



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.5.2006
COM(2006) 245 definitivo

2004/0154 (COD)

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio

**Adattamento apportato a seguito dell'accordo del 17 maggio 2006
sul quadro finanziario 2007-2013**

(presentata dalla Commissione conformemente all'articolo 250, paragrafo 2, del trattato CE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

- **Motivazione e obiettivi della proposta**

La presente proposta costituisce una revisione della proposta iniziale della Commissione di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia (TEN) e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio che era stata presentata alle due istituzioni per la procedura di codecisione [riferimento: 2004/0154 (COD)]. Il Parlamento europeo ha esaminato il testo in prima lettura ed ha adottato una risoluzione legislativa il 26 ottobre 2005. La procedura di codecisione è rimasta a questo stadio a partire da tale data.

La proposta ha un'incidenza finanziaria ed è soggetta al quadro finanziario della Comunità per il periodo 2007-2013 sul quale è stato raggiunto un accordo interistituzionale nell'aprile 2006. Le risorse di bilancio individuate nella proposta iniziale della Commissione (sulla base di un'attenta valutazione dei bisogni) superano significativamente gli importi stabiliti nel quadro finanziario 2007-2013 per le reti transeuropee, sia nel campo dei trasporti che in quello dell'energia. La revisione della proposta iniziale di "regolamento finanziario per le reti transeuropee" scaturisce, pertanto, dalla necessità di adattare le disposizioni del regolamento alle risorse finanziarie confermate nell'aprile 2006.

Le risorse previste nel quadro finanziario rappresentano appena il 40 % dell'importo inizialmente proposto per il settore dei trasporti e il 45 % di quello proposto per il settore dell'energia. Per tale motivo è necessario adattare le modalità di concessione degli aiuti (in particolare le modalità per la scelta dei progetti e le aliquote di contributo). In aggiunta a quanto sopra, in questa proposta modificata si è tenuto conto delle osservazioni espresse dal Parlamento europeo in prima lettura. Da ultimo, la formulazione della proposta è stata migliorata in più punti.

- **Contesto generale**

Il trattato che istituisce la Comunità europea stabilisce che la Comunità può appoggiare progetti di interesse comune individuati nella rispettiva rete transeuropea (articolo 155). Su tale base, il regolamento (CE) n. 2236/95 [modificato dai regolamenti (CE) n. 1655/1999 del 19 luglio 1999, (CE) n. 788/2004 del 21 aprile 2004, (CE) n. 807/2004 del 21 aprile 2004 e (CE) n. 1159/2005 del 6 luglio 2005] disciplina la concessione di contributi finanziari della Comunità ai progetti nel settore delle reti transeuropee dal 1995. Nel settore dei trasporti (che assorbe la parte più consistente delle risorse), fino al 2005 erano stati concessi circa 5,5 mrd EUR a progetti di infrastrutture e ai sistemi "intelligenti" di trasporto (quale GALILEO) che, nel complesso, hanno contribuito (o contribuiranno, una volta operativi) a rendere il sistema globale europeo dei trasporti più efficiente, agevolando il funzionamento del mercato interno e la libera circolazione dei cittadini, garantendo la mobilità in condizioni di sostenibilità.

Le sovvenzioni comunitarie provenienti dal bilancio delle reti transeuropee (RTE) sono concesse a progetti preparati, finanziati e attuati dalle autorità degli Stati membri, da organizzazioni internazionali (quale l'Agencia spaziale europea), da soggetti o imprese

pubblici o privati. Le imprese di diritto privato che realizzano progetti di reti transeuropee operano, nella maggior parte dei casi, sotto la responsabilità degli Stati membri e/o con finanziamenti pubblici nazionali. Nel settore dell'energia in generale, e in quello dei trasporti in determinati casi, i progetti finanziati sul bilancio RTE sono preparati, finanziati e realizzati da imprese private. Gli aiuti comunitari possono essere concessi per finanziare l'esecuzione di studi (fino al 50% delle spese relative) al fine di contribuire al superamento dei rischi nelle fasi iniziali del progetto, oppure possono contribuire a finanziare l'attuazione del progetto. Una sempre maggiore attenzione è rivolta a forme e strumenti di aiuto comunitario in grado di promuovere l'apporto di finanziamenti privati.

Nonostante il modesto livello dei finanziamenti comunitari rispetto al costo dei progetti presi in considerazione (è stato calcolato che per il completamento della rete transeuropea dei trasporti sarà necessaria una spesa di circa 600 mrd EUR entro il 2020) i contributi nel quadro del bilancio delle reti transeuropee si sono rivelati decisivi per l'esistenza stessa di numerosi progetti (quale GALILEO), hanno assicurato il rispetto degli obiettivi di completamento, hanno permesso di riunire più investitori e hanno garantito il rispetto di norme tecniche particolarmente severe in numerosi altri progetti. Gli stanziamenti di bilancio — insufficienti rispetto alle esigenze complessive — hanno sempre risposto all'obiettivo di garantire un elevato valore aggiunto europeo alla rete nel suo insieme.

Solo l'attribuzione di tutte le risorse di bilancio previste nella proposta iniziale (20,350 mrd EUR per il settore dei trasporti e 0,34 mrd EUR per quello dell'energia) avrebbe permesso alla Comunità di stimolare efficacemente gli investimenti necessari per conseguire il completamento delle reti transeuropee, in particolare della rete transeuropea dei trasporti. La drastica riduzione dei fondi assegnati (scesi a 8,013 mrd EUR per i trasporti e a 0,155 mrd EUR per l'energia) scarica sugli Stati membri il peso degli investimenti necessario per conseguire, nonostante tutto, gli obiettivi di completamento della rete fissati negli "orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia" adottati dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Allo stesso tempo, la riduzione delle risorse accresce la necessità di fare appello a investitori privati affinché partecipino più attivamente al finanziamento delle reti transeuropee, con la prospettiva di beneficiare di un migliore accesso a zone economiche e a centri di consumo, nonché alle regioni ultraperiferiche. Al momento di eseguire il bilancio, la Commissione applicherà i metodi di valutazione più appropriati per assicurarsi che la concessione dei fondi comunitari limitati possa generare il maggior valore aggiunto possibile per le reti transeuropee.

- **Disposizioni vigenti nel settore della proposta**

Il regolamento del Consiglio (CE) n. 2236/95 del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, modificato dai regolamenti (CE) n. 1655/1999 del 19 luglio 1999, (CE) n. 788/2004 del 21 aprile 2004, (CE) n. 807/2004 del 21 aprile 2004 e (CE) n. 1159/2005 del 6 luglio 2005.

La presente proposta di regolamento garantisce, essenzialmente, la continuazione del finanziamento comunitario di progetti d'interesse comune nei settori delle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti per il periodo 2007-2013. La proposta non modifica i principi fondamentali del finanziamento delle reti transeuropee, disciplinati dal regolamento (CE) n. 2236/95. Le modifiche introdotte riguardano tre settori principali: 1) determinazione delle risorse di bilancio, 2) revisione delle modalità di finanziamento sulla base a) dell'evoluzione delle priorità per lo sviluppo delle reti transeuropee e il finanziamento nel corso dell'ultimo

decennio, nonché delle norme tecniche applicabili b) delle risorse di bilancio disponibili e c) della necessità generalmente riconosciuta di rafforzare l'effetto-leva del finanziamento delle reti transeuropee facendo appello agli investitori pubblici e privati e, infine, 3) adattamento all'evoluzione del quadro giuridico/amministrativo, con particolare riferimento alla gestione del bilancio comunitario.

Benché il loro importo per il periodo 2007-2013 sia ampiamente inferiore a quello ritenuto necessario, le risorse di bilancio, se confrontate con il periodo precedente, ampliano notevolmente le possibilità di finanziamento delle reti transeuropee. Nel settore dei trasporti, l'aumento da 4,4 a 8,1 mrd EUR rappresenta un raddoppio delle risorse, visto che il progetto GALILEO (al quale è stato destinato il 15 % delle risorse disponibili nel corso del periodo 2000-2006) sarà finanziato, in futuro, su una linea di bilancio autonoma. Per gestire efficacemente le maggiori risorse destinate alla rete transeuropea dei trasporti la Commissione prevede di creare un'agenzia esecutiva. Tale misura è stata approvata dal comitato di regolamentazione per le agenzie esecutive il 16 novembre 2005.

- **Coerenza con gli altri obiettivi e le altre politiche dell'Unione**

La proposta è coerente con le altre politiche e gli altri obiettivi dell'Unione, in particolare nei seguenti settori:

1) funzionamento del mercato interno: facilitare la libera circolazione delle merci, dei servizi e dei lavoratori collegando fra di loro le reti nazionali (creazione dei collegamenti mancanti alle frontiere nazionali e garanzia dell'interoperabilità delle reti sopprimendo gli ostacoli tecnici; garanzia di una capacità costante lungo i principali assi europei) sia attraverso la rimozione delle strozzature fisiche sia attraverso un maggior ricorso ai sistemi intelligenti per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture;

2) sviluppo sostenibile: contribuire alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica e di particolati tossici, promuovendo lo sviluppo continuo dei grandi assi europei (progetti prioritari nei settori dei trasporti e dell'energia), ad esempio per combattere la congestione del traffico, incoraggiare la concentrazione dei flussi di traffico internazionali, rendere le città più pulite e migliorare in tal modo la qualità di vita dei cittadini; collegando le varie modalità di trasporto in modo da stimolare lo sviluppo del trasporto intermodale e limitare le emissioni provocato dal traffico su gomma a lungo raggio;

3) politica regionale: accrescere l'accessibilità creando connessioni efficaci tra le infrastrutture — migliorare in particolare l'accesso alle regioni ultraperiferiche e/o con svantaggi strutturali al fine di stimolare la loro integrazione economica;

4) allargamento e politiche di vicinato: ampliare le connessioni nei settori dell'energia e dei trasporti (in particolare su rotaia e per vie navigabili) al di là delle attuali frontiere dell'UE per agevolare la nascita di corridoi europei necessari per la prestazione di servizi efficienti e per il corretto funzionamento dei flussi di scambio.

A livello orizzontale, la proposta contribuisce al conseguimento degli obiettivi dell'agenda di Lisbona (in aggiunta agli obiettivi menzionati in precedenza, quale la promozione di tecnologie innovative per la gestione del traffico) e tiene pienamente conto degli obiettivi di gestione razionale ed efficace del bilancio comunitario.

2. CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

• Consultazione delle parti interessate

La proposta è in relazione diretta con gli orientamenti comunitari per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto e di energia. Per il settore dei trasporti, nel corso del 2003 sono state effettuate una valutazione dell'impatto e una consultazione delle parti interessate in vista del riesame degli "Orientamenti" (adottati nel 2004 con decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti); i risultati sono stati pubblicati nel documento SEC(2003) 1060. Per il settore dell'energia i risultati di una approfondita valutazione dell'impatto sono stati pubblicati nel documento SEC(2003) 1369. Le due valutazioni hanno messo in evidenza la necessità di assegnare, a valere sul bilancio comunitario, un adeguato sostegno finanziario per stimolare gli investimenti nazionali (pubblici e privati) e garantire il completamento, nei tempi stabiliti, delle reti dell'energia e dei trasporti. Nell'ambito della proposta modificata di regolamento finanziario relativo alle reti transeuropee non è pertanto necessaria né una consultazione separata delle parti interessate né una valutazione dell'impatto

• Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici/di competenza interessati

La necessità di investire nelle infrastrutture, in particolare nel settore dei trasporti, è stata analizzata a livello europeo da numerosi studi approfonditi, uno dei quali intitolato "Scenari, previsioni di traffico e analisi dei corridoi della rete transeuropea", realizzato nel 2004 per conto della Commissione europea. Le conclusioni di tale studio e dell'analisi effettuata dalla Commissione in stretta collaborazione con gli Stati membri hanno permesso di accertare l'entità degli investimenti necessari nella rete transeuropea dei trasporti fino al 2020, così come nei 30 progetti prioritari connessi a questa rete e definiti nella citata decisione sugli orientamenti (decisione n. 884/2004/CE che modifica la decisione n. 1692/1996/CE). Allo stesso tempo, la suddetta analisi ha permesso alla Commissione di valutare l'entità delle risorse da attingere dalla linea del bilancio comunitario relativa alle reti transeuropee dei trasporti, come previsto nella proposta iniziale di regolamento finanziario relativo alle reti transeuropee.

Metodologia applicata

Metodi consolidati di previsione del traffico e indagini presso gli Stati membri condotte attraverso i rispettivi comitati delle reti transeuropee.

Principali organizzazioni ed esperti consultati

Società di consulenza specializzate nel settore in questione ed esperti dei governi degli Stati membri.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

Non è stata indicata l'esistenza di rischi potenziali gravi con conseguenze irreversibili.

La concessione dell'aiuto comunitario richiesto è fondamentale per mobilitare gli investimenti necessari per il completamento, nei tempi previsti, delle reti transeuropee interessate.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

Le conclusioni degli esperti sono state inserite nelle relazioni pubblicate dalla Commissione e di esse si è tenuto conto nelle proposte relative agli orientamenti comunitari e al regolamento finanziario delle reti transeuropee.

• **Valutazione dell'impatto**

Dato che la proposta è direttamente legata agli orientamenti comunitari relativi allo sviluppo delle reti transeuropee nei settori dei trasporti e dell'energia e che le valutazioni dell'impatto sono state effettuate nel quadro di tali orientamenti, non è stata necessaria alcuna valutazione di impatto separata.

In linea generale, l'analisi conferma il fatto che la concessione di un aiuto finanziario della Comunità a progetti di interesse comune permette di rispondere alle grandi priorità relative alle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti in modo più rapido ed efficace di quanto avverrebbe in assenza di tale aiuto. La concessione di questo aiuto produce vantaggi significativi per i sistemi comunitari dei trasporti e dell'energia e, di conseguenza, contribuisce alla crescita economica, alla creazione d'occupazione (occupazione temporanea durante la fase di costruzione e occupazione permanente a lungo termine), al miglioramento del benessere dei cittadini (ad esempio, grazie alla riduzione dei tempi di spostamento) e apporta inoltre vantaggi all'ambiente (grazie alla riduzione delle emissioni).

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

• **Sintesi delle misure proposte**

La proposta, che modifica la proposta iniziale della Commissione del luglio 2004, fissa le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia per il periodo 2007-2013. In base al quadro finanziario per tale periodo, concordato nell'aprile 2006, essa fissa le risorse di bilancio per la concessione di aiuti ai progetti di interesse comune in questi due settori infrastrutturali.

La proposta stabilisce le modalità per la concessione dell'aiuto finanziario della Comunità, tenendo conto delle risorse di bilancio disponibili, delle priorità politiche relative allo sviluppo delle reti transeuropee e al suo finanziamento, nonché del quadro giuridico/amministrativo per la gestione del bilancio comunitario. Da questo punto di vista, la proposta fissa in particolare: le modalità per la selezione dei progetti, le forme di aiuto comunitario (comprese due forme nuove: la partecipazione a uno strumento di garanzia e il contributo alle attività di imprese comuni, a norma dell'articolo 171 del trattato che istituisce la Comunità europea), le aliquote massime dell'aiuto comunitario (aliquote più elevate per categorie specifiche di progetti ad elevata priorità, al fine di aumentare l'effetto volano per mobilitare gli investimenti provenienti da numerose fonti pubbliche e private). La proposta chiarisce le disposizioni relative alla concessione degli aiuti e all'attuazione delle corrispondenti decisioni della Commissione (comprese le misure da adottare in caso di irregolarità), nonché il ruolo degli Stati membri interessati. Definisce meglio la tipologia dei potenziali beneficiari degli aiuti comunitari nel settore delle reti transeuropee, nonché altri termini chiave oggetto della proposta di regolamento. Nel complesso, le modalità e le disposizioni proposte sono finalizzate a fare in modo che gli aiuti comunitari siano sempre più concentrati sulle massime priorità dello sviluppo della rete.

- **Base giuridica**

Articolo 155 del trattato che istituisce la Comunità europea.

- **Principio di sussidiarietà**

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra tra le competenze esclusive della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri per la ragione che segue.

La concessione di aiuti finanziari della Comunità a valere sul bilancio delle reti transeuropee riguarda le priorità più pressanti di tali reti nel loro insieme, cioè le priorità stabilite dal punto di vista della Comunità e fissate negli orientamenti comunitari per lo sviluppo di tali reti. Queste priorità (quali il completamento delle reti, l'eliminazione delle strozzature lungo le reti stesse, i progetti prioritari relativi alle reti, la realizzazione di tratte transfrontaliere di progetti, progetti che contribuiscono all'ottimizzazione dell'utilizzo delle infrastrutture — in particolare attraverso l'elaborazione e l'attuazione di tecnologie di gestione innovative per le varie modalità di trasporto, la promozione di un riequilibrio delle modalità di trasporto a favore di quelle più rispettose dell'ambiente — progetti che contribuiscono al miglioramento della sicurezza, della qualità dei servizi e dell'interoperabilità delle reti transeuropee) vanno oltre le priorità stabilite a livello nazionale. La loro attuazione garantisce un valore aggiunto europeo che supera i vantaggi derivanti dalle "priorità nazionali". Per attuare queste priorità delle reti transeuropee nel modo più rapido ed efficiente possibile è fondamentale che la Comunità stimoli adeguatamente gli sforzi d'investimento a livello nazionale attraverso la concessione di aiuti.

Anche se coordinassero i loro sforzi, gli Stati membri, da soli, non sarebbero in grado di assicurare i pieni vantaggi che possono derivare da un'azione a livello comunitario.

L'azione comunitaria può realizzare meglio gli obiettivi della proposta per i seguenti motivi.

La necessità di un'azione comunitaria per stimolare il finanziamento di progetti d'interesse comune nel settore delle reti transeuropee deriva direttamente dalla responsabilità che spetta alla Comunità di sviluppare tali reti che, per loro natura, hanno una portata comunitaria.

Si prevede che il sostegno comunitario ai progetti di reti transeuropee produrrà conseguenze positive per la crescita economica (migliore funzionamento del mercato interno, contributo alla creazione di occupazione temporanea e permanente), il benessere dei cittadini e l'ambiente.

Gli Stati membri restano responsabili della preparazione, del finanziamento e dell'attuazione dei progetti nei loro territori, conformemente alla rispettiva normativa nazionale. L'Unione stimola gli investimenti degli Stati membri nelle infrastrutture per fare in modo che le priorità europee siano trattate in via preferenziale a livello nazionale.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

- **Principio di proporzionalità**

La proposta è conforme al principio di proporzionalità per le ragioni esposte qui di seguito.

Le misure proposte mirano a stimolare gli investimenti nazionali diretti nelle infrastrutture in vista del conseguimento di importanti vantaggi per la Comunità nel suo insieme; al tempo stesso, il processo decisionale per la pianificazione, il finanziamento e l'attuazione dei progetti infrastrutturali di interesse comune resta soggetto alle rispettive normative e procedure nazionali.

La Commissione e i governi nazionali condividono la responsabilità per la gestione degli aiuti concessi ai progetti di reti transeuropee.

- **Scelta degli strumenti**

Strumenti proposti: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero idonei per la ragione seguente:

la proposta riguarda la revisione di un regolamento esistente.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta è soggetta al quadro finanziario della Comunità per il periodo 2007-2013.

5. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

- **Semplificazione**

La proposta prevede la semplificazione delle procedure amministrative per le autorità pubbliche (UE o nazionali) e la semplificazione delle procedure amministrative per i privati.

La proposta contribuisce a chiarire e semplificare le procedure per la concessione degli aiuti e ad alleggerire gli oneri amministrativi.

Proposta modificata di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e che modifica il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 156,

vista la proposta della Commissione¹,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,

visto il parere del Comitato delle regioni³,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁴,

considerando quanto segue:

- (1) Il Consiglio di Barcellona del 15 e 16 marzo 2002 ha sottolineato nelle sue Conclusioni che le reti dell'energia e dei trasporti potenti e integrate sono la spina dorsale del mercato interno europeo e che una migliore utilizzazione delle reti esistenti e il completamento dei collegamenti mancanti aumenteranno l'efficienza e la concorrenza, assicurando un livello adeguato di qualità e una minore congestione e, di conseguenza, una maggiore sostenibilità. Tali esigenze sono in armonia con la strategia adottata dai capi di Stato e di governo al vertice di Lisbona e periodicamente ribadita in seguito.
- (2) Il Consiglio europeo del 12 e 13 dicembre 2003 ha approvato un'azione europea per la crescita e ha invitato la Commissione a riorientare le spese, se necessario, verso gli investimenti in capitale fisico e, in particolare, nell'infrastruttura delle reti transeuropee, i cui progetti prioritari rappresentano elementi essenziali per rafforzare la coesione del mercato interno.
- (3) I ritardi registrati nella realizzazione di connessioni transeuropee di elevate prestazioni, soprattutto nella realizzazione delle sezioni transfrontaliere, rischiano di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati e delle regioni

¹ GU C del , pag. .

² GU C del , pag. .

³ GU C del , pag. .

⁴

periferiche che non potranno - o non potranno più – approfittare pienamente degli effetti benefici del vasto mercato comunitario.

- (4) La decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁵, ritiene che le spese necessarie per il completamento della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 ammontino a circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 **160** miliardi di euro.

(4 bis) In sintonia con la comunicazione sulla promozione del trasporto sulle vie navigabili interne NAIADES⁶ e tenendo conto della sostenibilità del trasporto per via navigabile, i progetti prioritari fluviali devono beneficiare di un tasso di finanziamento incentivante, come per le sezioni transfrontaliere.

(4 ter) Nella risoluzione dell'8 giugno 2005 sulle sfide politiche e sugli strumenti di bilancio dell'Unione allargata per il periodo 2007-2013, il Parlamento europeo ha sottolineato l'importanza strategica delle reti di trasporto per il completamento del mercato unico e per lo sviluppo di relazioni più strette fra i paesi candidati, quelli in fase di adesione o appartenenti alla "cerchia di amici". Inoltre, il Parlamento europeo ha espresso l'intenzione di prendere in considerazione strumenti di finanziamento innovativi, come le garanzie di prestito, le concessioni europee, i prestiti europei e un fondo per l'abbuono dei tassi di interesse.

- (5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata.

- (6) **Tenuto conto degli importi concessi alle reti transeuropee dell'energia e dei trasporti (in seguito: RTE-T e RTE-E) conformemente al quadro finanziario pluriennale 2007-2013, non è possibile** soddisfare tutte le necessità di finanziamento connesse all'attuazione **delle priorità stabilite nelle decisioni** n. 1692/1996/CE (RTE-T) e n. .../.../CE (RTE-E). A integrazione dei finanziamenti nazionali pubblici e privati, occorre pertanto concentrare queste risorse su determinate categorie di progetti che apportino il massimo valore aggiunto all'insieme della rete – con particolare riferimento alle sezioni transfrontaliere e ai progetti tesi all'eliminazione delle strozzature, con l'obiettivo di garantire la continuità dell'infrastruttura della RTE-T o della RTE-E.

- (7) La [decisione .../.../CE] del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce gli orientamenti relativi alle reti transeuropee dell'energia e che abroga la decisione 96/391/CE e la decisione 1229/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del ...⁷ individua gli obiettivi, le priorità di azione e i progetti di interesse comune per

⁵ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag. 1).

⁶ **COM (2006) 6.**

⁷ GU L...

completare e sviluppare queste reti, compresi i progetti prioritari, e accorda una priorità adeguata ai progetti dichiarati di interesse europeo. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e completare le interconnessioni con i paesi vicini, Stati membri o paesi terzi, ammontano a 28 miliardi di euro fino al 2013, soltanto per i progetti prioritari. Tale somma comprende investimenti per circa 8 miliardi di euro da realizzare in paesi terzi.

~~La decisione n. 1229/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia e che abroga la decisione n. 1254/96/CE[31], individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare tale rete, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.~~

- (8) Il Consiglio europeo del 12 e 13 dicembre 2003 ha anche invitato la Commissione a continuare a studiare se sia necessario istituire uno strumento specifico di garanzia comunitaria – nell'ambito dei progetti RTE-T – destinato a coprire determinati rischi successivi alla costruzione. Per quanto riguarda l'energia, il Consiglio ha invitato la Commissione a riorientare, se necessario, le spese verso investimenti in capitale fisico al fine di stimolare la crescita.

Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee⁹, modificato dal regolamento (CE) n. 1655/99/CE e dal regolamento (CE) n. 807/2004/CE, rappresenta già un progresso concreto, in quanto per i progetti dichiarati prioritari autorizza un tasso di finanziamento superiore, portato al 20%¹⁰. Tuttavia, continua a dipendere dalle norme di attuazione che meritano di essere semplificate e da uno stanziamento di bilancio con risorse limitate. Risulta quindi necessario, a integrazione dei finanziamenti pubblici e privati, aumentare l'importo e il tasso di intervento del contributo della Comunità per rafforzare l'effetto di incentivo dei fondi comunitari, permettendo così di realizzare i progetti prioritari approvati.

~~Alla luce degli sviluppi di ogni componente delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia e delle loro caratteristiche intrinseche e nel contesto di una gestione più efficace, è opportuno prevedere diversi regolamenti distinti per i settori finora disciplinati dall'unico regolamento (CE) n. 2236/95.~~

Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis

⁸ GU L 176 del 12.7.2003, pag. 11.

⁹ GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 46).

¹⁰ Tutti i progetti prioritari nel settore dell'energia beneficiano di questo tasso, mentre nel settore dei trasporti il tasso si applica esclusivamente alle sezioni transfrontaliere o che superano barriere naturali.

comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività e la crescita della Comunità.

Visto che gli obiettivi di attuazione delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo della necessità di coordinamento delle azioni nazionali, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare una serie di misure in conformità con il principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. A norma del principio di proporzionalità di cui all'articolo summenzionato, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento degli obiettivi fissati.

- (9) **Il contributo finanziario della Comunità a titolo del bilancio delle reti transeuropee deve concentrarsi** sui progetti o sulle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. [.../.../CE]1229/2003/CE. Deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.
- (10) Il contributo finanziario della Comunità è concesso al fine di sviluppare progetti d'investimento nelle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, di garantire un serio impegno finanziario, di mobilitare gli investitori istituzionali e di stimolare la formazione di consorzi di finanziamento tra settore pubblico e settore privato. Nel settore dell'energia, il contributo finanziario deve contribuire principalmente a superare gli ostacoli finanziari che possono presentarsi durante la preparazione dei progetti e durante la fase di sviluppo precedente l'avvio della fase di costruzione e dovrà concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari e sulle interconnessioni con i paesi vicini.
- (10 bis) Nella comunicazione al Parlamento europeo e al Consiglio, del 4 luglio 2005, sulla realizzazione del sistema europeo di segnalamento ferroviario ERTMS¹¹, la Commissione ha sottolineato l'importanza di assicurare una migrazione rapida e coordinata verso questo sistema per garantire l'interoperabilità della rete transeuropea. A tal fine è necessario un sostegno comunitario mirato e limitato nel tempo, per gli elementi connessi all'infrastruttura e per quelli a bordo.**
- (11) Per alcuni progetti lo Stato membro o gli Stati membri possono essere rappresentati da organizzazioni internazionali. Per **alcuni** progetti specifici la Commissione ne affida l'esecuzione a imprese comuni, a norma dell'articolo 171 del trattato che istituisce la Comunità europea. Queste situazioni particolari richiedono l'estensione del concetto di beneficiario del contributo finanziario della Comunità ai sensi del presente regolamento.
- (12) Il contributo finanziario della Comunità deve poter assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzioni ~~diretta~~ **(studi e lavori)**, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione. **In ogni caso, il contributo finanziario della Comunità dovrebbe essere concesso conformemente alle disposizioni del regolamento** (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio, del 25

¹¹ **COM (2005) 298.**

giugno 2002, che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee¹² (**e relative modalità di esecuzione**) tranne nei casi in cui il **presente regolamento** deroga espressamente a tali regole.

~~Il contributo finanziario della Comunità deve potere assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione.~~

- (13) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale, **distinguendo per progetto finanziato, autorizzazione di programma pluriennale e stanziamenti d'impegno autorizzati annualmente.** In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

(13 bis) Occorre istituire una serie di strumenti, istituzionali o contrattuali, per incoraggiare il finanziamento pubblico-privato che abbiano dimostrato la loro efficacia, accompagnati da garanzie giuridiche compatibili con il diritto della concorrenza e col mercato interno, curando al tempo stesso la diffusione delle buone pratiche fra gli Stati membri.

- (14) È necessario curare in modo particolare il coordinamento efficace di tutte le azioni comunitarie che hanno ripercussioni sulle reti transeuropee, in particolare dei finanziamenti provenienti dai fondi strutturali e dal Fondo di coesione, nonché degli interventi della Banca europea per gli investimenti.
- (15) Il presente regolamento fissa, per tutto **il periodo di attuazione,** una dotazione finanziaria che costituisce per l'autorità di bilancio il riferimento privilegiato ai sensi del punto ~~3337~~ dell'accordo interistituzionale del ~~617~~ maggio ~~1999~~**2006** tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina e il miglioramento della procedura di bilancio¹³.
- (16) Dato che la realizzazione delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia mira a conseguire obiettivi che non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri tenuto conto, in particolare, della necessità di coordinamento delle azioni nazionali, e che possono pertanto essere meglio realizzati a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in ossequio al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto necessario per raggiungere questi obiettivi.
- (17) ~~Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, Le~~ misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento devono essere adottate in

¹² GU L 248 del 16.9.2002, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo da ... (GU L ...).

¹³ GU L

conformità con la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁴.

- (18) Alla luce degli sviluppi di ogni singolo componente delle reti transeuropee – trasporti ed energia - e delle loro caratteristiche intrinseche, e nell'ottica di una gestione più efficace di ogni programma, è opportuno prevedere numerosi regolamenti distinti per i settori fino ad ora disciplinati dal regolamento (CE) n. 2236/95.
- (19) Il presente regolamento intende **determinare** i principi generali per l'assegnazione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia in conformità del diritto e delle politiche comunitarie, **in particolare** in materia di concorrenza, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile, aggiudicazione degli appalti pubblici e realizzazione effettiva delle politiche comunitarie in materia di interoperabilità.

~~Il presente regolamento intende instaurare un programma per determinare i principi generali per l'assegnazione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Questo programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare in materia di protezione dell'ambiente, deve concorrere a rafforzare il mercato interno e a stimolare la competitività e la crescita della Comunità.~~

~~Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, è opportuno fissare le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹⁵.~~

- (20) Viste queste premesse e tenuto conto dell'adozione, attraverso il presente regolamento, di disposizioni specifiche nel settore dei trasporti e dell'energia e di disposizioni relative ai sistemi di posizionamento e di navigazione via satellite tramite il regolamento (CE) n. del Parlamento europeo e del Consiglio del ...¹⁶, e di disposizioni relative ai sistemi di posizionamento e di navigazione via satellite, è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 2236/95 al fine di limitarne l'ambito di applicazione al solo settore delle telecomunicazioni,

¹⁴ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

¹⁵ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

¹⁶ GU L Cfr. la pagina della Gazzetta ufficiale relativa al regolamento riguardante il sistema di posizionamento e di navigazione via satellite (GALILEO).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I

Disposizioni generali

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento definisce le condizioni, le modalità e le procedure di erogazione del contributo comunitario a favore di progetti d'interesse comune nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, ai sensi dell'articolo 155, paragrafo 1 del trattato.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- 1) « progetto di interesse comune »: il progetto o la parte di progetto definiti d'interesse comune per la Comunità, nel settore dei trasporti, dalla decisione n. 1692/96/CE e, nel settore dell'energia, dalla **[decisione n. .../.../CE]** decisione n. 1229/2003/CE;
- 2) « progetto prioritario »: un progetto d'interesse comune considerato prioritario per la Comunità nel settore dei trasporti, a norma dell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE e, nel settore dell'energia, a norma della **[decisione n. .../.../CE]** decisione n. 1229/3003/CE;
- 3) « parte di progetto »: ogni attività indipendente, dal punto di vista finanziario, tecnico o temporale, che concorre alla realizzazione del progetto;
- 3 bis) « sezione transfrontaliera »: le sezioni transfrontaliere di cui all'articolo 19ter della decisione n. 1692/96/CE, comprese le sezioni transfrontaliere che assicurano, via un terzo Stato, la continuità di un progetto prioritario fra due Stati membri;**
- 4) « strozzatura »: gli ostacoli, sotto il profilo della velocità e/o della capacità, che non consentono di garantire la continuità del flusso di trasporto, in particolare nell'ambito dei progetti prioritari;**
- 5) « beneficiario »: uno o più Stati membri, organizzazioni internazionali, imprese comuni ai sensi dell'articolo 171 del trattato, imprese o organismi aventi la responsabilità totale di un progetto che si propongono di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto.**

~~l'organismo pubblico o privato avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;~~

- 6) « studi »: gli studi necessari alla definizione di un progetto, compresi gli studi preparatori, di fattibilità, di valutazione **e di convalida** e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori, necessari per la definizione completa di un progetto e per la decisione in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria ;
- 7) « lavori »: l'acquisto e la fornitura di componenti, sistemi e servizi e la realizzazione dei lavori di costruzione ed installazione relativi al progetto, compreso il collaudo degli impianti e la messa in servizio del progetto;
- 8) « rischi successivi alla fase di costruzione »:
i rischi che si presentano nei primi anni successivi alla fine della costruzione dovuti a fattori specifici e che comportano una diminuzione dei redditi d'esercizio rispetto alle previsioni;
- 9) « costo del progetto » : il costo totale degli studi e o dei lavori direttamente legati **e/o** necessari alla realizzazione del progetto ed effettivamente sostenuti dal beneficiario;
- 10) « costo ammissibile » : la parte del costo del progetto presa in considerazione dalla Commissione per il calcolo del contributo finanziario della Comunità.

Capo II

Progetti ammissibili, forme e modalità del contributo finanziario dell'intervento e cumulo dei finanziamenti

Articolo 3

*Ammissibilità dei progetti **e delle richieste di contributo finanziario della Comunità***

1. Possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità ai sensi del presente regolamento unicamente i progetti di interesse comune individuati ai sensi delle decisioni n. 1692/96/CE e n. [.../.../CE] 1229/2003/CE.

L'ammissibilità delle richieste di contributo finanziario della Comunità relative a questi progetti è subordinata al rispetto del diritto comunitario e delle politiche comunitarie.

~~L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.~~

3.2 Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte del richiedente il contributo finanziario della Comunità e, ove opportuno, dello Stato membro o degli Stati membri interessati, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ogni Stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

I progetti relativi ai trasporti riguardanti sezioni transfrontaliere o una parte di essi possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità se fra gli Stati membri interessati esiste un accordo bilaterale concernente il completamento del progetto transfrontaliero sul rispettivo territorio nazionale.

Articolo 4

*Presentazione delle richieste di contributo **finanziario***

Le domande di contributo finanziario della Comunità sono presentate alla Commissione dallo Stato membro o dagli Stati membri, dalle organizzazioni internazionali e dalle imprese comuni o, previo accordo dello Stato membro o degli Stati membri interessati, da imprese oppure organismi pubblici o privati.

Le domande di contributo finanziario della Comunità sono presentate alla Commissione dallo Stato membro o dagli Stati membri interessati. Per quanto riguarda il settore dell'energia, le domande possono essere presentate, previo accordo dello Stato membro o degli Stati membri interessati, dalle imprese oppure organismi pubblici o privati direttamente interessati.

Articolo 5

Selezione dei progetti

1. I progetti d'interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite dalle decisioni n. 1692/96/CE **e n. .../.../CE**.

2. Nel settore dei trasporti è rivolta particolare attenzione ai progetti ~~e programmi~~ che seguono:

a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel caso di **sezioni** ~~progetti~~ transfrontaliere;

b) progetti riguardanti le strozzature che interessano progetti prioritari;

c) progetti che contribuiscono alla continuità della rete e all'ottimizzazione della sua capacità;

d) progetti prioritari che contribuiscono all'integrazione del mercato interno in una Comunità allargata e al riequilibrio delle modalità di trasporto, privilegiando quelle più rispettose dell'ambiente, in particolare il trasporto merci su lunga distanza; a tal fine, tutte le richieste di finanziamento per linee ferroviarie ad alta velocità dovranno essere accompagnate da un'analisi dettagliata delle capacità liberate sulle reti convenzionali a favore del trasporto merci grazie al trasferimento del trasporto viaggiatori sulla linea a grande velocità;

e) progetti che contribuiscono al miglioramento della qualità del servizio offerto sulla rete transeuropea e che favoriscono, tra l'altro, attraverso interventi infrastrutturali, la

sicurezza e la protezione degli utenti e assicurano l'interoperabilità tra le reti nazionali. ;

f) progetti riguardanti la realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System) e sistemi di gestione del traffico aereo, marittimo, fluviale e costiero che garantiscono l'interoperabilità fra le reti nazionali.

~~programmi per la realizzazione di sistemi di gestione del traffico ferroviario — in tutte le sue componenti — nonché dei sistemi di gestione del traffico aereo e marittimo che garantiscono l'interoperabilità.~~

3. Nel settore dell'energia è rivolta particolare attenzione ai progetti che contribuiscono:
- (a) alla continuità della rete e all'ottimizzazione della sua capacità,
 - (b) all'integrazione del mercato interno dell'energia, con particolare riferimento alle sezioni transfrontaliere,
 - (c) alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, con particolare riferimento alle interconnessioni con i paesi terzi,
 - (d) alla connessione delle fonti di energia rinnovabili e/o
 - (e) alla sicurezza, affidabilità e interoperabilità delle reti interconnesse.

Articolo 6
-Forme di aiuto

~~Il contributo finanziario della Comunità copre gli studi, i lavori e i rischi successivi alla fase di costruzione.~~

Articolo 6
Forme e modalità del contributo finanziario della Comunità ~~d'intervento~~

1. Il contributo finanziario della Comunità ~~agli studi e ai lavori~~ relativo ai progetti di cui all'articolo 3, paragrafo 1, può assumere una o più delle forme ~~d'intervento~~ di seguito indicate:

- a) sovvenzioni per **studi o lavori**;
- b) abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati;
- c) garanzie su prestiti per coprire i rischi successivi alla fase di costruzione;
- d) partecipazione ai fondi di capitale a rischio;
- e) eventualmente, una combinazione degli aiuti comunitari di cui alle lettere da a) a d), al fine di ottenere dalle risorse finanziarie mobilitate il massimo effetto incentivante;

f) contributo alle attività delle imprese comuni.

2. Il contributo finanziario della Comunità non supera le percentuali di seguito indicate:

a) per quanto riguarda gli studi, il 50% del costo ammissibile degli studi, a prescindere dal tipo di progetto d'interesse comune di cui si tratta;

b) per quanto riguarda i lavori:

i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti:

– **al massimo il 20% del costo ammissibile dei lavori ;**

– **al massimo il 30% del costo ammissibile per le sezioni transfrontaliere di questi progetti e per i progetti prioritari riguardanti le vie navigabili, a patto che siano avviati entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione tutte le garanzie necessarie sulla solidità finanziaria e sul calendario per la realizzazione del progetto;**

ii) per i progetti prioritari nel settore dell'energia, al massimo il 20% del costo ammissibile dei lavori;

iii) per i progetti diversi dai progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia, al massimo il 10% del costo ammissibile dei lavori;

c) per quanto riguarda il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS:

i) per gli elementi installati a terra, al massimo il 50% del costo ammissibile degli studi e dei lavori;

ii) per gli elementi a bordo:

– **al massimo il 50% del costo di sviluppo e realizzazione dei prototipi per l'installazione dell'ERTMS su materiale rotabile esistente, a condizione che il prototipo sia certificato in almeno due Stati membri;**

– **al massimo il 50% del costo dei lavori connessi all'installazione delle attrezzature di serie per l'installazione dell'ERTMS su materiale rotabile nuovo ed esistente; entro questo limite, la Commissione può fissare un importo massimo di intervento per unità di trazione;**

d) per quanto riguarda la realizzazione del Cielo unico europeo, in particolare il progetto SESAR (Single European Sky Air traffic management Research), il tasso massimo di contributo può coprire il 50 % del costo ammissibile degli studi e dei lavori;

2. Il contributo finanziario comunitario non supera i tassi seguenti:

a) per quanto riguarda gli studi, il 50% del costo totale ammissibile degli studi, qualunque sia il progetto di interesse comune in questione;

b) — per quanto riguarda i lavori:

i) — per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che questi siano avviati entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto; l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;

ii) — per i progetti prioritari nel settore dell'energia, al massimo il 20% del costo totale ammissibile dei lavori;

iii) — per gli altri progetti nei settori dei trasporti, al massimo il 15% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, per i progetti che rientrano nella realizzazione di sistemi di interoperabilità, di sicurezza e di protezione, questo tasso può raggiungere il 50% del costo totale ammissibile dei lavori, con una modulazione in funzione dei vantaggi ottenuti da altri Stati membri;

iv) — per gli altri progetti nel settore dell'energia, al massimo il 10% del costo totale ammissibile.

3. — La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2, determina le modalità e le forme del contributo finanziario il calendario e gli importi dei versamenti per gli strumenti di cui al paragrafo 1, lettere b), c) e d) del presente articolo.

Articolo 7

Cumulo dei contributi finanziari della Comunità

1. I contributi finanziari relativi agli studi e quelli relativi ai lavori sono cumulabili.
2. — Gli interventi della BEI sono compatibili con la concessione di un contributo finanziario ai sensi del presente regolamento.
 1. Il contributo finanziario della Comunità è escluso per le parti di progetti che beneficiano di altre fonti di finanziamento a carico del bilancio comunitario.
2. **Gli interventi della BEI sono compatibili con la concessione di un contributo finanziario ai sensi del presente regolamento.**

Articolo 8

Compatibilità e Coordinamento con le politiche comunitarie

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.

La Commissione provvede ad assicurare il coordinamento e la coerenza dei progetti cofinanziati avviati nell'ambito del presente regolamento con le azioni avviate grazie ai contributi del bilancio comunitario, agli interventi della BEI e agli altri strumenti finanziari della Comunità.

Capo III

Programmazione, attuazione, controllo

Articolo 9 ~~Attuazione~~

~~La Commissione è responsabile dell'attuazione del presente regolamento. Essa precisa le modalità e le condizioni di esecuzione dei progetti d'interesse comune nelle decisioni di concessione del contributo finanziario.~~

Articolo 9 *Programmazione pluriennale e programma annuale*

1. La Commissione stabilisce una programmazione pluriennale e un programma annuale secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.
2. La programmazione pluriennale riguarda i progetti prioritari e i progetti ERTMS e SESAR e fissa i criteri per la concessione del contributo e la dotazione finanziaria per l'intero periodo 2007-2013. L'importo deve essere compreso tra il 65 e l'85% delle risorse di bilancio di cui all'articolo 18.
3. Il programma annuale definisce i criteri per la concessione in vista di un contributo finanziario ai progetti d'interesse comune non inclusi nella programmazione pluriennale. ~~Ogni anno le risorse non utilizzate nel quadro della programmazione pluriennale RTE-T sono destinate al finanziamento di progetti d'interesse comune che fanno parte del programma annuale.~~

Articolo 10 *Concessione del contributo finanziario della Comunità*

1. La Commissione fissa l'ammontare del contributo finanziario concesso ai progetti o alle parti di progetti selezionati e ne precisa le condizioni e le modalità di applicazione.

2. La Commissione notifica ai beneficiari e agli Stati membri interessati la concessione di un contributo finanziario.

~~Ogni progetto d'interesse comune, selezionato secondo la programmazione pluriennale, è oggetto di una decisione di concessione unica della Commissione, adottata a norma dell'articolo 17, paragrafo 2. L'impegno di bilancio di ogni quota annuale è adottato dalla Commissione sulla base della decisione di concessione, tenuto conto di una valutazione dello stato di avanzamento dei progetti, del fabbisogno previsionale e delle disponibilità finanziarie.~~

Ciascun progetto d'interesse comune, ad esclusione di quelli di cui al paragrafo 1, è oggetto di una decisione di concessione e d'impegno di bilancio da parte della Commissione.

~~La Commissione notifica agli Stati membri interessati e ai beneficiari la decisione di concessione, nonché le modalità del contributo finanziario corrispondente e ne informa i beneficiari.~~

Articolo 11
Disposizioni finanziarie

1. Per i progetti prioritari gli impegni di bilancio possono essere frazionati in quote annuali. La Commissione impegna le diverse quote annuali tenendo conto dello stato di avanzamento dei progetti o delle fasi dei progetti che beneficiano di un contributo finanziario, delle esigenze previste e delle disponibilità di bilancio.

Il calendario indicativo dell'impegno delle diverse quote annuali è comunicato al beneficiario.

2. Il contributo finanziario della Comunità può coprire unicamente le spese ammissibili connesse attinenti al progetto sostenute dai beneficiari o da terzi responsabili dell'esecuzione del progetto.

In particolare, le spese sostenute anteriormente alla data di presentazione della domanda di contributo finanziario non possono beneficiare del contributo. L'IVA non è una spesa ammissibile.

~~**3. I pagamenti sono effettuati sotto forma di di anticipi prefinanziamento, ove necessario, frazionato in diversi versamenti, di versamenti intermedi e in un pagamento a saldo.**~~

Tuttavia, le modalità di pagamento sono definite tenendo conto in particolare dell'attuazione pluriennale dei progetti infrastrutturali.

Il prefinanziamento oppure, ove prevista, la prima quota, è versato al momento della concessione del contributo finanziario.

I versamenti intermedi sono effettuati in base alle richieste di pagamento, salva l'osservanza delle disposizioni dell'articolo 13 del presente regolamento.

La Commissione procede al pagamento finale dopo l'approvazione della relazione finale riguardante il progetto presentata dal beneficiario e certificata dallo Stato membro, nella quale figurano tutte le spese effettivamente sostenute.

~~**1. Il contributo finanziario della Comunità può coprire unicamente le spese ammissibili attinenti al progetto sostenute dai beneficiari o da terzi responsabili dell'esecuzione del progetto.**~~

~~**2. Le spese sostenute anteriormente alla data di presentazione della domanda di contributo finanziario non possono beneficiare del contributo.**~~

~~3. Le decisioni di concessione di un contributo finanziario adottate dalla Commissione a norma dell'articolo 12 si considerano impegni di spese autorizzate dal bilancio.—~~

~~4. Di norma, i pagamenti sono effettuati sotto forma di anticipi, di versamenti intermedi e in un pagamento a saldo. L'anticipo, che in linea di massima non deve superare il 50% della prima quota annua, è versato dopo l'approvazione della domanda di contributo. I versamenti intermedi sono effettuati in base a richieste di pagamento e in considerazione dei progressi compiuti nella realizzazione del progetto o dello studio nonché, se necessario, tenendo conto, in modo rigoroso e trasparente, di piani finanziari riveduti.—~~

~~5. Le modalità di pagamento devono tener conto del fatto che i progetti infrastrutturali saranno attuati nell'arco di vari anni e che pertanto deve essere prevista una ripartizione analoga del finanziamento.—~~

~~6. La Commissione procede al pagamento finale dopo l'approvazione della relazione finale riguardante il progetto o lo studio presentata dal beneficiario e certificata dallo Stato membro, nella quale figurano tutte le spese effettivamente sostenute.~~

Articolo 12

Responsabilità degli Stati membri

1. Gli Stati membri adottano ogni misura per realizzare, nel settore di loro pertinenza, i progetti d'interesse comune che beneficiano del contributo finanziario della Comunità concesso ai sensi del presente regolamento.

2. Gli Stati membri eseguono un controllo tecnico e finanziario dei progetti in stretta collaborazione con la Commissione e certificano che le spese siano state effettivamente sostenute e siano conformi al progetto o alla parte del progetto. Lo Stato membro può chiedere la partecipazione della Commissione durante i controlli in loco.

3. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate a norma del paragrafo 2 e forniscono, in particolare, una descrizione dei sistemi di controllo, gestione e monitoraggio predisposti per assicurare che i progetti siano condotti a buon fine.

Articolo 12 (bis)

Compatibilità con il diritto comunitario e le politiche comunitarie

I progetti o le parti di progetti finanziati in virtù del presente regolamento sono realizzati in conformità del diritto comunitario e delle politiche comunitarie, in particolare in materia di concorrenza, protezione dell'ambiente, salute, sviluppo sostenibile, aggiudicazione degli appalti pubblici e interoperabilità.

Articolo 13

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione del contributo

1. Previo esame adeguato e dopo aver fornito al beneficiario e, ove necessario, allo Stato membro interessato o agli Stati membri interessati, la possibilità di presentare le loro osservazioni entro una determinata scadenza, la Commissione:

- a) sopprime, tranne nei casi debitamente giustificati, il contributo finanziario concesso per i progetti o le parti di progetti relativi a progetti di interesse comune la cui realizzazione non è iniziata entro i due anni successivi alla data di inizio indicata nella condizioni di assegnazione del contributo;
- b) può sospendere, ridurre o sopprimere il contributo finanziario nei casi seguenti:
- i) se una parte o la totalità del contributo non risulta più giustificata;
 - ii) in caso di irregolarità commesse nell'attuazione del progetto o di una parte di progetto, in relazione alle disposizioni del diritto comunitario o delle politiche comunitarie;
 - iii) in caso di inosservanza di una delle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo finanziario, in particolare se una modifica importante che influisce sulla natura o sulle modalità di attuazione è stata apportata senza l'approvazione della Commissione;
- c) può, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti, chiedere il rimborso del contributo finanziario se a dieci anni dalla sua concessione la realizzazione della parte di progetto che ne beneficia non è stata terminata.

2. La Commissione recupera la totalità o parte delle somme già versate:

- a) ove necessario, in particolare a seguito di annullamento, soppressione, riduzione o richiesta di rimborso del contributo finanziario;
- b) in caso di cumulo di contributi finanziari della Comunità.

~~1. — Salvo in casi debitamente giustificati dinanzi alla Commissione, i contributi finanziari della Comunità concessi per progetti d'interesse comune che non siano stati avviati nei due anni successivi alla data prevista per il loro inizio, indicata nella decisione di concessione del contributo, sono annullati dalla Commissione.~~

~~2. — Se per la realizzazione di un progetto il contributo finanziario assegnato non sembra giustificato nella sua totalità o in parte, la Commissione procede a un esame appropriato del caso e, in particolare, chiede allo Stato membro e/o al beneficiario, di presentare le loro osservazioni entro un termine stabilito.~~

~~3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata e recuperare tutti gli importi già versati, o una parte di essi, qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta — senza chiedere l'autorizzazione della Commissione — una modifica importante tale da incidere sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.~~

~~4. — In caso di cumulo indebito di contributi finanziari della Comunità sono recuperate le somme indebitamente versate.~~

~~5. — Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità a un progetto, il progetto in questione non è stato portato a termine, la Commissione può esigere,~~

~~nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.~~

~~6. Le somme che danno luogo a ripetizione dell'indebitto devono essere restituite alla Commissione.~~

Articolo 14

Tutela degli interessi finanziari della Comunità

1. L'Ufficio europeo antifrode (OLAF) può procedere a controlli e verifiche in loco ai sensi del regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio¹⁷.

2. In relazione alle azioni comunitarie finanziate dal presente regolamento, s'intende per irregolarità di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio¹⁸ qualsiasi violazione di una disposizione del diritto comunitario o qualsiasi inosservanza **delle condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo finanziario della Comunità** di un obbligo contrattuale derivante da un atto o da un'omissione di un soggetto che abbia o possa avere come conseguenza un pregiudizio per il bilancio generale delle Comunità o per i bilanci da queste gestite attraverso una spesa indebita.

3. **Le condizioni che disciplinano l'assegnazione del contributo finanziario della Comunità** Le decisioni adottate a norma del presente regolamento prevedono in particolare una supervisione e un controllo finanziario effettuati dalla Commissione – o da un rappresentante da questa autorizzato – nonché verifiche, eventualmente in loco, da parte della Corte dei conti.

4. Lo Stato membro interessato e la Commissione si trasmettono immediatamente tutte le informazioni appropriate relative ai risultati dei controlli effettuati.

Capo IV Disposizioni finali

Articolo 15

Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Ove sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

4. La BEI designa un proprio rappresentante presso il comitato che non partecipa al voto.

¹⁷ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

¹⁸ GU L 312 del 23.12.1995, pag. 1.

Articolo 16
Valutazione

1. La Commissione e gli Stati membri, assistiti dai beneficiari, possono procedere a una valutazione delle modalità di realizzazione dei progetti ~~d'interesse comune e dei programmi~~ nonché dell'impatto della loro attuazione, al fine di stabilire se gli obiettivi previsti, compresi quelli in materia di tutela dell'ambiente, siano stati raggiunti.
2. La Commissione può chiedere allo Stato membro beneficiario di presentare una valutazione specifica dei progetti ~~d'interesse comune~~ finanziati tramite il presente regolamento oppure, eventualmente, di fornirle le informazioni e l'assistenza necessarie per procedere alla valutazione di tali progetti.

Articolo 17
Informazione e pubblicità

1. La Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. La relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti grazie all'intervento comunitario nei singoli ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali, nonché un capitolo sui contenuti e sull'attuazione della programmazione pluriennale in corso. **La relazione deve presentare inoltre informazioni relative alle fonti di finanziamento di ogni progetto.**
2. Gli Stati membri interessati ed eventualmente i beneficiari, curano che sia data adeguata pubblicità ai contributi concessi a norma del presente regolamento per far conoscere all'opinione pubblica il ruolo svolto dalla Comunità nella realizzazione dei progetti ~~d'interesse comune~~.

Articolo 18
Risorse di bilancio

1. L'importo di riferimento finanziario **ai prezzi correnti** per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di ~~20.690~~ **8 168** milioni di euro, di cui ~~20.350~~ **8 013** milioni per i trasporti e ~~340~~ **155** milioni per l'energia.
2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio nei limiti **del quadro finanziario pluriennale.**

Articolo 19
Assistenza tecnica e amministrativa

Il contributo finanziario della Comunità ai progetti di cui all'articolo 3 può riguardare anche le spese relative alle azioni di preparazione, monitoraggio, controllo, audit e valutazione, direttamente necessarie per la gestione delle RTE e la realizzazione degli obiettivi, in particolare studi, riunioni, azioni di informazione e pubblicazione, spese connesse alle reti informatiche per lo scambio di informazioni, e qualsiasi altra spesa di assistenza amministrativa e tecnica di cui la Commissione può avvalersi per la gestione delle RTE. Possono essere coperte anche le spese di assistenza tecnica e amministrativa

necessarie alla transizione fra l'attuazione delle RTE a norma del presente regolamento e le misure adottate a norma del regolamento (CE) n. 2236/95. Ove necessario, possono essere aggiunti stanziamenti al bilancio al di là del 2013 per coprire le spese in questione e permettere la gestione di azioni non ancora realizzate entro il 31 dicembre 2013.

Articolo 20
Clausola di revisione

Entro la fine del 2010 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione generale sull'esperienza acquisita attraverso l'applicazione dei meccanismi previsti dal presente regolamento per la concessione di contributi finanziari della Comunità.

Il Parlamento europeo e il Consiglio, che deliberano secondo la procedura di cui all'articolo 156, primo comma, del trattato, decidono se ed in quali condizioni le misure previste dal presente regolamento saranno mantenute in vigore o modificate dopo la fine del periodo di cui all'articolo **18**.

Articolo 21
Modifica del regolamento (CE) n. 2236/95

Il regolamento (CE) n. 2236/95 è modificato come segue:

1) Il titolo è sostituito dal titolo seguente:

«Regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee delle telecomunicazioni».

2) L'articolo 1 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 1
Definizione e ambito di applicazione

Il presente regolamento definisce le condizioni, le modalità e le procedure di attuazione del contributo comunitario a favore di progetti di interesse comune nel settore delle reti transeuropee delle telecomunicazioni, ai sensi dell'articolo 155, paragrafo 1, del trattato.».

3) All'articolo 4, il paragrafo 3 è soppresso.

4) L'articolo 5, paragrafo 3, è sostituito dal testo seguente :

«3. Il livello di contributo finanziario della Comunità è stabilito all'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. ... del Parlamento europeo e del Consiglio*

*G U L ..., ..., pag. ...».

5) L'articolo 5 bis è soppresso.

6) All'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), il quarto trattino è soppresso.

7) L'articolo 10 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 10

Concessione del contributo finanziario

A norma dell'articolo 274 del trattato, la Commissione decide la concessione di un contributo finanziario a norma del presente regolamento secondo la valutazione delle domande in base ai criteri di selezione.».

8) L'articolo 11, paragrafo 7, è sostituito dal testo seguente:

«7. La Commissione stabilisce, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 3, un quadro per le modalità, il calendario e l'importo dei versamenti degli abbuoni d'interesse, delle sovvenzioni ai premi di garanzia e un aiuto sotto forma di partecipazione ai fondi di capitale a rischio, per quanto riguarda i fondi d'investimento o gli istituti finanziari analoghi, la cui priorità è fornire capitali a rischio per i progetti di reti transeuropee.».

9) L'articolo 14 è soppresso.

10) All'articolo 15, paragrafo 3, prima frase, il riferimento agli articoli 5 e 6 è sostituito da un riferimento all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, e all'articolo 6.

11) L'articolo 16, paragrafo 1, è sostituito dal testo seguente:

«1. La Commissione sottopone al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione annuale sulle attività realizzate a norma del presente regolamento. Tale relazione deve contenere una valutazione dei risultati conseguiti con l'intervento comunitario nei vari ambiti d'applicazione con riferimento agli obiettivi iniziali.».

12) L'allegato è soppresso.

Articolo 22
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica dal 1° gennaio 2007.

Le azioni in corso nel settore dei trasporti e dell'energia alla data di entrata in applicazione del presente regolamento continuano ad essere disciplinate dal regolamento (CE) n. 2236/95, nel testo in vigore al 31 dicembre 2006.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

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~~

060303 : 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~~

060304 : 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

06010431 : Agence exécutive RTE

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

~~29.690~~ **8.074,8** millions d'€ en crédits d'engagement.

La décision de l'autorité législative est prise sans préjudice des décisions budgétaires prises dans le cadre de la procédure annuelle.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	908,8 <u>838,6</u>	1781,2 <u>958,7</u>	2344 <u>1.037,8</u>	2874,5 <u>1.070,9</u>	3544,5 <u>1.250,9</u>	4240,5 <u>1.365,9</u>	4931,5 <u>1.551,9</u>	0,0	0,0	20625 <u>8.074,8</u>
Crédits de paiement	359,9 <u>10,0(*)</u>	982,3 <u>882,6</u>	1741,2 <u>940,2</u>	2385,6 <u>1.017,1</u>	2982,5 <u>1.137,0</u>	3621,2 <u>1.221,7</u>	4304,8 <u>1.397,7</u>	2764 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20625 <u>8.074,8</u>

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

- 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 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>
CP	6,2 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	915 <u>853,0</u>	1788 <u>972,0</u>	2352 <u>1.051,0</u>	2885 <u>1.084,0</u>	3555 <u>1.264,0</u>	4252 <u>1.379,0</u>	4943 <u>1.565,0</u>	0,0	0,0	20690 <u>8.168,0</u>
CP	366,1 <u>24,4</u>	989,1 <u>895,9</u>	1749,2 <u>953,4</u>	2396,1 <u>1.030,2</u>	2993 <u>1.150,1</u>	3632,7 <u>1.234,8</u>	4316,3 <u>1.410,8</u>	2764 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20690 <u>8.168,0</u>

- 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 <u>8,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	10,973 <u>3,4</u>	0,0	0,0	76,811 <u>28,6</u>
-------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	-----	-----	-----------------------

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	926,0 <u>861,4</u>	1799,0 <u>975,4</u>	2363,0 <u>1.054,4</u>	2896,0 <u>1.087,4</u>	3566,0 <u>1.276,4</u>	4263,0 <u>1.382,4</u>	4954,0 <u>1.568,4</u>	0,0	0,0	20766,8 <u>8196,6</u>
CP	377,1 <u>32,9</u>	1000,1 <u>899,3</u>	1760,2 <u>956,8</u>	2407,1 <u>1.033,6</u>	3004,0 <u>1.153,5</u>	3643,7 <u>1.238,1</u>	4327,3 <u>1.414,2</u>	2764,6 <u>773,1</u>	1483,6 <u>695,3</u>	20766,8 <u>8196,6</u>

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et le cadre financier

[X] Proposition compatible avec l'accord interinstitutionnel sur le cadre financier la Communication de la Commission concernant 2007-2013 du 10 février 2004 (COM (2004) 101).

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

Le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 1999 modifié par le règlement **(CE) n° 788/2004 du 21 avril 2004**, le règlement n° (CE) n° 807/2004 du 21 avril 2004, **et le règlement (CE) n° 1159/2005 du 6 juillet 2005.**

La décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport, **telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE, et son rectificatif (JO L 201 du 7.6.2004.**

(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**).

La décision n° 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

La décision 96/391/CE du Conseil du 28 mars 1996 déterminant un ensemble d'actions en vue d'établir un contexte plus favorable au développement des réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie.

La [décision .../.../CE] du Parlement européen et du Conseil établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie et abrogeant la décision 96/391/CE et la décision n° 1229/2003/CE

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

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPEENS DE TRANSPORT

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

~~20,350~~ **7.925,4** millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2. Période d'application:

2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	<u>817,4</u> 889,0	<u>937,5</u> 1761,5	<u>1016,6</u> 2294,5	<u>1.049,7</u> 2825,0	<u>1.229,7</u> 3485,0	<u>1.344,7</u> 4182,0	<u>1.529,7</u> 4853,0	0,0	0,0	<u>7.925,4</u> 20290,0
Crédits de paiement	<u>10,0(*)</u> 354,0	<u>861,4</u> 968,5	<u>919,0</u> 1712,5	<u>995,92</u> 345,0	<u>1.115,8</u> 2930,0	<u>1.200,5</u> 3565,0	<u>1.376,2</u> 4240,0	<u>758,1</u> 2715,0	<u>688,4</u> 1460,0	<u>7.925,4</u> 20290,0

(*) A mobiliser par transfert de la ligne '06.0301 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport', au cas où des paiements s'avèrent déjà nécessaires en 2007

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	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	-	-	<u>87,6</u> 60,0
CP	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	-	-	<u>87,6</u> 60,0

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>831,0</u> 895	<u>950,0</u> 1768	<u>1.029,0</u> 2302	<u>1.062,0</u> 2835	<u>1.242,0</u> 3495	<u>1.357,0</u> 4192	<u>1.542,0</u> 4863	0,0	0,0	<u>8.013,0</u> 20350
CP	<u>23,6</u> 360	<u>873,9</u> 975	<u>931,4</u> 1720	<u>1.008,2</u> 2355	<u>1.128,1</u> 2940	<u>1.212,8</u> 3575	<u>1.388,5</u> 4250	<u>758,1</u> 2715	<u>688,4</u> 1460	<u>8.013,0</u> 20350

- 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	<u>7,922</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4			<u>24,95</u> 72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>838,9</u> 905,4	<u>952,8</u> 1778,4	<u>1.031,8</u> 2312,4	<u>1.064,8</u> 2845,4	<u>1.244,8</u> 3505,4	<u>1.359,8</u> 4202,4	<u>1.544,8</u> 4873,4	0,0	0,0	<u>8.038,0</u> 20422,8
CP3	<u>31,5</u> 370,4	<u>876,8</u> 985,4	<u>934,3</u> 1730,4	<u>1.011,0</u> 2365,4	<u>1.130,9</u> 2950,4	<u>1.215,6</u> 3585,4	<u>1.391,3</u> 4260,4	<u>758,1</u> 2715,0	<u>688,4</u> 1460,0	<u>8.038,0</u> 20422,8

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire¹⁹

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° **1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 et son rectificatif (JO L 201 du 7.6.2004)**)

5.1.1. Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre blanc sur la politique commune des transports²⁰ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les États 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 États, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deçà des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux États membres au sein de l'Union, le trafic entre États membres va quasiment doubler d'ici 2020²¹ 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 États 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 **2004, 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 États 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

¹⁹ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

²⁰ COM(2001) 370 : « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

²¹ Trafic total : +70% du trafic fret pour EU-15 et +100% pour EUR-10.

transports, notamment en stimulant la combinaison optimale de l'investissement dans des infrastructures nouvelles ou aménagées avec l'utilisation efficace de l'infrastructure existante et en donnant une attention spécifique aux modes « soutenables », ce qui devrait permettre, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières²² en particulier, d'éliminer des goulets d'étranglement, d'encourager des solutions de transport multi-modal et de mieux relier les régions périphériques aux régions centrales de l'Union. et ils Les financements communautaires 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 4 425 4.170 M€ destinés au transport (y compris 255 M€ pour des projets dans les nouveaux États membres) - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente une moyenne d'environ 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 États membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe estimées conjointement par les États membres et la Commission

Les besoins financiers des 30 projets prioritaires, approuvés par le Parlement européen et le Conseil dans le cadre au sens de l'annexe III de la décision sur les orientations communautaires 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 ~~sont~~ pour but :

- d'améliorer l'écoulement du trafic au bénéfice des usagers et des entreprises ;
- d'accélérer la réalisation par les États membres des projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport, et en particulier des sections projets transfrontalières des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport, afin qu'au moins 75% des projets prioritaires aient été complétés en 2013, y compris pour ce qui est des sections internationales ;
- de surmonter les obstacles financiers pouvant se poser dans la phase de mise en œuvre de ces projets et d'assurer de meilleurs montages financiers des projets, en minimisant le recours aux fonds publics, grâce à la souplesse des modalités d'intervention ;
- de stimuler la participation de capitaux privés au financement des projets ainsi que le partenariat entre secteurs public et privé;
- de contribuer, grâce à Pour l'Union dans son ensemble l'achèvement de ces projets, à une réduction significative permettra de réduire des émissions de CO₂. Selon une étude réalisée

²² 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.

à la demande de la Commission en 2003 et 2004²³, l'achèvement de ces projets devrait permettre de réduire les émissions de CO₂ de 4% ; ainsi que la pollution atmosphérique, en particulier dans les zones sensibles de montagne, **devrait également être diminuée de façon significative.** La congestion routière devrait être réduite, quant à elle, de 14%; et ils feront gagner des **les** gains de temps **en résultant pour** dans les transports entre régions **ont été estimées dans cette même étude à l'équivalent de** 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. **Des études plus récentes confirment, malgré certaines évolutions relatives aux hypothèses sur lesquelles se basent les estimations (concernant les taux de croissance économique et de trafic en particulier) des réductions significatives des émissions et de la pollution atmosphérique causées par le transport – notamment grâce à une nouvelle impulsion qui sera donnée à la mise en œuvre de technologies innovantes (y compris les systèmes de transport intelligents dans le domaine du RTE-T).** 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

Voir les conclusions de l'évaluation des incidences élargie : SEC(2003) 1369

Cette évaluation arrive à la conclusion que la nécessité d'une action conjointement avec le support pour les procédures d'autorisation et l'accélération des investissements demandent une coordination accrue du côté de la Commission, ainsi que de l'action du côté de la demande.

La création d'un contexte plus favorable pour l'investissement dans les réseaux d'énergie est une pierre angulaire essentielle puisque la construction de nouveaux projets de lignes de transmission exige l'attention non seulement de tous les participants de marchés de l'énergie mais également des autorités gouvernementales et locales. Dans ce contexte, la Commission européenne promouvra la coopération entre les États membres en vue d'améliorer des procédures d'autorisation pour les projets sur les réseaux transeuropéens d'énergie et va soutenir des projets techniques de coopération entre les opérateurs responsables de la gestion, contrôle des réseaux transeuropéens d'énergie. Comme première priorité la sélection des projets vraiment importants à partir d'une grande liste de projets éligibles doit être adressée. Ces projets doivent répondre aux deux critères suivants : ils sont des interconnexions transfrontalières ou ils ont un impact significatif sur la capacité de transmission transfrontalière. Pour cet objectif il est nécessaire d'établir un instrument approprié, par exemple un forum, pour la décision d'attribuer aux différents projets prioritaires le niveau le plus élevé de la priorité, par une déclaration d'intérêt européen. Il est souligné que cette déclaration est la conséquence de définir des axes prioritaires au niveau le plus élevé (annexe 1 de la décision) dans les orientations récemment adoptées et la liste étendue de projets à un niveau inférieur (annexe 3 de la décision).

²³ Étude intitulée "Scenarios, Traffic Forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European network" (TEN-STAC), réalisée à la demande de la Commission.

Pour établir un contexte plus favorable il est également essentiel d'assurer que le règlement se développera d'une manière harmonisée et cohérente de sorte qu'il n'introduira pas des distorsions du marché au niveau national. Ces risques peuvent être évités si le dialogue et la coopération de haut niveau entre les régulateurs sont établis. La coordination entre les régulateurs et TSOs est cruciale d'améliorer la cohérence du marché. La coordination appropriée employée par la nécessité de la Commission pour être dynamique et le problème orienté et non statique et formel. La compétence de tous les secteurs impliqués doit devenir entendue et les experts correspondants invité. La participation à la fois des États membres concernés et de la Commission, chacune dans sa propre série de compétence, est indispensable pour réaliser les projets transfrontaliers de projets prioritaires particulièrement. En particulier, la Commission peut désigner un coordinateur pour un axe prioritaire donné ou pour un projet prioritaire individuel.

La troisième composante dans l'effort pour progresser dans la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par à l'échelle européenne la planification coordonnée qui établira les outils pour développer des études et des simulations couvrant le réseau européen entier. L'action a deux phases, consultations et exécutions. L'échange des résultats et de la compétence au cours de la consultation avec les États membres, y compris les parties concernées clés, constitue un aspect important dans la première phase. L'objectif est de se mettre d'accord sur un plan détaillé pour la construction de réseau ainsi que l'investissement correspondant. La deuxième, c'est-à-dire phase d'exécution peut être décrite par un système de predictor-corrector, où le rapport du TSOs annuellement sur leur stratégie d'investissement et les autorités de régulation donnent le feedback concernant la production existante et prévue, la transmission et la répartition. Ce feedback peut incorporer des mesures visant à corriger la ligne de conduite quand les obstacles ou les retards se produisent.

De cette façon les caractéristiques positives se fondant sur la viabilité économique du secteur de l'énergie et la force des marchés libéralisés sont intégrées. L'option de coordination minimale n'a pas été trouvée appropriée pour maîtriser les défis.

À plusieurs occasions les insuffisances possibles de poursuivre simplement la politique actuelle TEN-E, c'est-à-dire l'option de coordination équilibrée, ont été élucidées. L'on a pourrait faire valoir que l'option proposée de la coordination accrue est fondamentalement l'adaptation appropriée de la politique actuelle TEN-E. Nous pouvons approuver cette vue comme évolution peut-être naturelle.

Pour ce qui concerne l'option d'approche réglementaire européenne, on peut résumer les arguments en disant que le moment n'est pas encore venu pour les mesures réglementaires vraiment radicales. Il y a beaucoup d'inquiétudes exprimées en ce qui concerne les conséquences pour l'industrie, l'emploi et la société en général. Encore il est fait valoir que certaines mesures appropriées sont incorporées dans TEN-E les actions politiques futures.

En bref, l'option appelée la 'coordination accrue' vise à incorporer les éléments forts à la fois de la force du marché et de la surveillance réglementaire dans la politique future TEN-E. Cela 'a augmenté la coordination et implique deux nouveaux instruments, à savoir la déclaration de l'intérêt européen pour la sélection des projets importants et le coordinateur désigné de commission pour un axe donné ou du projet pour finaliser la nouvelle infrastructure. Cette nouvelle politique devrait être mise en application en

développant des actions dynamiques conjointement avec les dispositions variables à titre indicatif et la coordination, adaptées aux défis et aux besoins spécifiques et très différents.

La troisième composante dans la stratégie visant la réalisation de l'infrastructure exigée est donnée par la planification consolidée européenne avec les phases de consultation et d'exécution respectivement.

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~~ La Commission considère que le soutien maximal aux projets du réseau transeuropéen appartenant à la catégorie des projets ~~ferroviaires~~ transfrontaliers, notamment ceux situés sur les projets prioritaires, 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 ~~30~~ 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 des bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt et au capital à risque, 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. Dans le but d'élargir le choix des instruments d'intervention, la mise en œuvre d'un instrument de garantie ~~fonds de garantie permettra également~~ de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type partenariat public-privéPPP. Cet instrument sera conçu en coopération avec la BEI et devra être approvisionné par le budget RTE et la BEI à parts égales jusqu'à un maximum de 500 millions € chacun.

Des informations précises sont fournies par le demandeur de l'aide (et bénéficiaire éventuel, à savoir uns ou des États membres, des organisations internationales, des entreprises communes au sens de l'articles 171 du traité CE, des organismes

publics, privés ou publics/privés ou promoteurs selon les indications citées à travers dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des travaux projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. **Dans ce cadre, chaque demandeur doit** Le plan de financement est aussi élaborer é **un plan de financement**, 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.

Seuls des projets identifiés comme projet d'intérêt commun dans Les orientations **communautaires pour le développement du RTE-T (décision n° 1692/96/CE, modifiée par la décision n° 884/2004) sont éligibles. De plus, selon ces orientations, une priorité appropriée doit être donnée aux 30 projets prioritaires établis dans l'annexe III de ces dernières,** 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. **La sélection des projets qui pourront bénéficier d'un concours financier communautaire se fait sur base de leur degré de contribution aux objectifs et priorités établis dans les orientations communautaires pour le développement du RTE-T ainsi que dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».**

Dans ce contexte, une attention particulière est portée à : des projets prioritaires ainsi qu'aux tronçons transfrontaliers de ces projets, des projets contribuant à la continuité du réseau et l'optimisation de sa capacité, des projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le réseau, favorisant la sécurité et la sûreté des usagers et assurant l'interopérabilité ainsi qu'aux projets liés au déploiement du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et des systèmes de gestion de trafic aérien, fluvial et côtier qui garantissent l'interopérabilité.

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) bénéficiaires retirés par les autres Etats membres.

5.3. Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1. Intervention financière

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

Ventilation	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Programme RTE pluriannuel	760,75 694,8	1502,8 796,9	1956,7 864,1	2409,75 892,3	2970,75 1.045,3	3563,2 1.143,0	4133,55 1.300,3	0	0	17297,5 6.736,6
Autres projets d'intérêt commun	134,25 122,6	265,2 140,6	345,3 152,5	425,25 157,5	524,25 184,5	628,8 201,7	729,45 229,5	0	0	3052,5 1.188,8
Total	895 817,4	1768 937,5	2302 1.016,6	2835 1.049,7	3495 1.229,7	4192 1.344,7	4863 1.529,7	0	0	20350 7.925,4

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012-2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							

b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
Sous-total 1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	2,0	
2) Dépenses d'appui (DDA):							
a) Études	<u>3,5</u> 4,5	<u>2,3</u> 5,0	<u>2,3</u> 6,0	<u>2,3</u> 8,5	<u>2,3</u> 8,5	<u>4,6</u> 17	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
d) Agence RTE-T	<u>8,617</u>	<u>8,669</u>	<u>8,597</u>	<u>8,489</u>	<u>8,489</u>	<u>16,978</u>	
Sous-total 2	<u>12,617</u> 5,0	<u>11,469</u> 5,5	<u>11,397</u> 6,5	<u>11,289</u> 9,0	<u>11,289</u> 9,0	<u>22,578</u> 18,0	
TOTAL	<u>13,617</u> 6,0	<u>12,469</u> 6,5	<u>12,397</u> 7,5	<u>12,289</u> 10,0	<u>12,289</u> 10,0	<u>24,578</u> 20,0	

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)²⁴

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

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)

²⁴ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

Etudes et travaux pour la réalisation des projets RTE-T	Etudes techniques, environnementales, économiques, financières	40	<u>5,57</u>	<u>223</u>
	Travaux	160	<u>48,14</u>	<u>7702,4</u>
COÛT TOTAL		200		<u>7.925,4</u>

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

<i>Situation actuelle (jusqu'à fin 2007)</i> Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	27		27	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	11		11	
	C	20		20	
Autres ressources humaines					
Total		58		<u>58 70</u>	

Situation future Types d'emplois Variation par rapport à la situation actuelle		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)	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	29 (+18)		29 (+18)	
	C	27 (+7)		27 (+7)	
Autres ressources humaines					
Total		93 (+35)		93 (+35)	
				<u>26 (*)</u>	

(*)70 personnes en 2007 puis diminution progressive à 26 personnes une fois l'agence RTE-T totalement opérationnelle.

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

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

<u>Type de ressources humaines en 2007 (70 pers)</u>	<u>Montants en euros</u>	<u>Mode de calcul *</u>

<u>Fonctionnaires</u>	<u>7.560.000</u>	<u>108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an</u>
<u>Agents temporaires</u>		
<u>Autres ressources humaines</u> <u>(indiquer la ligne budgétaire)</u>		
<u>Total</u>	<u>7.560.000</u>	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

<u>Type de ressources humaines a partir de 2007 (26 pers)</u>	<u>Montants en euros</u>	<u>Mode de calcul *</u>
<u>Fonctionnaires</u>	<u>2.808.000</u>	<u>108.000 € en moyenne par fonctionnaire et par an</u>
<u>Agents temporaires</u>		
<u>Autres ressources humaines</u> <u>(indiquer la ligne budgétaire)</u>		
<u>Total</u>	<u>2.808.000</u>	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

En 2007

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

A partir de 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants euros	en	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	30.000	30 missions par an et 1.000 € par mission
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires (1)		
A07032 – Comités non obligatoires (1)		
A07040 – Conférences		
A0705 – Études et consultations		
Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)		
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	30.000	

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

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

I.	Total annuel (en 2007) (7.2 + 7.3)	7.922.000 euros
II.	Durée de l'action	1 an
III.	Coût total de l'action (I x II)	7.922.000 euros

I.	Total annuel (a partir de 2007) (7.2 + 7.3)	2.838.000 euros
II.	Durée de l'action	6 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	17.028.000 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 États 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 États membres sur les modalités de réalisation des projets.

Les études, pour lesquelles des indicateurs ne peuvent pas être élaborés, seront évaluées conjointement avec les États 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 États 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 États membres.

Évaluation 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 États 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 États 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'État 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'État 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'État membre concerné et la Commission se transmettent immédiatement toutes les informations appropriées concernant les résultats des contrôles effectués.

3. L'État 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 SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPEËNS D'ÉNERGIE

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1. Enveloppe totale de l'action (partie B): 340 149,4 Mio € en CE

2.2. Période d'application: 2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio € (à la 3ème décimale)

	Année 2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
Crédits d'engagement	19,8 <u>21,2</u>	19,7 <u>21,2</u>	49,5 <u>21,2</u>	49,5 <u>21,2</u>	59,5 <u>21,2</u>	58,5 <u>21,2</u>	78,5 <u>22,2</u>	0,0	0,0	335 <u>149,4</u>
Crédits de paiement	5,9 <u>0,0</u>	13,8 <u>21,2</u>	28,7 <u>21,2</u>	40,6 <u>21,2</u>	52,5 <u>21,2</u>	56,2 <u>21,2</u>	64,8 <u>21,5</u>	49,0 <u>15,0</u>	23,6 <u>6,9</u>	355,0 <u>149,4</u>

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

CE	0,2 <u>0,8</u>	0,3 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	-	-	5,0 <u>5,6</u>
CP	0,2 <u>0,8</u>	0,3 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	0,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	1,5 <u>0,8</u>	-	-	5 <u>5,6</u>

Sous-total a+b										
CE	20 <u>22,0</u>	20 <u>22,0</u>	50 <u>22,0</u>	50 <u>22,0</u>	60 <u>22,0</u>	60 <u>22,0</u>	80 <u>23,0</u>			340,0 <u>155,0</u>

CP	6,1 <u>0,8</u>	14,1 <u>22,0</u>	29,2 <u>22,0</u>	41,1 <u>22,0</u>	53,0 <u>22,0</u>	57,7 <u>22,0</u>	66,3 <u>22,3</u>	49,0 <u>15,0</u>	23,6 <u>6,9</u>	340,0 <u>155,0</u>
----	-------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	--------------------	-----------------------

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

CE/CP	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573	<u>0,5</u> 0,573			<u>3,7</u> 4,011
-------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	--	---------------------

TOTAL a+b+c											
CE	<u>22,5</u> 20,6	<u>22,5</u> 20,6	<u>22,5</u> 50,6	<u>22,5</u> 50,6	<u>22,5</u> 60,6	<u>22,5</u> 60,6	<u>23,5</u> 80,6				<u>158,7</u> 344,0
CP	<u>1,3</u> 6,7	<u>22,5</u> 14,7	<u>22,5</u> 29,7	<u>22,5</u> 41,6	<u>22,5</u> 53,6	<u>22,5</u> 58,3	<u>22,8</u> 66,9	<u>15,0</u> 49,0	<u>6,9</u> 23,6	<u>158,7</u> 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 Énergie en concluant que la Communauté doit financer les actions préparatoires ainsi que les investissements des travaux pour les projets prioritaires.

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3. Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1. Intervention financière 155-149,4 CE en Mio € (à la 3ème décimale)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Ventilation								
Action 1	<u>21,2</u> 19,8	<u>21,2</u> 19,7	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 59,5	<u>21,2</u> 58,5	<u>22,2</u> 78,5	<u>149,4</u> 335

Action 2								
Etc.								
TOTAL	<u>21,2</u> 19,8	<u>21,2</u> 19,7	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 49,5	<u>21,2</u> 59,5	<u>21,2</u> 58,5	<u>22,2</u> 78,5	<u>149,4</u> 335

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5	5
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)								
b) Autre assistance technique et administrative: - intra-muros: - extra-muros: dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés:								
Sous-total 1	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5	1,5	1,5	5
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>5,6</u>
b) Réunion d'experts								

c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>0.8</u>	<u>5.6</u>
	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)²⁵

CE en Mio € (à la 3ème 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)
Action 1	Etudes	<u>30.60</u>	<u>0.506</u>	<u>15.36</u>
Action 2	Projets	<u>28.60</u>	<u>4.85</u>	<u>134.4300</u>
COÛT TOTAL				<u>149.4335</u>

²⁵ Pour plus d'informations, voir le document d'orientation séparé.

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES 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	3		3	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.
	B				
	C	1		1	
Autres ressources humaines					
Total		4		4	

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

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

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants €	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7)		
A0701 – Missions	10.000 10.285	10 missions / an
A07030 – Réunions		
A07031 – Comités obligatoires (1)	81.000	2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
A07032 – Comités non obligatoires (1)		
A07040 – Conférences		
A0705 – Etudes et consultations		
... Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	50.000	PMS: système de gestion de projets
Autres dépenses - partie A (indiquer lesquelles)		
Total	141.285 91.000	

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

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

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	523.000 € 573.285 €
II.	Durée de l'action	7 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	3.661.000 € 4.012.996 €

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport