wettbewerb erhöhen und für ein angemessenes Qualitätsniveau, weniger Engpässe und somit für stärkere Nachhaltigkeit sorgen. Diese Anforderungen ordnen sich in den Rahmen der von den Staats- und Regierungschefs auf dem Gipfel von Lissabon angenommenen und seither mehrfach bestätigten Strategie ein.
- (2) Der Europäische Rat vom 12. und 13. Dezember 2003 hat der Europäischen Wachstumsinitiative zugestimmt und die Kommission aufgefordert, Ausgaben umzuleiten in Investitionen in physisches Kapital, insbesondere in Investitionen in transeuropäische Netzinfrastrukturen, von denen besonders die vorrangigen Vorhaben essentielle Elemente zur Stärkung der Kohäsion des Binnenmarkts darstellen.
- (3) Die bei der Fertigstellung leistungsfähiger transeuropäischer Verbindungen eingetretenen Verzögerungen, insbesondere bei den grenzüberschreitenden Abschnitten, können die Wettbewerbsfähigkeit der Union sowie der Mitgliedstaaten

---

<sup>1</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>2</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>3</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>4</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

und peripher gelegenen Regionen, die nicht - oder nicht mehr - voll von den positiven Wirkungen eines erweiterten Binnenmarktes profitieren können, ernsthaft einschränken.

- (4) In der Entscheidung Nr. 1692/96/CE des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gemeinschaftsleitlinien zur Entwicklung des transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>1</sup>, im folgenden TEN-V, angenommen vom Rat und Parlament am 21. April 2004, werden die Kosten zur Fertigstellung des transeuropäischen Verkehrsnetzes auf 600 Milliarden € geschätzt. Die notwendigen Investitionen allein für die vorrangigen Vorhaben - im Sinne des Annex III dieser Entscheidung - repräsentieren etwa 140 Milliarden € im Zeitraum 2007-2013.
- (5) Um diese Ziele zu erreichen, haben sowohl der Rat als auch das Parlament die Notwendigkeit dargelegt, die Finanzinstrumente zu stärken und durch ein höheres Niveau der gemeinschaftlichen Förderung anzupassen, dabei die Möglichkeit der Anwendung eines höheren gemeinschaftlichen Förderungssatzes vor allem für jene Vorhaben vorsehend, die gekennzeichnet sind durch ihren grenzüberschreitenden Charakter, ihre Transitfunktion oder durch die Überwindung natürlicher Hindernisse.
- (6) Die Entscheidung 1229/2003/EG des europäischen Parlaments und des Rats vom 26. Juni 2003 zur Aufstellung von Leitlinien des transeuropäischen Energienetzes und zur Änderung der Entscheidung 1254/93/EG<sup>2</sup> definiert die Ziele, Handlungsprioritäten und Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses zur Vervollständigung und Entwicklung des Netzes, einschließlich der vorrangigen Vorhaben. Die notwendigen Investitionen, die allen Mitgliedstaaten die vollständige Teilnahme am Binnenmarkt und die Vervollständigung der Verbindungen mit den Nachbarländern ermöglichen sollen, wurden für den Zeitraum von heute bis zum Jahr 2013 auf 28 Milliarden €, alleine für die vorrangigen Vorhaben beziffert. Dieser Betrag beinhaltet in Drittländern zu tätige Investitionen in Höhe von 8 Milliarden.
- (7) Der Europäische Rat vom 12. und 13. Dezember 2003 hat außerdem die Kommission aufgefordert, die Notwendigkeit der Schaffung eines spezifisch an der Abdeckung bestimmter, nach der baulichen Fertigstellung auftretender Risiken ausgerichteten gemeinschaftlichen Garantie-Instruments im Rahmen der TEN-V Vorhaben zu untersuchen. Im Bereich Energie hat der Rat die Kommission aufgefordert, Ausgaben gegebenenfalls in Investitionen in physisches Kapital umzuleiten, um das Wachstum anzuregen.
- (8) Die Verordnung EG Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze<sup>3</sup>, geändert durch die Verordnungen 1655/99/EG und 807/2004/EG, bedeutet bereits einen wirklichen Fortschritt, da sie einen erhöhten Finanzierungssatz in Höhe von 20% für prioritäre Projekte erlaubt<sup>4</sup>. Die Umsetzung dieses Finanzierungssatzes hängt jedoch von vereinfachungsbedürftigen Anwendungsregeln und einem Haushaltsrahmen mit

---

<sup>1</sup> ABl L 228 vom 9.9.1996 S.1 Entscheidung zuletzt geändert durch die Entscheidung 884/2004/EG (ABl L 167 vom 30.04.2004, S.1

<sup>2</sup> ABl 176 vom 12.07.2003 S. 11

<sup>3</sup> ABl 228 vom 23.09.1995, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2004 des Europäischen Parlaments und des Rats (ABl L 143 vom 30.04.2004, S. 46).

<sup>4</sup> Im Bereich der Energie gilt dies für alle vorrangigen Vorhaben; im Bereich Verkehr gilt dies nur für die grenzüberschreitenden oder durch natürliche Hindernisse erschwerten Abschnitte.

begrenzten Ressourcen ab. Daher scheint es in Ergänzung der nationalen öffentlichen und privaten Finanzierung notwendig, den Gemeinschaftszuschuss sowohl bezüglich des Gesamtbetrags als auch bezüglich des Finanzierungssatzes zur Verstärkung der Hebelwirkung der Gemeinschaftsfonds zu erhöhen, und damit die Realisierung der als vorrangig beschlossenen Vorhaben sicherzustellen.

- (9) Im Hinblick auf die Entwicklungen jeder der Komponenten der transeuropäischen Netze – Verkehr, Energie und Telekommunikation – und ihrer inhärenten Eigenschaften wie auch im Hinblick auf ein effizienteres Management jedes Programms, ist es angemessen, mehrere getrennte Verordnungen für die von der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 abgedeckten Bereiche vorzusehen.
- (10) Mit den Bestimmungen der vorliegenden Verordnung wird ein Programm erschaffen, welches die allgemeinen Regeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen im Bereich der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze festlegt. Das Programm soll unter Berücksichtigung des gemeinschaftlichen Besitzstandes, besonders im Bereich des Umweltschutzes, zur Stärkung des Binnenmarktes beitragen und einen positiven Effekt auf die Wettbewerbsfähigkeit und das Wachstum der Gemeinschaft erzielen.
- (11) Angesichts der Tatsache, dass die Ziele der Umsetzung der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze wegen der Notwendigkeit der Koordination der nationalen Maßnahmen nicht genügend durch die Mitgliedsstaaten sondern besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft unter Berücksichtigung des auf Artikel 5 des Vertrages beruhenden Subsidiaritätsprinzips tätig werden. In Übereinstimmung mit dem gleichfalls im o.g. Artikel zu Grunde gelegten Proportionalitätsprinzip geht die vorliegende Verordnung nicht über das zur Erreichung der Ziele notwendige Maß hinaus.
- (12) Das Programm muss sich durch eine Gemeinschaftsförderung charakterisieren, die auf die Vorhaben oder Teilvorhaben mit dem größten europäischen Mehrwert fokussiert ist, und die Akteure dazu veranlassen soll, die Umsetzung der in den Entscheidungen 1692/96/EG und 1229/2003/EG aufgeführten vorrangigen Vorhaben zu beschleunigen. Das Programm soll ebenso der Finanzierung der anderen Bauvorhaben von europäischem Interesse wie in den oben genannten Entscheidungen definiert, dienen.
- (13) Die Gemeinschaftsförderung wird mit dem Ziel gewährt, Investitionsvorhaben der transeuropäischen Verkehrs- und Energienetze zu entwickeln, eine feste finanzielle Verpflichtung einzugehen, institutionelle Investoren zu mobilisieren und die Bildung von finanziellen Partnerschaften der öffentlichen und privaten Sektoren anzuregen. Im Bereich Energie muss die Gemeinschaftsförderung in erster Linie dazu dienen, die finanziellen Barrieren bei der Vorbereitung und Entwicklung vor der baulichen Umsetzung von Vorhaben zu beseitigen. Sie ist zu konzentrieren auf die grenzübergreifenden Abschnitte von vorrangigen Vorhaben und auf die Verknüpfung mit den Netzen der Nachbarländer.
- (14) Die Gemeinschaftsförderung kann in mehreren Formen erfolgen: Zuschüsse, Zinsvergütung, Garantieinstrumente für Darlehen, Beteiligung an Risikokapitalfonds. Sie soll es ebenfalls ermöglichen, die spezifischen Risiken nach der Bauphase abzudecken.

- (15) Zur Durchführung der Gemeinschaftsförderung von besonders bedeutenden Vorhaben, deren Laufzeit sich über viele Jahre erstreckt, ist es angemessen, eine Verpflichtung der Gemeinschaft auf mehrjähriger Basis zu erlauben. Nur eine feste, attraktive, die Gemeinschaft langfristig bindende Finanzierungszusage kann die mit der Durchführung dieser Vorhaben einhergehenden Unsicherheiten reduzieren und sowohl öffentliche als auch private Investoren mobilisieren.
- (16) Es ist besonders auf eine effiziente Koordination der Gesamtheit der Gemeinschaftshandlungen zu achten, die eine Wirkung auf die transeuropäischen Netze haben, insbesondere die Finanzierungen aus dem Strukturfonds und Kohäsionsfonds sowie die Zuschüsse der Europäischen Investitionsbank.
- (17) Die vorliegende Verordnung etabliert für die gesamte Dauer des Programms einen finanziellen Rahmen, der für die Haushaltsbehörde den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne von Punkt 33 des interinstitutionellen Abkommen vom 6. Mai 1999 über die Haushaltsdisziplin und die Verfahrensverbesserung zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission konstituiert.<sup>1</sup>
- (18) Unter Berücksichtigung der mit der Durchführung der Verordnung 2236/95 gemachten Erfahrungen und der Art der durch die vorliegende Verordnung der Kommission übertragenen Kompetenzen ist es erforderlich, notwendige Maßnahmen zur Umsetzung der vorliegenden Verordnung gemäß der Entscheidung Nr. 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999, die die Modalitäten der Ausübung der der Kommission übertragenen Ausführungsbefugnisse festlegen, zu ergreifen.<sup>2</sup>
- (19) Unter Berücksichtigung der durch die vorliegende Verordnung angenommenen spezifischen Bestimmungen im Bereich des Verkehrs und der Energie, und die durch die Verordnung EG Nr. ... des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> angenommenen Bestimmungen über satellitengestützte Ortungs- und Navigationssysteme, ist es notwendig, die Verordnung EG Nr. 2236/95 zu ändern, um ihren Anwendungsbereich allein auf den Bereich Telekommunikation zu begrenzen.

---

<sup>1</sup> AB L

<sup>2</sup> AB L 184 vom 17.07.1999, S. 23

<sup>3</sup> Siehe Seite des Amtsblatts bezüglich der Verordnung über das satellitengestützte Ortungs- und Navigationssystem (GALILEO)

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Kapitel I*  
*Allgemeine Bestimmungen*

*Artikel 1*  
*Gegenstand*

Die vorliegende Verordnung definiert die Bedingungen, Modalitäten und Verfahren der Gewährung einer Gemeinschaftsförderung zugunsten von Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Verkehrs- und Energieinfrastruktur, gemäß Artikel 155 Absatz 1 des Vertrags.

*Artikel 2*  
*Definitionen*

Im Sinne der vorliegenden Verordnung versteht man unter:

- 1) Vorhaben von gemeinsamem Interesse : Ein als von gemeinsamem Interesse für die Gemeinschaft identifiziertes Vorhaben oder ein Teil eines Vorhabens im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96 EG für den Bereich Verkehr und im Rahmen der Entscheidung Nr. 1229/2003/EG für den Bereich Energie;
- 2) Vorrangiges Vorhaben : Vorhaben von gemeinsamem Interesse, das als vorrangig für die Gemeinschaft gemäß Annex III der Entscheidung Nr. 1692/96/EG für den Bereich Verkehr und gemäß der Entscheidung Nr. 1229/2003/EG für den Bereich Energie gilt;
- 3) Teilvorhaben : Jede in finanzieller, technischer oder zeitlicher Hinsicht unabhängige Aktivität, die zur Durchführung des Vorhabens beiträgt;
- 4) Empfänger : Öffentliche oder private Einrichtung, die mit eigenen Mitteln oder unter finanzieller Beteiligung Dritter für die Vorbereitung und Fertigstellung des Vorhabens verantwortlich ist
- 5) Studien: Zur Definition eines Vorhabens notwendige Maßnahmen. Darin inbegriffen sind vorbereitende Studien, Durchführbarkeits- und Bewertungsstudien und jede weitere Maßnahme technischer Unterstützung, eingeschlossen jene Arbeiten im Vorfeld der Bauvorhaben, die für die vollständige Definition eines Vorhabens und für die finanzielle Entscheidungsfindung notwendig sind, sowie Erkundungsarbeiten an den jeweils betroffenen Standorten und die Vorbereitung der Finanzierung;
- 6) Bauvorhaben : Kauf und Lieferung der Bestandteile und Dienstleistungen und Durchführung der das Vorhaben betreffenden Bau- und Herstellungsarbeiten, einschließlich der Bauabnahme und der Inbetriebnahme des Vorhabens
- 7) Risiken nach der Bauphase: Die in den ersten Jahren nach der Fertigstellung des Bauvorhabens auftretenden Risiken durch spezifische Faktoren, die eine Verringerung der Betriebseinnahmen im Vergleich zu den Planzahlen bewirken

- 8) Kosten des Vorhabens : Die Gesamtkosten der Studien und Bauvorhaben, die direkt mit der Verwirklichung des Vorhabens zusammenhängen und notwendig sind und die tatsächlich vom Mittelempfänger getragen werden
- 9) Zuschussfähige Kosten : Teil der Kosten des Vorhabens, der von der Kommission für die Berechnung des Gemeinschaftszuschusses zu Grunde gelegt wurde.

## *Kapitel 2*

### *Förderungswürdige Vorhaben, Förderformen und Kumulierung von Fördermitteln*

#### *Artikel 3*

##### *Förderungswürdigkeit der Vorhaben*

1. Nur Vorhaben oder Teilvorhaben von gemeinsamem Interesse, die im Rahmen der Entscheidungen Nr. 1692/99/EG und 1229/2003/EG ausgewiesen sind, kann eine Gemeinschaftsförderung gemäß der vorliegenden Verordnung zuteil werden.
2. Die Förderungswürdigkeit hängt von der Beachtung der gemeinschaftlichen Regeln, insbesondere bezüglich Wettbewerb, Umweltschutz, öffentlichem Auftragswesen und der effektiven Umsetzung der gemeinschaftlichen Anforderungen hinsichtlich der Interoperabilität der Verkehrsinfrastrukturen, besonderes der Bahninfrastruktur, ab.
3. Im Bereich des Verkehrs hängt die Förderungswürdigkeit auch vom finanziellen Engagement jedes betroffenen Mitgliedstaats für das betreffende Vorhaben ab, gegebenenfalls durch die Mobilisierung von Privatkapital.

#### *Artikel 4*

##### *Einreichung der Förderanträge*

Die Anträge auf Förderung werden bei der Kommission durch den oder die jeweils betroffenen Mitgliedstaaten eingereicht. Im Bereich Energie können sie auch im Einvernehmen mit letzteren durch die Unternehmen oder öffentlichen, unmittelbar betroffenen Einrichtungen eingereicht werden.

#### *Artikel 5*

##### *Auswahl der Vorhaben*

1. Vorhaben erhalten eine Gemeinschaftsförderung in Abhängigkeit des Grades ihres Beitrags zu den in den Entscheidungen Nr. 1692/96/EG und 1229/2003/EG festgelegten Zielen und Prioritäten.

2. Im Bereich Verkehr finden die folgenden Vorhaben und Programme besondere Beachtung:
- a) Vorhaben, die von mindestens zwei Mitgliedsstaaten gemeinsam vertreten werden, insbesondere im Fall von grenzüberschreitenden Vorhaben;
  - b) Vorhaben, die zur Durchgängigkeit des Netzes und Optimierung seiner Kapazität beitragen;
  - c) vorrangige Vorhaben, die zur Integration des Binnenmarktes in einer erweiterten Gemeinschaft, und zur Verschiebung des Gleichgewichts der Transportarten, hin zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger, vor allem für den Güterfernverkehr, beitragen; zu diesem Zweck muss jeder Antrag auf Finanzierung von Hochgeschwindigkeitseisenbahnstrecken von einer detaillierten Analyse der auf dem konventionellen Netz durch die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Hochgeschwindigkeitstrasse freigewordenen Kapazitäten für den Langstreckengüterverkehr begleitet sein;
  - d) Vorhaben, die zur Verbesserung der Qualität des auf dem transeuropäischen Netz angebotenen Services beitragen, die unter anderem, über Infrastrukturförderung, die Sicherheit des Netzes und seiner Nutzer fördern und die die Interoperabilität zwischen den nationalen Netzen gewährleisten;
  - e) Programme zur Einrichtung von Managementsystemen für Eisenbahnverkehr mit allen ihren Komponenten und für Luft und Seeverkehr, die eine Interoperabilität gewährleisten.
3. Im Bereich Energie finden vorrangige Vorhaben besondere Beachtung, die beitragen:
- a) zur Vervollständigung des Netzes und zur Optimierung seiner Kapazität;
  - b) zur Integration des Binnenmarktes für Energie, besonders in den grenzüberschreitenden Abschnitten;
  - c) zur Energieversorgungssicherheit, insbesondere zu den Verbindungen mit Drittländern;
  - d) zum Anschluss an erneuerbare Energiequellen und/oder
  - e) zur Sicherheit, Zuverlässigkeit und Interoperabilität der verbundenen Netze.

### *Artikel 6*

#### *Förderformen*

Die Gemeinschaftsförderung bezieht sich auf Studien, Bauvorhaben und Risiken nach der Bauphase.

*Artikel 7**Modalitäten der Gemeinschaftsförderung*

1. Die Gemeinschaftsförderung von Studien und Bauvorhaben bezüglich der nach Artikel 3 Punkt 1. definierten Vorhaben kann eine oder mehrere der folgenden Formen annehmen:
  - a) Direkte Zuschüsse;
  - b) Zinsvergütungen auf von der Europäischen Investitionsbank (EIB) oder anderen öffentlichen oder privaten Finanzierungsinstitutionen vergebene Darlehen;
  - c) Kreditbürgschaften zur Abdeckung von Risiken nach der Bauphase;
  - d) Beteiligung an Risikokapitalfonds;
  - e) Eine Kombination der unter a) bis d) aufgeführten Formen der Gemeinschaftsförderung mit dem Ziel eine maximalen Wirkung der mobilisierten Haushaltsressourcen zu erreichen.
  
2. Die Gemeinschaftsförderung überschreitet die folgenden Förderraten nicht:
  - a) Studien: Für alle Vorhaben von gemeinschaftlichen Interesse, 50 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten von Studien.
  - b) Bauvorhaben:
    - i) Vorrangige Vorhaben im Bereich Verkehr: Der Gemeinschaftszuschuss zu den betreffenden Vorhaben wird auf maximal 30 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten der Bauvorhaben festgelegt. In Ausnahmefällen kann grenzüberschreitenden Abschnitten der Vorhaben eine Zuschussrate von maximal 50 v. H. der zuschussfähigen Kosten der Arbeiten zugute kommen, unter der Bedingung, dass diese vor 2010 begonnen werden und die betroffenen Mitgliedstaaten der Kommission einen Plan über alle notwendigen Garantien, bezogen auf die finanzielle Unterstützung der Mitgliedstaaten und über den Zeitplan der Umsetzung des Vorhabens, vorgelegt haben; diese Rate wird in Abhängigkeit von dem durch andere Mitgliedsstaaten gezogenen Nutzen angepasst;
    - ii) Vorrangige Vorhaben im Bereich Energie: 20 % der zuschussfähigen Gesamtkosten des Vorhabens;
    - iii) Andere Vorhaben im Bereich Verkehr: Der Gemeinschaftszuschuss zu Bauvorhaben wird auf maximal 15 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten des Vorhabens festgelegt. In Ausnahmefällen kann bei jenen Vorhaben, die der Umsetzung von Interoperabilitäts- und Sicherheitssystemen dienen, die Zuschussrate bis zu maximal 50 v. H. der zuschussfähigen Gesamtkosten des Vorhabens unter Berücksichtigung des den übrigen Mitgliedsstaaten zuzuordnenden Nutzenanteils betragen;

- iv) Andere Vorhaben im Bereich Energie: 10 % der zuschussfähigen Gesamtkosten.
3. Die Kommission beschließt gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 festgelegten Verfahren die Modalitäten, den Zeitplan und die Beträge der Zahlungen für die unter Absatz 1. b), c) und d) der vorliegenden Verordnung genannten Instrumente.

#### *Artikel 8*

##### *Kumulierung der Gemeinschaftsförderung*

1. Die finanzielle Unterstützung von Studien und Bauvorhaben ist kumulierbar.
2. Eine Finanzierungsbeteiligung durch die EIB ist kompatibel mit der Gewährung einer Gemeinschaftsförderung gemäß der vorliegenden Verordnung.
3. Die Gemeinschaftsförderung ist für die Teilvorhaben ausgeschlossen, denen andere gemeinschaftliche Finanzierungsquellen aus dem Gemeinschaftshaushalt zuteil werden.

#### *Artikel 9*

##### *Kompatibilität und Koordination mit Gemeinschaftspolitiken*

1. Die gemäß der vorliegenden Verordnung finanzierten Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses müssen mit den Bestimmungen der Verträge, mit den darauf beruhenden rechtlichen Regeln und mit den Gemeinschaftspolitiken übereinstimmen, einschließlich jener, die den Schutz der Umwelt, die Interoperabilität, den Wettbewerb und das öffentliche Auftragswesen betreffen.
2. Die Kommission stellt die Koordination und Kohärenz der im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Vorhaben mit den aus anderen Beiträgen des Gemeinschaftshaushalts, aus Beiträgen der Europäischen Investitionsbank und anderer gemeinschaftlicher Finanzierungsquellen finanzierten Maßnahmen sicher.

#### *Kapitel 3*

##### *Durchführung, Programmierung, Kontrolle*

#### *Artikel 10*

##### *Durchführung*

Die Kommission ist verantwortlich für die Durchführung der vorliegenden Verordnung. Sie bestimmt die Modalitäten und Bedingungen der Umsetzung von Vorhaben im Rahmen von Entscheidungen zur Gewährung einer Gemeinschaftsförderung.

*Artikel 11**Mehrjahres- und Jahresprogramme*

1. Die Kommission stellt gemäß dem in Artikel 17 Absatz 2 festgelegten Verfahren ein Mehrjahresprogramm und ein Jahresprogramm auf.
2. Das Mehrjahresprogramm bezieht sich auf vorrangige Vorhaben und legt die Kriterien für die Gewährung einer Gemeinschaftsförderung und den Gesamtumfang des betreffenden Haushalts im Zeitraum 2007-2013 fest. Der Betrag muss in einer Spanne von 65 bis 85 v. H. der in Artikel 20 genannten Haushaltsmittel liegen.
3. Das Jahresprogramm legt die Kriterien für die Gewährung von Gemeinschaftsförderung für andere Vorhaben gemeinsamen Interesses fest, die nicht im Mehrjahresprogramm enthalten sind. In jedem Jahr werden die nicht im Mehrjahresprogramm TEN-V verbrauchten Mittel der Finanzierung anderer Vorhaben gemeinsamen Interesses, die Teil des Jahresprogramms sind, zugewiesen.

*Artikel 12**Gewährung der Förderung*

1. Jedes zur Aufnahme in das mehrjährige Programm ausgewählte Vorhaben ist Gegenstand einer einzigen Förderentscheidung, die unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 17, Absatz 2 getroffen wird. Die Zuordnung der jährlichen Haushaltsmittel wird von der Kommission auf der Basis dieser Förderentscheidung und unter Berücksichtigung des Fortschritts des Vorhabens, des voraussichtlichen Bedarfs und der Verfügbarkeit der Haushaltsmittel vorgenommen.
2. Für jedes Vorhaben gemeinschaftlichen Interesses, das nicht von den Bestimmungen unter Absatz 1 erfasst ist, trifft die Kommission eine Entscheidung zur Gewährung und Festlegung von Haushaltsmitteln.
3. Die Kommission benachrichtigt die betroffenen Mitgliedstaaten über die Förderentscheidung und die Fördermodalitäten und informiert hierüber auch die Mittelempfänger.

*Artikel 13**Finanzbestimmungen*

1. Der Gemeinschaftszuschuss darf nur zur Deckung von Ausgaben verwendet werden, die direkt mit der Durchführung des Vorhabens zusammenhängen und die von den Empfängern des Zuschusses oder von mit der Durchführung beauftragten Dritten getätigt werden.
2. Ausgaben, die vor Eingang des entsprechenden Zuschussantrags bei der Kommission getätigt wurden, sind nicht förderfähig.

3. Die Entscheidungen der Kommission nach Artikel 12 zur Gewährung eines finanziellen Zuschusses gelten als Mittelbindungen für die durch den Haushaltsplan genehmigten Ausgaben.
4. Im Allgemeinen werden die Zahlungen in Form von Vorschüssen, Zwischenzahlungen und einer Restzahlung geleistet. Der Vorschuss, der in der Regel 50 % der ersten Jahrestanche nicht überschreiten darf, wird gezahlt, sobald der Zuschussantrag gebilligt ist. Zwischenzahlungen erfolgen an Hand der Zahlungsanträge unter Berücksichtigung der bei der Durchführung des Vorhabens oder der Studie erzielten Fortschritte und erforderlichenfalls unter strikter und transparenter Berücksichtigung revidierter Finanzpläne.
5. Bei den Zahlungen ist zu berücksichtigen, dass die Durchführung von Infrastrukturvorhaben mehrere Jahre in Anspruch nimmt, so dass dementsprechend Zahlungen über mehrere Jahre hinweg vorzusehen sind.
6. Die Kommission tätigt die Restzahlung, nachdem der vom Empfänger vorgelegte und vom Mitgliedstaat bestätigte Schlussbericht über das Vorhaben oder die Studie, der eine Aufstellung aller tatsächlich getätigten Kosten enthält, genehmigt worden ist.

#### *Artikel 14*

##### *Pflichten der Mitgliedstaaten*

1. Die Mitgliedstaaten ergreifen alle erforderlichen Maßnahmen, um im Rahmen ihrer Verantwortung die Durchführung der Vorhaben, die von einer gewährten Gemeinschaftsförderung im Rahmen der vorliegenden Verordnung profitieren, sicherzustellen.
2. Die Mitgliedstaaten führen die technische Begleitung und finanzielle Kontrolle der Vorhaben in enger Zusammenarbeit mit der Kommission aus und bestätigen die tatsächlich angefallenen Kosten und die Konformität der für das Vorhaben oder Teilvorhaben angefallenen Aufwendungen. Der Mitgliedstaat kann die Teilnahme der Kommission an Kontrollen vor Ort verlangen.
3. Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission über die entsprechend dem Absatz 2 getroffenen Maßnahmen und stellen insbesondere eine Beschreibung der Verwaltungs-, Kontroll- und Begleitsysteme zur Verfügung, die sicherstellen, dass die Vorhaben zu einem guten Abschluss gebracht werden.

#### *Artikel 15*

##### *Annullierung, Reduktion, Sperrung und Streichung des Zuschusses*

1. Außer in gegenüber der Kommission ordnungsgemäß begründeten Fällen werden die Mittel für Vorhaben, die nicht innerhalb von zwei Jahren nach dem vorgesehenen

Termin, der in der Entscheidung über die Bewilligung von Mitteln genannt ist, angelaufen sind, von der Kommission zurückgezogen.

2. Wenn zur Durchführung eines Vorhabens ein Teil oder die Gesamtsumme der ihm zugeteilten Gemeinschaftsförderung nicht gerechtfertigt zu sein scheint, kann die Kommission eine angemessene Untersuchung der Vorgänge vornehmen und insbesondere den Mitgliedstaat oder Empfänger auffordern, seine Stellungnahme in einer festgelegten Frist mitzuteilen.
3. In Folge der Untersuchung gemäß Absatz 2 kann die Kommission die Förderung für die betroffene Maßnahme reduzieren, aussetzen oder streichen, wenn die Untersuchung zeigt, dass eine Unregelmäßigkeit vorliegt oder dass eine der an die Entscheidung zur Gewährung der Förderung geknüpften Bedingungen nicht erfüllt wurde, vor allem wenn eine wichtige Änderung, die die Natur oder die Ausführungsmodalitäten des Vorhabens betrifft, vorgenommen wurde, ohne dass das Einverständnis der Kommission eingeholt wurde.
4. Jede nicht autorisierte Kumulation gibt Anlass zur Rückforderung unberechtigt gezahlter Beträge.
5. Wenn ein Vorhaben zehn Jahre nach der Gewährung von Finanzhilfen für dieses Vorhaben nicht abgeschlossen ist, kann die Kommission unter Berücksichtigung aller rechtserheblichen Faktoren und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die Rückerstattung der gezahlten Hilfen verlangen.
6. Jeder Betrag, der irrtümlich ausgezahlt wurde, muss der Kommission zurückgezahlt werden.

## *Artikel 16*

### *Sicherung der finanziellen Interessen*

1. Das Europäische Amt für Betrugsbekämpfung (OLAF) kann vor Ort Kontrollen und Prüfungen in Anwendung der Verordnung (Euratom, EG) Nr. 2185/96 des Rates durchführen<sup>1</sup>.
2. Für durch die vorliegende Verordnung finanzierte Gemeinschaftsmaßnahmen ist der Begriff der Unregelmäßigkeit bezüglich Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95<sup>2</sup> zu verstehen als jede Verletzung einer Bestimmung des Gemeinschaftsrechts oder jede Verletzung einer vertraglichen Verpflichtung, die durch eine Handlung oder Unterlassungshandlung einer juristischen Person entsteht, und die dem allgemeinen Haushalt der Gemeinschaften oder den durch sie verwalteten Haushaltsmitteln Schaden durch eine unberechtigte Ausgabe zufügt oder zufügen wird.

---

<sup>1</sup> JO L 292 du 15/11/1996 p. 2

<sup>2</sup> JO L 312 du 23/12/1995 p. 1

3. Die Entscheidungen, die aus der vorliegenden Verordnung folgen, sehen insbesondere eine Begleitung und finanzielle Kontrolle durch die Kommission - oder jeden von ihr autorisierten Vertreter - und Revisionen durch den Rechnungshof vor, gegebenenfalls vor Ort.
4. Der betroffene Mitgliedstaat und die Kommission tauschen unverzüglich alle relevanten Informationen bezüglich der Ergebnisse der durchgeführten Kontrollen aus.

#### *Kapitel 4*

#### *Schlussbestimmungen*

#### *Artikel 17*

#### *Ausschuss*

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Falls auf den vorliegenden Absatz verwiesen wird, finden Artikel 3 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates, unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 8 letztgenannter Entscheidung Anwendung.
3. Der Ausschuss verabschiedet seine Geschäftsordnung.
4. Die europäische Investitionsbank benennt einen nicht stimmberechtigten Vertreter für den Ausschuss.

#### *Artikel 18*

#### *Evaluierung*

Die Kommission und die Mitgliedstaaten – unterstützt von den Empfängern der Förderung – können eine Bewertung der Durchführungsmodalitäten der Vorhaben von europäischem Interesse sowie der Wirkung ihrer Durchführung vornehmen, um zu beurteilen, ob die vorgesehenen Zielsetzungen, einschließlich des Umweltschutzes, erreicht worden sind. Die Kommission kann den begünstigten Mitgliedstaat auffordern, eine spezifische Bewertung der Vorhaben von gemeinsamem Interesse, die im Rahmen der vorliegenden Verordnung finanziert wurden, vorzunehmen, oder gegebenenfalls ihr die für eine Bewertung dieser Vorhaben notwendigen Informationen und die notwendige Unterstützung zu liefern.

*Artikel 19**Unterrichtung und Publizität*

1. Alle drei Jahre legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bericht über die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Aktivitäten vor. Dieser Bericht enthält eine Bewertung der durch die Gemeinschaftsmaßnahmen erreichten Ergebnisse in verschiedenen Anwendungsbereichen und unter Berücksichtigung der anfänglichen Ziele sowie ein Kapitel über den Inhalt und die Durchführung des laufenden Mehrjahresprogramms.
2. Die betroffenen Mitgliedstaaten und gegebenenfalls, die Begünstigten achten darauf, dass den im Rahmen dieser Verordnung gewährten Mitteln eine ausreichende Publizität zuteil wird, um die Rolle der Union in der Umsetzung der Vorhaben von gemeinschaftlichen Interesse gegenüber der Öffentlichkeit zu verdeutlichen.

*Artikel 20**Haushaltsmittel*

1. Der finanzielle Bezugsbetrag für die Umsetzung der Verordnung für den Haushaltszeitraum 2007-2013 beträgt 20.690 Millionen Euro darunter 20.350 Millionen für den Transport und 340 Millionen für die Energie.
2. Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde im Rahmen der finanziellen Vorausschau vergeben.

*Artikel 21**Revisionsklausel*

Vor Ende des Jahres 2010 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Gesamtbericht über die Erfahrungen mit den in dieser Verordnung vorgesehenen Mechanismen zur Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen vor.

Das Europäische Parlament und der Rat entscheiden nach Artikel 156 erster Unterabsatz des Vertrages, ob und unter welchen Bedingungen die in der Verordnung vorgesehenen Aktionen nach dem in Artikel 20 Absatz 1.1 genannten Zeitraum aufrechterhalten oder modifiziert werden.

*Artikel 22**Änderung der Verordnung EG Nr. 2236/95*

Die Verordnung Nr. 2236/95 wird wie folgt geändert:

1) Der Titel wird durch den folgenden Titel ersetzt:

„Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates vom 18. September 1995 über die Grundregeln der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen im Bereich der transeuropäischen Telekommunikationsnetze“.

2) Der erste Artikel wird durch den folgenden Text ersetzt:

„Artikel 1: Definition und Anwendungsbereich

Diese Verordnung legt die Bedingungen, Modalitäten und Verfahren für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Vorhaben von gemeinsamem Interesse im Bereich der transeuropäischen Netze für Telekommunikation nach Artikel 155 Absatz 1 des Vertrages fest.“

3) Artikel 4, Absatz 3 wird gestrichen.

4) Artikel 5 Absatz 3 wird ersetzt durch den folgenden Text:

„3. Der Gesamtbetrag des Gemeinschaftszuschusses im Rahmen dieser Verordnung darf unabhängig von der gewählten Form X v. H. der Gesamtkosten der Investitionen nicht überschreiten.“

5) Artikel 5 b wird gestrichen.

6) Im Artikel 9 Absatz 1 Punkt a) wird der vierte Gedankenstrich gestrichen.

7) Artikel 10 wird durch den folgenden Text ersetzt:

„Artikel 10

Gewährung des Zuschusses

Nach Artikel 274 des Vertrages entscheidet die Kommission über die Gewährung von Zuschüssen im Rahmen dieser Verordnung auf Grund der Beurteilung der Anträge an Hand der Auswahlkriterien.“

8) Artikel 11 Absatz 7 wird durch den folgenden Text ersetzt:

„7. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 17 Absatz 3 einen Rahmen für die Modalitäten, den Zeitplan und die Beträge für die Zahlungen von Zinszuschüssen, Beihilfen für Bürgschaftsprämien und eine Beihilfe in der Form der Beteiligung an Risikokapitalfonds im Rahmen von Investitionsfonds oder vergleichbaren Finanzierungsinstrumenten, die in erster Linie Risikokapital für transeuropäische Verkehrsprojekte zur Verfügung stellen.“

9) Artikel 14 wird gestrichen.

10) Im Artikel 15 Absatz 3, erster Satz, wird der Verweis auf die Artikel 5 und 6 durch einen Verweis auf die Artikel 5 Absatz 1 und 2 und auf Artikel 6 ersetzt.

11) Artikel 16 Absatz 1 wird durch den folgenden Text ersetzt:

„1. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen jährlich einen Bericht über die im Rahmen dieser Verordnung durchgeführten Tätigkeiten vor. Dieser Bericht enthält eine Bewertung der in den verschiedenen Anwendungsbereichen durch die Gemeinschaftsunterstützung erzielten Ergebnisse an Hand der zu Beginn festgelegten Ziele.“

12) Der Anhang wird gestrichen.

### *Artikel 23*

#### *Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab 1. Januar 2007.

Für diejenigen Maßnahmen aus dem Bereich des Verkehrs und der Energie, die am Tag der Gültigkeit dieser Verordnung im Gange sind, gilt weiterhin die Verordnung EG Nr. 2236/95 in der am 31.12.2006 gültigen Fassung.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*

**FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE**

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

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

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

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

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

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

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

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

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES****2.1 Enveloppe totale de l'action (partie B): millions d'euros en CE**

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

**2.2 Période d'application:**

2007-2013

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

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

Millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> 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

- 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

- 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
<b>DNO</b>	<b>CD</b>	<b>NON</b>	<b>NON</b>	<b>N° 1A</b>

#### 4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

RÈGLEMENT (CE)..... DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL

du ..... déterminant les règles générales pour l'octroi d'un soutien financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie

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

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

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

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

voir ci-dessus

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

**2.2 Période d'application:**

2007-2013

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

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

Millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> décimale)

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

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

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

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

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

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

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

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

### 4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire<sup>1</sup>

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

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports<sup>2</sup>, avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deça des besoins.

<sup>1</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

<sup>2</sup> COM (2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020<sup>1</sup> sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières<sup>2</sup> et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations relatives aux réseaux transeuropéens de transport identifiés par le Conseil et le 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 ;

---

<sup>1</sup> Trafic total : +70% du trafic fret pour EU 15 et +100% pour EUR10.

<sup>2</sup> Plus de 65% du budget RTE est alloué aux projets ferroviaires, 20% aux systèmes de transport intelligents (ITS) et innovants, tels que les systèmes d'interopérabilité dans le domaine ferroviaire ou de la navigation aérienne. Un accent particulier est également mis sur le développement de grands projets transfrontaliers à vocation fret qui bénéficient d'une assurance des financements.

- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;

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

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

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

a. Le programme d'investissement RTE-T stimulera la compétitivité et l'économie en Europe. Il contribuera au développement du commerce international, notamment dans les nouveaux pays membres.

b. A court terme, les travaux de construction stimuleront l'emploi, en particulier dans les régions concernées.

c. A plus long terme, l'amélioration des conditions de vie résultant de la multiplication des occasions de rencontres et le développement des perspectives commerciales grâce à l'amélioration des connexions et de l'accessibilité sont estimées à 0,23 % du PIB et représentent environ un million d'emplois durables.

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

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

### Population visée

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

### Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;
- d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publics/privés";
- e) Effets socio-économiques directs et indirects, notamment sur l'emploi ;
- f) Impact sur l'environnement ;

g) garantie du respect du droit communautaire ;

h) calendrier d'exécution et information sur l'enveloppe financière et la participation prévue d'entités publiques ou autres ;

i) bénéfices retirés par les autres Etats membres.

### 5.3 Modalités de mise en œuvre

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

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

#### 6.1.1 Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> 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: <i>dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:</i>	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							

a) Études	4,5	5,0	6,0	8,5	8,5	17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
Sous-total 2	5,0	5,5	6,5	9,0	9,0	18,0	
<b>TOTAL</b>	6,0	6,5	7,5	10,0	10,0	20,0	

## 6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)<sup>1</sup>

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>e</sup> 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)
<i>Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T</i>	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40		
	Travaux	160		
<b>COÛT TOTAL</b>		200		

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

### 7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les besoins en ressources humaines et administratives seront couverts à l'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.

<sup>1</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

<b>Situation actuelle</b> <b>Types d'emplois</b>		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	<i>(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)</i>
	B	11		11	
	C	20		20	
Autres ressources humaines					
Total		58		58	

<b>Situation future</b> <b>Types d'emplois</b> <b>Variation par rapport à la situation actuelle</b>		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	37 (+10)		37 (+10)	<i>(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)</i>
	B	29 (+18)		29 (+18)	
	C	27 (+7)		27 (+7)	
Autres ressources humaines					
Total		93 (+35)		93 (+35)	

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires 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 en euros	Mode de calcul
<b>Enveloppe globale (Titre A7)</b>		
A0701 – Missions	200.000	200 missions par an et 1.000 € par mission
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires <sup>(1)</sup>	162.000	4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 € par personne
A07032 – Comités non obligatoires <sup>(1)</sup>		
A07040 – Conférences		
A0705 – Études et consultations		
Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
<b> Systèmes d'information (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Autres dépenses - partie A</b> (indiquer lesquelles)		

Total	362.000	
-------	---------	--

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

<sup>(1)</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

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

## 8. SUIVI ET ÉVALUATION

### 8.1 Système de suivi

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

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

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

### 8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

## 9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

1. Afin de garantir l'opportunité, la légalité et la régularité des dépenses couvertes dans le cadre des projets financés au titre du présent règlement, les Etats membres et la Commission, chacun dans son domaine de compétence, prennent les mesures nécessaires pour :
  - vérifier régulièrement que les projets et les études bénéficiant d'un soutien financier communautaire ont été exécutés correctement ;
  - prévenir et sanctionner les irrégularités, récupérer les fonds perdus à la suite d'une irrégularité, y compris les intérêts y afférents.
2. L'Etat membre effectue les contrôles nécessaires y inclus les contrôles sur place afin de vérifier et certifier la régularité et l'exactitude des demandes de paiements établies. L'Etat membre peut demander la participation de la Commission lors des contrôles sur place.

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

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

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

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

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

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

- la mise en place de procédures financières et contractuelles dérivées des dispositions du règlement financier et de ses modalités d'application ; ces procédures permettent d'assurer une application homogène des règles ;
- la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;
- la réalisation d'audits financiers sur place, soit selon un programme basé sur l'analyse de risques, soit en cas de doute sur un contractant ;
- la revue de l'adéquation du système de contrôle interne par la capacité d'audit interne, sur base d'une analyse des risques.

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

**DENOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE**

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

**2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES**

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

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

**2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:**

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

	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

Mio€ (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

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

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

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

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

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

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

### 3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

### 4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

### 5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

#### 5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

##### 5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concerning the European Regulatory Approach option, one can summarise the arguments by saying that the time is not yet ripe for really drastic regulatory measures. There are many concerns expressed with regard to the consequences for industry, employment and society in

general. Again it is argued that certain appropriate measures are incorporated in the future TEN-E policy actions.

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

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

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

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

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

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

### Toute l'Union Européenne

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

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

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

### Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

### Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

### Participation à des instruments financiers

- des bonifications d'intérêt sur les prêts accordés par la Banque européenne d'investissement ou d'autres organismes financiers publics ou privés ;



b) Réunion d'experts								
c) Information et publications								
Sous-total 2								
<b>TOTAL</b>	0.2	0.3	0.5	0.5	0.5	1.5	1.5	5

## 6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)<sup>1</sup>

CE en Mio€ (à la 3<sup>ème</sup> 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)
<u>Action 1</u>	Etudes	60	0.6	36
<u>Action 2</u>	Projets	60	5	300
<b>COÛT TOTAL</b>				335

## 7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

### 7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

<sup>1</sup> Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Autres ressources humaines				
Total	4		4	

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.

## 7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants €	Mode de calcul *
Fonctionnaires Agents temporaires	432.000	4*108.000 €
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
<b>Enveloppe globale (Titre A7)</b>		
A0701 – Missions	10.285	10 missions / an
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires <sup>(1)</sup>	81.000	2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
A07032 – Comités non obligatoires <sup>(1)</sup>		
A07040 – Conférences		
A0705 – Etudes et consultations		
... Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
<b>Systèmes d'information (A-5001/A-4300)</b>	50.000	PMS : système de gestion de projets
<b>Autres dépenses - partie A</b> (indiquer lesquelles)		
Total	141.285	

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

<sup>(1)</sup> 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'intérieure 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 **monitorage annuel** qui n'est ni une évaluation ni un audit mais vise essentiellement à donner une analyse indépendante et rapide de la mise en place du programme afin de pouvoir en corriger les éventuelles dérives ou faiblesses

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

### **8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue**

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

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

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

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

## **9. MESURES ANTI-FRAUDE**

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport