COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.5.2006
COM(2006) 245 final

2004/0154 (COD)

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia e que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho

Adaptação na sequência do acordo, de 17 de Maio de 2006, sobre o Quadro Financeiro 2007-2013

(apresentada pela Comissão em conformidade com o n.º 2 do artigo 250.º do Tratado CE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

A proposta revê a proposta inicial da Comissão com vista a um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias (RTE) de transportes e de energia e altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, que foi apresentada às duas instituições para co-decisão [referência: 2004/0154 (COD)]. O Parlamento Europeu analisou a proposta em primeira leitura e adoptou uma resolução legislativa em 26 de Outubro de 2005. Desde então, não se registou qualquer evolução no processo de co-decisão.

A proposta tem implicações orçamentais e insere-se no quadro financeiro da Comunidade para o período 2007-2013, que foi objecto de um acordo interinstitucional em Abril de 2006. Os recursos orçamentais estabelecidos na proposta inicial da Comissão (assente numa avaliação exaustiva das necessidades) excedem significativamente os montantes previstos no quadro financeiro 2007-2013 para as RTE nos domínios dos transportes e da energia. A revisão da proposta inicial do «Regulamento financeiro das RTE» resulta, por conseguinte, da necessidade de adaptar o regulamento aos recursos orçamentais confirmados em Abril de 2006.

Os recursos estabelecidos no quadro financeiro apenas representam, respectivamente, 40% e 45% dos montantes inicialmente propostos para o sector dos transportes e o sector da energia. Torna-se assim igualmente necessário adaptar as modalidades de concessão do apoio (nomeadamente as modalidades de selecção dos projectos e as taxas de apoio). Além disso, a proposta revista tem em conta os comentários expressos pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. Por último, a proposta introduz melhoramentos a nível da redacção.

- **Contexto geral**

O Tratado que institui a Comunidade Europeia estipula que esta pode apoiar os projectos de interesse comum identificados nas redes transeuropeias (artigo 155.º). Nesta base, desde 1995, a concessão de apoio financeiro comunitário aos projectos RTE tem sido regida pelo Regulamento (CE) n.º 2236/95 (alterado pelos Regulamentos (CE) n.º 1655/1999 de 19 de Julho de 1999, (CE) n.º 788/2004 de 21 de Abril de 2004, (CE) n.º 807/2004 de 21 de Abril de 2004 e (CE) n.º 1159/2005 de 6 de Julho de 2005). No sector dos transportes (que beneficia da maior parte dos recursos), até 2005, foram atribuídos cerca de 5 500 milhões de euros a projectos de infra-estrutura e sistemas inteligentes de transporte (como o GALILEO), que, em conjunto, contribuíram ou – quando operacionais – irão contribuir para tornar mais eficiente o sistema global de transportes da Europa, facilitando o funcionamento do mercado interno e a livre circulação dos cidadãos e assegurando a mobilidade em condições sustentáveis.

O apoio comunitário ao abrigo do orçamento das RTE é concedido a projectos preparados, financiados e executados por autoridades dos Estados-Membros, organizações internacionais (como a Agência Espacial Europeia) e entidades/sociedades públicas ou privadas. As sociedades de direito privado que executam projectos RTE operam, num grande número de casos, sob a responsabilidade dos Estados-Membros e/ou com financiamento público

nacional. No sector da energia em geral e no dos transportes em alguns casos, os projectos financiados ao abrigo das RTE são preparados, financiados e executados por sociedades privadas. O apoio comunitário pode contribuir para o financiamento da fase de estudo (até 50 % dos respectivos custos), por forma a ajudar a ultrapassar os riscos nas primeiras etapas dos projectos, ou da fase de execução do projecto. As formas e os instrumentos de apoio comunitário que incentivam a participação de fundos privados merecem uma atenção crescente.

Apesar da baixa taxa de financiamento comunitário quando comparada com o custo dos projectos em questão (o custo da conclusão da rede transeuropeia de transportes foi calculado em cerca de 600 mil milhões de euros a investir até 2020), as contribuições ao abrigo do orçamento das RTE foram fundamentais para a própria existência de alguns projectos (como o GALILEO) e tiveram um papel decisivo na conclusão de muitos outros, permitindo reunir vários investidores ou garantir normas técnicas elevadas. As verbas orçamentais - insuficientes quando comparadas com as necessidades globais - foram sempre orientadas pelo objectivo de garantir o maior valor acrescentado europeu para o conjunto da rede.

Apenas a disponibilização total dos recursos orçamentais estabelecidos na proposta inicial (20 350 milhões de euros para os transportes e 340 milhões de euros para o sector da energia) teria permitido à Comunidade incentivar eficazmente os investimentos necessários para atingir o objectivo de conclusão das redes, em particular da RTE de transportes. A redução drástica (para 8 013 milhões de euros no caso dos transportes e 155 milhões de euros no caso da energia) reforça a responsabilidade dos Estados-Membros em termos de esforço de investimento, por forma a assegurar a plena realização dos objectivos de conclusão das redes estabelecidos nas orientações para o seu desenvolvimento adoptadas pelo Parlamento Europeu e o Conselho. Simultaneamente, a redução de recursos acentua a necessidade de um papel mais activo dos investidores privados no financiamento das RTE, em contrapartida dos benefícios esperados com uma melhoria da acessibilidade das zonas económicas, centros de consumidores e regiões remotas. Ao executar o orçamento reduzido, a Comissão aplicará os métodos de avaliação mais adequados, velando para que fundos comunitários limitados gerem o maior valor possível para a rede transeuropeia comunitária.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, de 18 de Setembro de 1995, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias, conforme alterado pelos Regulamentos (CE) n.º 1655/1999 de 19 de Julho de 1999, (CE) n.º 788/2004 de 21 de Abril de 2004, (CE) n.º 807/2004 de 21 de Abril de 2004 e (CE) n.º 1159/2005 de 6 de Julho de 2005.

Fundamentalmente, o regulamento proposto garante a continuidade do financiamento comunitário dos projectos de interesse comum nos domínios das redes transeuropeias de energia e de transportes durante o período 2007-2013. Com o regulamento proposto, os princípios-chave do financiamento das RTE, conforme actualmente regidos pelo Regulamento (CE) n.º 2236/95, manter-se-ão inalterados. As alterações introduzidas referem-se a três áreas principais: 1) estabelecimento de recursos orçamentais, 2) revisão das modalidades de financiamento com base a) na evolução das prioridades para o desenvolvimento e financiamento das RTE na última década e das normas técnicas relevantes, b) na disponibilidade de recursos orçamentais e c) na necessidade comummente reconhecida de reforçar o efeito de alavanca do financiamento das RTE na mobilização de investimento

público e privado, 3) adaptação à evolução do quadro jurídico/administrativo, nomeadamente em termos de gestão do orçamento comunitário.

Embora os recursos orçamentais disponíveis para 2007-2013 sejam significativamente inferiores às necessidade previstas, quando comparados com o período anterior, alargam consideravelmente as possibilidades de financiamento das RTE. Nos transportes, o aumento de 4 400 para 8 100 milhões de euros representa, com efeito, uma duplicação dos recursos, dado que, futuramente, o projecto GALILEO (no qual foram gastos cerca de 15% dos recursos disponíveis no período 2000-2006) beneficiará de uma rubrica orçamental independente. Para gerir de forma eficaz os recursos acrescidos afectados à RTE de transportes, a Comissão tenciona criar uma agência executiva, tendo para tal recebido o apoio do comité de regulamentação das agências executivas em 16 de Novembro de 2005.

- **Coerência com as outras políticas e objectivos da União**

A proposta é coerente com outras políticas e objectivos da União, nomeadamente nos seguintes domínios:

1) Funcionamento do mercado interno: facilita a livre circulação de bens, serviços e trabalhadores ao ligar redes nacionais, por exemplo estabelecendo ligações nas fronteiras nacionais e garantindo a interoperabilidade através da eliminação de obstáculos tecnológicos; garante, ao longo de eixos europeus principais, uma adaptação permanente às necessidades em termos capacidade, removendo estrangulamentos físicos e permitindo o recurso alargado a sistemas inteligentes para optimizar a utilização da infra-estrutura.

2) Desenvolvimento sustentável: contribui para a redução das emissões de dióxido de carbono e de partículas tóxicas, promovendo o desenvolvimento permanente de eixos europeus principais (projectos prioritários no domínio dos transportes e da energia), por exemplo através da luta contra o congestionamento e de incentivos à concentração de fluxos de tráfego internacional, contribuindo para cidades mais limpas e melhorando assim a qualidade de vida dos cidadãos; estabelece ligações entre modos de transporte por forma a encorajar o desenvolvimento de soluções de transporte co-modais e limitar as emissões resultantes do transporte rodoviário de longa distância.

3) Política regional: melhora, através da criação de conexões da infra-estrutura eficientes, a acessibilidade, nomeadamente de regiões com desvantagens estruturais e/ou localizadas em áreas remotas, por forma a melhorar significativamente a sua integração económica.

4) Política de alargamento e de vizinhança: estende as conexões energéticas e de transportes (em especial no que se refere ao transporte ferroviário e por via navegável) para além das actuais fronteiras da UE, por forma a facilitar o desenvolvimento de corredores europeus enquanto base para serviços eficientes e fluxos comerciais contínuos.

Em termos horizontais, a proposta contribui para a realização dos objectivos da agenda de Lisboa (para além dos objectivos acima referidos, por exemplo a promoção de tecnologias inovadoras para a gestão do tráfego) e reflecte plenamente os objectivos de uma gestão boa e eficaz do orçamento comunitário.

2. CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DE IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

A proposta está directamente relacionada com as orientações comunitárias para o desenvolvimento das RTE de transportes e da energia. Em 2003, no contexto da revisão das «Orientações» (adoptadas em 2004: Decisão n.° 884/2004/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, que altera a Decisão n.° 1692/96/CE sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes) foram realizadas uma avaliação de impacto e uma consulta das partes interessadas do sector dos transportes. Os resultados foram publicados no documento SEC(2003) 1060. No que se refere ao sector da energia, os resultados de uma avaliação de impacto alargada foram publicados no documento SEC(2003) 1369. Ambas as avaliações sublinharam a necessidade de um apoio financeiro adequado por parte do orçamento comunitário a fim de incentivar o investimento nacional (público e privado) e garantir a conclusão oportuna das respectivas redes. Por conseguinte, não é necessário proceder a uma consulta dos interessados ou uma avaliação de impacto separadas no quadro da revisão da proposta de regulamento financeiro das RTE.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Domínios científicos/de especialização em questão

A necessidade de investimento na infra-estrutura, nomeadamente no sector dos transportes, foi avaliada à escala europeia através de vários estudos exaustivos, entre os quais um estudo intitulado «*Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors of the trans-European network*» levado a cabo entre 2003 e 2004, em nome da Comissão Europeia. Os resultados deste estudo e de outras análises feitas pela Comissão em estreita cooperação com os Estados-Membros tornaram possível avaliar as necessidades de investimento na rede transeuropeia de transportes até 2020 e nos 30 projectos prioritários desta rede, conforme estabelecidos na decisão relativa às orientações (Decisão n.º 884/2004/CE que altera a Decisão n.º 1692/96/CE). Esta análise permitiu simultaneamente à Comissão calcular as necessidades em termos de recursos do orçamento comunitário ao abrigo da rubrica orçamental da RTE de transportes, conforme previsto na proposta inicial do regulamento financeiro das RTE.

Metodologia utilizada

Metodologias estabelecidas para a previsão do tráfego e inquéritos aos Estados-Membros através dos respectivos comités RTE.

Principais organizações/peritos consultados

Gabinetes de estudo especializados no sector dos transportes e peritos dos Governos dos Estados Membros.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Não foi referida a existência de riscos potencialmente graves com consequências irreversíveis.

A concessão de um apoio comunitário adequado é vital para mobilizar o investimento necessário para assegurar a conclusão oportuna das redes transeuropeias em questão.

Meios utilizados para colocar os pareceres dos peritos à disposição do público

As conclusões dos peritos foram incluídas nos relatórios publicados pela Comissão, tendo sido tidas em conta nas propostas das orientações comunitárias e do regulamento financeiro das RTE.

- **Avaliação do impacto**

Dado que a proposta está directamente relacionada com as orientações comunitárias para o desenvolvimento das redes transeuropeias nos domínios dos transportes e da energia e que tinham sido realizadas avaliações de impacto no quadro destas orientações, não é necessário proceder a uma nova avaliação do impacto.

De um modo geral, reafirma-se que a concessão de apoio financeiro comunitário a projectos de interesse comum permitirá concluir mais rápida e eficazmente, do que sem esse apoio, as principais prioridades das redes transeuropeias nos domínios da energia e dos transportes. Os benefícios desta abordagem para os sistemas comunitários de transporte e energia no seu conjunto são significativos, contribuindo para o crescimento económico e a criação de emprego (temporário durante a construção e permanente a mais longo prazo), aumentando a qualidade de vida dos cidadãos (por exemplo através da redução dos tempos de viagem) e melhorando o ambiente (através da redução das emissões).

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese da acção proposta**

A proposta, que revê a proposta inicial da Comissão de Julho de 2004, estabelece as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia no período 2007-2013. Com base no quadro financeiro para este período aprovado em Abril de 2006, estabelece os recursos orçamentais para a concessão de apoio a projectos de interesse comum nestes dois sectores da infra-estrutura.

A proposta estabelece as modalidades da concessão de apoio financeiro comunitário, tendo em conta os recursos orçamentais disponíveis, as prioridades políticas do desenvolvimento das RTE e o seu financiamento, bem como o quadro jurídico/administrativo para a gestão do orçamento comunitário. A este propósito, a proposta define, designadamente, as modalidades de selecção dos projectos, as formas de apoio comunitário (incluindo duas novas formas - a participação num instrumento de garantia e a contribuição para as actividades de empresas comuns, com base no artigo 171.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia) e as taxas máximas do apoio comunitário (taxas acrescidas para categorias específicas de projectos de grande prioridade, por forma a aumentar o efeito de alavanca na mobilização do investimento de várias fontes públicas e privadas). A proposta torna mais claras as disposições para a concessão de apoio e a execução das decisões da Comissão correspondentes (incluindo as medidas a tomar em caso de irregularidades), bem como o papel dos Estados-Membros interessados. Além disso, define melhor os tipos de beneficiários potenciais do apoio comunitário no domínio das RTE, bem como outros conceitos-chave do regulamento proposto. De um modo geral, as modalidades e disposições propostas apoiam o objectivo de

reforçar a concentração do apoio comunitário nas principais prioridades do desenvolvimento da rede.

- **Base jurídica**

Tratado que institui a Comunidade Europeia, artigo 155.º

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não é da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não poderão ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelas seguintes razões:

A concessão de apoio financeiro comunitário ao abrigo do orçamento das RTE concentra-se nas principais prioridades do conjunto destas redes, ou seja, nas prioridades identificadas numa perspectiva comunitária e estabelecidas nas orientações comunitárias para o desenvolvimento das mesmas redes. Estas prioridades (por exemplo a conclusão de projectos prioritários e a remoção de estrangulamentos nos mesmos, a realização de secções de projectos que atravessam fronteiras nacionais, projectos que contribuam para a optimização da utilização da infra-estrutura - em especial através do desenvolvimento e implantação de tecnologias de gestão inovadoras para os vários modos transporte e da promoção de um reequilíbrio dos modos de transporte em favor dos modos mais respeitadores do ambiente, projectos que contribuam para um aumento da segurança, da qualidade do serviço e da interoperabilidade das RTE) vão além das prioridades estabelecidas numa perspectiva nacional. A sua execução gera um valor acrescentado europeu que excede os benefícios retirados das «prioridades nacionais». Para realizar o mais rápida e eficientemente possível estas prioridades das redes transeuropeias, é fundamental que Comunidade incentive adequadamente os esforços nacionais de investimento através da concessão de apoio.

Individualmente, e apesar dos seus esforços de coordenação, os Estados-Membros não conseguiriam obter a totalidade dos benefícios que podem ser conseguidos com uma acção a nível comunitário.

Os objectivos da proposta serão alcançados de forma mais eficaz através da acção comunitária pelas razões seguintes:

A necessidade de acção comunitária para incentivar o financiamento de projectos de interesse comum no domínio das RTE resulta directamente das responsabilidades da Comunidade pelo desenvolvimento destas redes cuja natureza é inerentemente comunitária.

O apoio comunitário aos projectos RTE deverá contribuir para gerar efeitos positivos em termos de crescimento económico (facilitando o funcionamento do mercado interno e contribuindo para a criação de emprego temporário e permanente), da qualidade de vida e do ambiente.

Os Estados-Membros continuam a ser responsáveis pela preparação, financiamento e execução dos projectos localizados nos respectivos territórios, em plena conformidade com a sua legislação nacional. A União incentiva o investimento na infra-estrutura dos

Estados-Membros por forma a garantir que as prioridades europeias recebem a devida atenção ao nível nacional.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade pelas seguintes razões:

As medidas propostas pretendem incentivar e orientar o investimento nacional na infra-estrutura por forma a obter benefícios significativos para a Comunidade no seu conjunto, enquanto que o processo de tomada de decisões em termos de planeamento, financiamento e execução dos projectos de infra-estrutura de interesse comum continua submetido à legislação e procedimentos nacionais relevantes.

A Comissão e os Governos nacionais partilham a responsabilidade pela gestão do apoio concedido aos projectos RTE.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: regulamento

O recurso a outros meios não seria apropriado pelas seguintes razões:

A proposta refere-se à revisão de um regulamento em vigor.

4. IMPLICAÇÕES ORÇAMENTAIS

A proposta insere-se no quadro financeiro comunitário para o período 2007-2013.

5. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

- **Simplificação**

A proposta prevê a simplificação de procedimentos administrativos das autoridades públicas (nacionais ou da UE) e de operadores privados.

A proposta contribui para clarificar a simplificar os procedimentos de concessão de apoio e para aligeirar os encargos administrativos.

2004/0154 (COD)

Proposta alterada de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia e que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 156.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

(1) O Conselho de Barcelona de 15 e 16 de Março de 2002, nas suas conclusões, sublinhou que as redes eficazes e integradas nos sectores da energia e dos transportes constituem a espinha dorsal do mercado interno europeu e que, com uma melhor utilização das redes existentes e a criação das ligações em falta será possível aumentar a eficácia e a competitividade e assegurar um nível de qualidade adequado, além de reduzir o congestionamento e aumentar a viabilidade a longo prazo. Estas necessidades inscrevem-se na estratégia adoptada pelos Chefes de Estado e de Governo na Cimeira de Lisboa e periodicamente evocada desde então.

(2) Na Acção Europeia para o Crescimento aprovada pelo Conselho Europeu de 12 e 13 de Dezembro de 2003, a Comissão é convidada a reorientar as despesas, se for caso disso, para investimentos em capital físico, nomeadamente para as infra-estruturas das redes transeuropeias cujos projectos prioritários constituam elementos essenciais ao reforço da coesão do mercado interno.

(3) Os atrasos verificados na realização de ligações transeuropeias eficazes, nomeadamente dos troços transfronteiriços, poderão vir a colocar um sério obstáculo à competitividade da União e dos Estados-Membros e das regiões periféricas que não

---

1 JO C … de … , p. …
2 JO C … de … , p. …
3 JO C … de … , p. …
4 …

poderão, ou deixarão de poder, tirar pleno proveito das vantagens do grande mercado único.

(4) Na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes[5], o custo previsto para a conclusão da rede transeuropeia de transportes até 2020 é de 600 mil milhões de euros. Os investimentos necessários, apenas para os projectos prioritários na acepção do anexo III da decisão, ascendem a cerca de ~~140~~ **160** mil milhões de euros para o período de 2007-2013.

(4-A) Em conformidade com a Comunicação Naiades[6] e tendo em conta o carácter sustentável das vias navegáveis, os projectos prioritários fluviais devem beneficiar, a exemplo dos troços transfronteiriços, de uma taxa de financiamento incitativa.

(4-B) Na sua resolução de 8 de Junho de 2005 sobre os desafios políticos e os recursos orçamentais da União Europeia alargada 2007-2013, o Parlamento Europeu sublinhou a importância estratégica das redes de transportes para uma consolidação definitiva do mercado único e para estreitar as relações com os países candidatos, pré-candidatos e com os que pertencem ao «círculo dos amigos». Além disso, mostrou-se disposto a examinar instrumentos de financiamento inovadores, tais como garantias de empréstimo, benefícios europeus, empréstimos europeus e um fundo para contributos com bonificação de juros.

(5) Para alcançar tais objectivos, o Conselho e o Parlamento Europeu realçaram a necessidade de reforçar e adaptar os instrumentos financeiros aumentando o nível de co-financiamento comunitário, prevendo a possibilidade de aplicar uma taxa de co-financiamento comunitário mais alta, nomeadamente no caso dos projectos que se distinguem pelo seu carácter transfronteiriço, pela sua função de trânsito ou por atravessarem obstáculos naturais.

(6) Tendo em conta os montantes afectados às redes transeuropeias de transportes e de energia (a seguir RTE-T e RTE-E) em conformidade com o quadro financeiro plurianual 2007-2013, **não é possível** responder ao conjunto das necessidades relacionadas com a execução **das prioridades estabelecidas nas Decisões** n.º 1692/1996 CE (RTE-T) **e n.º [.../.../CE] (RTE-E).** Convém, por conseguinte, em complemento dos financiamentos nacionais públicos e privados, concentrar esses recursos em determinadas categorias de projectos com maior valor acrescentado para o conjunto da rede - nomeadamente troços transfronteiriços e projectos relativos à eliminação dos estrangulamentos, a fim de garantir a continuidade da infra-estrutura das RTE-T e RTE-E.

(7) A [Decisão .../.../CE] do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece orientações relativas às redes transeuropeias de energia e revoga a Decisão 96/391/CE

---

5 JO L 228 de 9.9.1996, p. 1; decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

6 **COM(2006) 6.**

e a Decisão n.º 1229/2003/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de …[7][8] identificam os objectivos, as acções prioritárias e os projectos de interesse comum para completar e desenvolver essas redes, incluindo os projectos prioritários, e atribuem uma prioridade adequada aos projectos declarados de interesse europeu. Os investimentos necessários para permitir a plena participação de todos os Estados-Membros no mercado interno e completar as interconexões com países vizinhos, Estados-Membros e países terceiros são da ordem dos 28 mil milhões de euros até 2013, unicamente para os projectos prioritários. Neste montante, estão incluídos cerca de 8 mil milhões de euros de investimentos a efectuar em países terceiros.

~~A Decisão n.° 1229/2003/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Junho de 2003, que estabelece um conjunto de orientações respeitantes às redes transeuropeias no sector da energia e que revoga a Decisão n.° 1254/96/CE, identifica os objectivos, as acções prioritárias e os projectos de interesse comum necessários para completar e desenvolver a rede, incluindo os projectos prioritários. Os investimentos necessários para permitir a plena participação de todos os Estados-Membros no mercado interno e completar as interconexões com países vizinhos, Estados-Membros e países terceiros são da ordem dos 28 mil milhões de euros até 2013, unicamente para os projectos prioritários. Neste montante, estão incluídos cerca de 8 mil milhões de euros de investimentos a efectuar em países terceiros.~~

(8) O Conselho Europeu de 12 e 13 de Dezembro de 2003 também instou a Comissão a continuar a estudar a possibilidade de criar um instrumento específico de garantia comunitário para cobrir certos riscos posteriores à fase de construção no quadro dos projectos de redes transeuropeias de transporte. No que diz respeito ao sector da energia, o Conselho convidou a Comissão a, se necessário, reorientar as despesas para investimentos em capital físico, de modo a estimular o crescimento.

O Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, de 18 de Setembro de 1995, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias[9], com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.° 1655/1999 e pelo Regulamento (CE) n.° 807/2004, representa já um real avanço uma vez que, no caso dos projectos declarados prioritários, permite uma taxa de financiamento mais alta, de 20%[10]. No entanto, continua tributário de regras de execução que carecem de simplificação, bem como de uma dotação orçamental com recursos limitados. Revela-se assim necessário, em complemento aos financiamentos nacionais públicos e privados, reforçar o apoio comunitário quer em termos de montante quer de taxas de intervenção, de modo a intensificar o efeito de alavanca dos fundos comunitários e permitir a execução dos projectos prioritários aprovados.

~~Atendendo aos desenvolvimentos de cada uma das vertentes das redes transeuropeias – transportes e energia – e às suas características específicas, e na perspectiva de uma~~

---

7 JO L…

8 JO L 176 de 12.7.2003, p. 11.

9 JO L 228 de 23.9.1995, p. 1; regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 807/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 143 de 30.4.2004, p. 46).

10 ~~Todos os projectos prioritários no domínio da energia beneficiam desta taxa, enquanto que, no domínio dos transportes, esta apenas se aplica às secções transfronteiriças ou que atravessem barreiras naturais.~~

~~gestão mais eficaz de cada programa, convirá prever vários regulamentos distintos para os sectores até agora cobertos pelo Regulamento (CE) n.º 2236/95.~~

Com o presente regulamento, será lançado um programa que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transporte e de energia. Este programa, que deverá respeitar o acervo comunitário, nomeadamente em matéria ambiental, deverá promover o reforço do mercado interno e estimular a competitividade e o crescimento da Comunidade.

Atendendo a que os objectivos de execução das redes transeuropeias de transportes e de energia não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros devido, nomeadamente, à necessidade de coordenar as acções nacionais e que, nesse sentido, podem ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade previsto no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esses objectivos.

(9) **O apoio financeiro comunitário ao abrigo do orçamento das redes transeuropeias deve ser centrado** nos projectos ou partes de projectos com maior valor acrescentado europeu e incentivar os intervenientes a acelerar a execução dos projectos prioritários constantes das Decisões n.º 1692/96/CE e **[.../.../CE]** ~~1229/2003/CE~~. Além disso, deve permitir financiar os demais projectos europeus de infra-estruturas de interesse comum previstos nessas decisões.

(10) O objectivo do apoio financeiro comunitário é desenvolver projectos de investimento nas redes transeuropeias de transportes e de energia, proporcionar um compromisso financeiro firme, mobilizar os investidores institucionais e promover a criação de parcerias de financiamento dos sectores público e privado. No sector da energia, o apoio financeiro deverá essencialmente contribuir para ultrapassar os eventuais obstáculos financeiros inerentes aos trabalhos preparatórios dos projectos e das fases de desenvolvimento prévias à construção, devendo incidir nos troços transfronteiriços dos projectos prioritários e nas interconexões com os países vizinhos.

(10-A) Na sua comunicação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 4 de Julho de 2005, sobre a implantação do sistema europeu de sinalização ferroviária ERTMS/ETCS[11], a Comissão sublinhou a importância de garantir uma migração rápida e coordenada para esse sistema a fim de assegurar a interoperabilidade da rede transeuropeia. Para tal, é necessário um apoio comunitário específico e limitado no tempo, simultaneamente para os elementos ligados à infra-estrutura e para os elementos de bordo.

(11) No caso de determinados projectos, os Estados-Membros podem ser representados por organizações internacionais. No caso de **outros**, a Comissão confia a sua execução a empresas comuns, na acepção do artigo 171.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia. Estas situações particulares implicam o alargamento do conceito de beneficiário da contribuição financeira comunitária ao abrigo do presente regulamento.

---

11 **COM (2005) 298.**

(12) O apoio financeiro comunitário deve poder assumir várias formas de intervenção, nomeadamente a subvenção ~~directa~~ **(estudos e obras),** a bonificação de juros, os instrumentos de garantia de empréstimo ou a participação em fundos de capital de risco, podendo ainda cobrir riscos específicos posteriores à fase de construção. **Independentemente da sua forma, o apoio financeiro comunitário deve ser concedido em conformidade com as disposições do Regulamento** (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho, de 25 de Junho de 2002, que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias[12] **e com suas modalidades de execução,** com excepção dos casos em que o presente **regulamento** estabelece derrogações expressas a essas regras.

~~O apoio financeiro comunitário deve poder assumir várias formas de intervenção, nomeadamente a subvenção directa, a bonificação de juros, os instrumentos de garantia de empréstimo ou a participação em fundos de capital de risco, podendo ainda cobrir riscos específicos posteriores à fase de construção.~~

(13) No caso do apoio financeiro comunitário concedido a projectos de grande envergadura escalonados sobre vários anos, convém prever um compromisso da Comunidade numa base plurianual, **distinguindo entre projecto financiado, autorização de programa plurianual e dotações autorizadas anualmente**. Com efeito, só com um compromisso financeiro firme, atraente e capaz de vincular a Comunidade a longo prazo, será possível reduzir as incertezas inerentes à realização destes projectos e mobilizar os investidores públicos e privados.

(13-A) Convém prever meios, institucionais ou contratuais, para incentivar o financiamento público-privado que tenha dado provas da sua eficácia, acompanhados por garantias jurídicas compatíveis com o direito da concorrência e o mercado interno, assegurando, simultaneamente, o intercâmbio das boas práticas entre Estados-Membros.

(14) Deverá ser concedida uma atenção especial a uma coordenação eficaz do conjunto das acções comunitárias com incidência nas redes transeuropeias, nomeadamente os financiamentos provindos dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão e as intervenções do Banco Europeu de Investimento.

(15) O presente regulamento estabelece, para o **período da sua execução**, um enquadramento financeiro que constitui, para a autoridade orçamental, a referência privilegiada, na acepção do ponto ~~33~~**37** do Acordo Interinstitucional, de ~~6~~ **17** de Maio de ~~1999~~ **2006**, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental e a melhoria do processo orçamental[13].

(16) Atendendo a que os objectivos de execução das redes transeuropeias de transportes e de energia não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros devido, nomeadamente, à necessidade de coordenar as acções nacionais e que, nesse sentido, podem ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º

---

12 JO L 248 de 16.9.2002; p. 1 regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo … (JO L ...).

13 JO L

do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade previsto no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir esses objectivos.

(17) ~~Tendo em conta, por um lado, a experiência adquirida com a aplicação do Regulamento n.º 2236/95 e, por outro, a natureza das competências conferidas à Comissão pelo presente regulamento~~, É conveniente definir as medidas necessárias à sua execução **em conformidade** com a Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[14].

(18) Atendendo aos desenvolvimentos de cada uma das vertentes das redes transeuropeias – transportes e energia - e às suas características específicas, e na perspectiva de uma gestão mais eficaz de cada programa, convirá prever vários regulamentos distintos para os sectores até agora cobertos pelo Regulamento (CE) n.º 2236/95.

(19) Com o presente regulamento, são **estabelecidas** as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia, em conformidade com o direito e as políticas comunitárias, **nomeadamente** em matéria de concorrência, de protecção do ambiente, da saúde, do desenvolvimento sustentável, da adjudicação dos contratos públicos, bem como com a aplicação efectiva das políticas comunitárias em matéria de interoperabilidade.

~~Com o presente regulamento, será lançado um programa que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de transporte e de energia. Este programa, que deverá respeitar o acervo comunitário, nomeadamente em matéria ambiental, deverá promover o reforço do mercado interno e estimular a competitividade e o crescimento da Comunidade.~~

~~Tendo em conta, por um lado, a experiência adquirida com a aplicação do Regulamento n.º 2236/95 e, por outro, a natureza das competências conferidas à Comissão pelo presente regulamento, é conveniente definir as medidas necessárias à sua execução em conformidade com a Decisão n.º 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão[15].~~

(20) À luz do acima exposto e tendo em conta a adopção, pelo presente regulamento, de disposições específicas no domínio dos transportes e da energia e, pelo Regulamento (CE) n.°… do Parlamento Europeu e do Conselho de ...[16], de disposições relativas aos sistemas de posicionamento e de navegação por satélite, é conveniente alterar o Regulamento (CE) n.° 2236/95, de modo a restringir o seu âmbito de aplicação ao sector das telecomunicações,

---

14 JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

15 JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

16 **JO L** ~~Ver página do Jornal Oficial com o regulamento relativo ao sistema de posicionamento e de navegação por satélite (GALILEO).~~

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I
Disposições gerais

Artigo 1.º
Objecto

O presente regulamento define as condições, modalidades e medidas de execução do apoio financeiro comunitário em favor de projectos de interesse comum no domínio das redes transeuropeias de transportes e de energia nos termos do n.º 1 do artigo 155.º do Tratado.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «projecto de interesse comum», um projecto ou parte de projecto identificado como sendo de interesse comum para a Comunidade no domínio dos transportes, no quadro da Decisão n.º 1692/96/CE, ou no domínio da energia, no quadro da **[Decisão.../.../CE]** ~~Decisão n.º 1229/2003/CE~~;

2) «projecto prioritário», um projecto de interesse comum inserido num eixo ou num projecto considerado prioritário para a Comunidade no domínio dos transportes, no quadro do anexo III da Decisão n.° 1692/96/CE, ou no domínio da energia, no quadro da **[Decisão .../.../CE]** ~~Decisão n.° 1229/3003/CE~~;

3) «parte de projecto», qualquer actividade independente, do ponto de vista financeiro, técnico ou da calendarização, que concorra para a execução do projecto;

(3-A) «troço transfronteiriço», os troços transfronteiriços referidos no artigo 19.º-B da Decisão n.° 1692/96/CE, incluindo igualmente os troços transfronteiriços que asseguram, através do território de um país terceiro, a continuidade de um projecto prioritário entre dois Estados-Membros;

4) «estrangulamento», os obstáculos, em termos de velocidade e/ou capacidade, que não permitem garantir a continuidade dos fluxos de transporte, particularmente no quadro dos projectos prioritários;

5) «beneficiário», um ou vários Estados-Membros, organizações internacionais, empresas comuns na acepção do artigo 171.º do Tratado, empresas ou organismos públicos ou privados com total responsabilidade por um projecto e que se propõem investir fundos próprios ou fornecidos por terceiros com vista à execução do projecto;

~~um organismo público ou privado responsável pela gestão do projecto e que se proponha investir fundos próprios ou entregues por terceiros para execução do projecto;~~

6) «estudos», os estudos necessários à elaboração de um projecto, incluindo os estudos preparatórios, de viabilidade, de avaliação **e de validação** e quaisquer outras medidas de apoio técnico, incluindo os trabalhos preparatórios necessários à definição completa de um projecto e à tomada da decisão relativa ao seu financiamento, nomeadamente as acções de reconhecimento nos locais em causa e a preparação do plano financeiro;

7) «trabalhos», a aquisição e o fornecimento de componentes, sistemas e serviços e a realização dos trabalhos de construção e de instalação relativos ao projecto, incluindo a recepção das instalações e a entrada em serviço;

8) «riscos posteriores à fase de construção», os riscos colocados nos primeiros anos a seguir à conclusão das obras, decorrentes de factores específicos, e que conduzam a uma diminuição das receitas de exploração em relação às previsões;

9) «custo do projecto», o custo total dos estudos ~~e~~ **ou** trabalhos directamente relacionados e necessários à execução do projecto e efectivamente suportados pelo beneficiário;

10) «custo elegível», a parte do custo do projecto tomada em consideração pela Comissão para efeitos de cálculo do apoio financeiro comunitário.

Capítulo II
Projectos elegíveis, formas e modalidades do apoio financeiro ~~tipos de intervenção~~ e acumulação de financiamentos

Artigo 3.º
*Elegibilidade dos projectos **e dos pedidos de apoio financeiro comunitário***

1. Apenas os projectos de interesse comum identificados nas Decisões n.º 1692/96/CE e **[.../.../CE]** ~~1229/2003/CE~~ podem beneficiar de apoio financeiro comunitário nos termos do presente regulamento.

A elegibilidade dos pedidos de apoio financeiro comunitário relativos a esses projectos está condicionada à conformidade com o direito comunitário e à aplicação das políticas comunitárias.

~~A elegibilidade está condicionada ao cumprimento das regras comunitárias, em especial em matéria de concorrência, protecção do ambiente e adjudicação de contratos públicos, bem como à aplicação efectiva das disposições comunitárias no domínio da interoperabilidade das redes, nomeadamente das redes de caminho-de-ferro.~~

~~3~~.2 **No que diz exclusivamente respeito ao sector dos transportes, a elegibilidade também está condicionada ao compromisso, assumido pelo requerente do apoio financeiro comunitário e, se for caso disso, os Estados-Membros interessados, de que contribuirão financeiramente para o projecto candidato a apoio financeiro comunitário, se necessário mediante a mobilização de fundos privados.**

~~No que diz exclusivamente respeito ao sector dos transportes, a elegibilidade também está condicionada ao compromisso, assumido pelos Estados-Membros interessados, de que contribuirão financeiramente para o projecto candidato a apoio financeiro comunitário, se necessário mediante a mobilização de fundos privados.~~

Os projectos no domínio dos transportes relativos a troços transfronteiriços ou a uma parte desses troços podem beneficiar de um apoio financeiro comunitário se existir um acordo bilateral entre os Estados-Membros interessados relativo à conclusão efectiva do projecto transfronteiriço nos seus territórios nacionais respectivos.

Artigo 4.º
Apresentação dos pedidos de apoio ***financeiro***

Os pedidos de apoio financeiro comunitário são apresentados à Comissão por Estados-Membros, organizações internacionais, empresas comuns ou, com o acordo dos Estados-Membros interessados, por empresas ou organismos públicos ou privados.

~~Os pedidos de apoio financeiro comunitário são apresentados pelos Estados-Membros interessados à Comissão. No caso do sector da energia, esses pedidos também podem ser apresentados pelas empresas ou organismos públicos directamente envolvidos, com o acordo desses Estados-Membros.~~

Artigo5.º
Selecção dos projectos

1. Os projectos de interesse comum beneficiam de um apoio financeiro comunitário em função do seu grau de contribuição para os objectivos e prioridades definidos nas Decisões n.° 1692/1996/CE **e [.../.../CE].**

2. No domínio dos transportes, é dedicada especial atenção aos projectos ~~e programas~~ seguintes:

a) projectos conjuntos apresentados pelo menos por dois Estados-Membros, nomeadamente no caso dos **troços** ~~projectos~~ transfronteiriços;

b) projectos relativos a estrangulamentos inseridos em projectos prioritários;

c) projectos que contribuam para a continuidade e optimização da capacidade da rede;

d) projectos prioritários que contribuam para a integração do mercado interno numa Comunidade alargada e para o reequilíbrio dos modos de transporte, concedendo a prioridade aos modos mais respeitadores do ambiente, nomeadamente ao transporte de mercadorias de longa distância; para o efeito, qualquer pedido de financiamento de linha ferroviária de alta velocidade deve ser acompanhado de uma análise exaustiva das capacidades libertadas na rede convencional em favor do transporte de mercadorias por via da transferência de tráfego de passageiros para o comboio de alta velocidade;

e) projectos que contribuam para aumentar a qualidade do serviço prestado na rede transeuropeia e que promovam, nomeadamente através de intervenções nas infra-estruturas, a segurança dos utentes e a interoperabilidade das redes nacionais;

f) **projectos relacionados com o desenvolvimento do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário ERTMS (*European Rail Traffic Management System*), bem como de sistemas de gestão do tráfego aéreo, marítimo, fluvial ou costeiro que garantam a interoperabilidade entre as redes nacionais**.

~~programas de desenvolvimento de sistemas de gestão do tráfego ferroviário em todas as suas componentes, e sistemas de gestão de tráfego aéreo e marítimo que assegurem a interoperabilidade.~~

3. No domínio da energia, será dedicada uma atenção especial aos projectos que contribuam para:

a) a continuidade e optimização da capacidade da rede;

b) a integração do mercado interno da energia, nomeadamente dos troços transfronteiriços;

c) a segurança do aprovisionamento energético, nomeadamente as interconexões com os países terceiros;

d) a ligação das fontes de energia renováveis; e/ou

e) a segurança, fiabilidade e interoperabilidade das redes interconectadas.

~~*Artigo 6.º*~~
~~*Formas de auxílio*~~

~~O apoio financeiro comunitário abrange os estudos, os trabalhos e os riscos posteriores à fase de construção.~~

Artigo 6.º
Formas e modalidades do apoio financeiro comunitário ~~*de intervenção*~~

1. O apoio financeiro comunitário ~~concedido aos estudos e trabalhos~~ relativo~~s~~ aos projectos a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º pode assumir várias formas ~~de intervenção~~:

a) subvenções para **estudos ou trabalhos**;

b) bonificações de juros de empréstimos concedidos pelo Banco Europeu de Investimento (BEI) ou por outros organismos financeiros públicos ou privados;

c) garantias de empréstimos para cobertura de riscos posteriores à fase de construção;

d) participação em fundos de capital de risco;

e) eventualmente, uma combinação dos apoios comunitários a que é feita referência nas alíneas a) e d), de modo a obter um efeito de incentivo máximo a partir dos recursos orçamentais mobilizados;

f) contribuição para as actividades das empresas comuns.

2. O apoio financeiro comunitário não excede as taxas seguintes:

a) no caso dos estudos, 50% do custo elegível, independentemente do tipo de projecto de interesse comum;

b) no caso dos trabalhos:

i) para os projectos prioritários no domínio dos transportes:

– **no máximo 20% do custo elegível dos trabalhos;**

– **no máximo 30% dos custos elegíveis dos trabalhos para os troços transfronteiriços desses projectos e os projectos prioritários relativos a vias navegáveis, desde que sejam lançados antes de 2010 e que os Estados-Membros interessados tenham dado à Comissão todas as garantias necessárias em termos da viabilidade financeira e do calendário de execução do projecto;**

ii) para os projectos prioritários no domínio da energia, no máximo 20% do custo elegível dos trabalhos;

iii) para os projectos que não os projectos prioritários no domínio dos transportes e da energia, no máximo 10% do custo elegível dos trabalhos;

c) no caso do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário ERTMS:

i) para os elementos no solo, no máximo de 50% do custo elegível dos estudos e trabalhos;

ii) para os elementos de bordo:

– **no máximo 50% do custo de desenvolvimento e de realização dos protótipos para a instalação do ERTMS em material circulante existente, desde que o protótipo seja certificado em, pelo menos, dois Estados-Membros;**

– **no máximo 50% do custo dos trabalhos relacionados com a instalação do equipamento de série para a instalação do ERTMS em material circulante novo e existente; dentro deste limite, a Comissão pode fixar um montante máximo de intervenção por unidade de tracção;**

d) no que se refere à realização do céu único europeu, nomeadamente ao projecto SESAR (*Single European Sky Air Traffic Management Research*), esta taxa pode atingir no máximo 50% do custo elegível dos estudos e trabalhos.

~~2. O apoio financeiro comunitário não excede as taxas seguintes:~~

~~a) no caso dos estudos, 50% do custo elegível, independentemente do tipo de projecto de interesse comum;~~

~~b) no caso dos trabalhos:~~

~~i) para os projectos prioritários no domínio dos transportes, no máximo 30% do custo elegível dos trabalhos; excepcionalmente, os troços transfronteiriços desses projectos beneficiarão de uma taxa de apoio máxima de 50% do custo total elegível dos trabalhos, desde que sejam lançados antes de 2010 e que os Estados-Membros interessados tenham apresentado à Comissão um programa com todas as garantias necessárias em termos de contribuição financeira dos Estados-Membros e de calendário de execução, sendo esta taxa adaptada em função dos benefícios retirados por outros Estados-Membros;~~

~~ii) para os projectos prioritários no domínio da energia, no máximo 20% do custo total elegível dos trabalhos;~~

~~iii) para os outros projectos no domínio dos transportes, no máximo 15% do custo total elegível dos trabalhos; excepcionalmente, no caso dos projectos de desenvolvimento de sistemas de interoperabilidade e de segurança, essa taxa poderá atingir no máximo 50% do custo total elegível dos trabalhos, sendo adaptada em função dos benefícios retirados por outros Estados-Membros;~~

~~iv) para os outros projectos no sector da energia, no máximo 10% do custo total elegível.~~

~~3. Em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 17.º, a Comissão aprova as modalidades, o calendário e os montantes dos pagamentos para os instrumentos a que se refere o n.º 1, alíneas b), c) e d), do presente artigo.~~

Artigo 7.º
Cumulação de apoios financeiros comunitários

~~1. Os apoios financeiros relativos aos estudos e trabalhos são cumuláveis.~~

~~2. As intervenções do BEI são compatíveis com a concessão de um apoio financeiro nos termos do presente regulamento.~~

1. As partes de projectos que beneficiam de outras fontes de financiamento por conta do orçamento comunitário são excluídas do apoio financeiro comunitário ao abrigo do presente regulamento.

2. **As intervenções do BEI são compatíveis com a concessão de um apoio financeiro nos termos do presente regulamento.**

Artigo 8.º
~~Compatibilidade e~~ Coordenação com as políticas comunitárias

~~1. Os projectos de interesse comum financiados nos termos do presente regulamento devem ser conformes com as disposições do Tratado, os actos adoptados em virtude do~~

~~**mesmo e as políticas comunitárias, incluindo em matéria de protecção do ambiente, desenvolvimento sustentável, interoperabilidade, concorrência e adjudicação de contratos públicos.**~~

A Comissão vela pela coordenação e pela coerência dos projectos **co-financiados** ~~executados~~ no quadro do presente regulamento com as acções realizadas graças às contribuições do orçamento comunitário, intervenções do BEI e demais instrumentos financeiros da Comunidade.

Capítulo III
Programação, aplicação, controlo

~~*Artigo 9.º*~~
~~*Aplicação*~~

~~A Comissão é responsável pela aplicação do presente regulamento. Define as modalidades e condições de execução dos projectos de interesse comum nas decisões de atribuição de apoio financeiro.~~

Artigo 9.º
Programação plurianual e programa anual

1. A Comissão estabelece uma programação plurianual e um programa anual em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 15.º.

2. A programação plurianual abrange os projectos prioritários, bem como os projectos **ERTMS e SESAR**, e define os critérios de concessão do apoio financeiro comunitário e a dotação financeira para o período 2007-2013. O montante desta dotação deve situar-se entre 65 e 85% dos recursos orçamentais a que se refere o artigo **18.**º.

3. O programa anual define os critérios de concessão de eventuais apoios financeiros aos projectos de interesse comum não incluídos na programação plurianual. ~~Os recursos não utilizados no quadro da programação plurianual RTE-T são anualmente afectados ao financiamento de projectos de interesse comum integrados no programa anual.~~

Artigo10.º
Concessão de apoio financeiro ***comunitário***

1. A Comissão decide o montante do apoio financeiro a conceder aos projectos ou partes de projecto elegíveis seleccionados e define as respectivas condições e modalidades de aplicação.

2. A Comissão notifica os beneficiários e os Estados-Membros interessados da decisão de concessão de um apoio financeiro.

~~Os projectos de interesse comum seleccionados no quadro da programação plurianual são objecto de uma decisão de concessão única da Comissão, aprovada nos termos do n.º 2 do~~

~~artigo 17º. A dotação orçamental para cada prestação anual é efectuada pela Comissão com base na decisão de concessão, tendo em conta a avaliação do estado de adiantamento dos projectos, as necessidades previsionais e as disponibilidades orçamentais.~~

~~Os projectos de interesse comum, à excepção daqueles a que se refere o n.º 1, são objecto de uma decisão de concessão e de uma dotação orçamental da Comissão.~~

~~A Comissão notifica os Estados-Membros interessados da decisão de concessão e das modalidades do apoio financeiro e informa os beneficiários.~~

Artigo 11.º
Disposições financeiras

1. Para os projectos cobertos pela programação plurianual, as autorizações orçamentais podem ser divididas em prestações anuais. A Comissão autoriza as diferentes prestações anuais tendo em conta o estado de adiantamento dos projectos ou fases do projecto que beneficiam de apoio financeiro, as necessidades previsionais e as disponibilidades orçamentais.

O calendário indicativo para a autorização das diferentes prestações anuais é comunicado ao beneficiário.

2. O apoio financeiro comunitário apenas pode cobrir as despesas elegíveis ligadas ao projecto e suportadas pelos beneficiários ou pelas partes terceiras responsáveis pela sua execução.

Não são, nomeadamente, elegíveis as despesas efectuadas antes da data de recepção do correspondente pedido de apoio. O IVA é uma despesa não elegível.

~~3~~. **Os pagamentos revestem a forma de um ~~adiantamento~~ pré-financiamento, se necessário dividido em várias prestações, com pagamentos intercalares e um pagamento final.**

No entanto, as modalidades de pagamento são definidas tendo, nomeadamente, em conta a execução plurianual dos projectos de infra-estrutura.

O pré-financiamento ou, se for caso disso, a primeira prestação, é pago após a aprovação do pedido de apoio.

Os pagamentos intercalares são efectuados com base nos pedidos pagamento, sob reserva do cumprimento do disposto no artigo 13.º do presente regulamento.

O último pagamento é efectuado após a aceitação do relatório final relativo ao projecto apresentado pelo beneficiário e certificado pelo Estado-Membro, incluindo, em especial, todas as despesas efectivamente realizadas.

~~1. O apoio comunitário apenas poderá cobrir as despesas do projecto que sejam suportadas pelos beneficiários ou pelas partes terceiras responsáveis pela sua execução.~~

~~2. Não são elegíveis as despesas efectuadas antes da data de recepção do correspondente pedido de apoio pela Comissão.~~

~~3. As decisões de concessão de apoios financeiros adoptadas pela Comissão nos termos do artigo 12º constituem uma autorização das despesas inscritas no orçamento.~~

~~4. De uma forma geral, os pagamentos revestem a forma de um adiantamento, de pagamentos intercalares e de um pagamento final. O adiantamento, que em princípio não deve exceder 50% da primeira prestação anual, será pago após a aprovação do pedido de apoio. Os pagamentos intercalares são efectuados com base nos pedidos de pagamento de acordo com o estado de adiantamento do projecto ou do estudo em causa e, se necessário, tendo em conta uma análise rigorosa e transparente dos planos financeiros revistos.~~

~~5. As modalidades de pagamento têm em conta o facto de a execução dos projectos de infra-estrutura ser escalonada por vários anos e de que importa prever um escalonamento análogo do financiamento.~~

~~6. A Comissão efectua o último pagamento após a aceitação do relatório final relativo ao projecto ou estudo apresentado pelo beneficiário e certificado pelo Estado-Membro, apresentando todas as despesas efectivamente realizadas.~~

Artigo 12.º
Responsabilidades dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros envidam todos os esforços para executar, no domínio da sua responsabilidade, os projectos de interesse comum que beneficiem do apoio financeiro comunitário concedido nos termos do presente regulamento.

2. Os Estados-Membros efectuam o acompanhamento técnico e o controlo financeiro dos projectos em estreita colaboração com a Comissão e certificam a veracidade e conformidade das despesas efectuadas no quadro do projecto ou de parte de projecto. Os beneficiários podem solicitar a participação da Comissão nas inspecções no local.

3. Os Estados-Membros informam a Comissão das medidas adoptadas ao abrigo do n.º 2 e fornecem-lhe, nomeadamente, uma descrição dos sistemas de controlo, gestão e acompanhamento estabelecidos para garantir a boa execução dos projectos.

Artigo 12.º-A
Compatibilidade com o direito comunitário e as políticas comunitárias

Os projectos ou partes de projecto financiados ao abrigo do presente do regulamento são executados em conformidade com o direito comunitário e as políticas comunitárias, nomeadamente em matéria de concorrência, protecção do ambiente, saúde, desenvolvimento sustentável, adjudicação de contratos públicos e interoperabilidade.

Artigo 13.º
Anulação, redução, suspensão e supressão do apoio

1. A Comissão, após uma análise adequada e após ter convidado o beneficiário e, se for caso disso, os Estados-Membros interessados a apresentarem as suas observações num prazo estabelecido

a) anula, excepto em casos devidamente justificados, o apoio financeiro concedido aos projectos ou partes de projecto relativos a projectos de interesse comum cuja execução não tenha começado nos dois anos seguintes à data de início prevista nas condições de concessão do apoio;

b) pode suspender, reduzir ou suprimir o apoio financeiro nos seguintes casos:

i) se uma parte ou a totalidade do apoio financeiro deixar de se justificar;

ii) em caso de irregularidade na execução do projecto ou parte do projecto relativamente às disposições do direito comunitário e políticas comunitárias;

iii) em caso de desconhecimento de uma das condições que enquadram a concessão do apoio financeiro, nomeadamente se tiver sido introduzida uma alteração significativa capaz de afectar a natureza ou as modalidades de execução sem a aprovação da Comissão;

c) pode, tendo em conta todos os factores relevantes, pedir o reembolso do apoio financeiro se, dez anos após a concessão do mesmo, a execução da parte do projecto que beneficia desse apoio não tiver sido concluída.

2. A Comissão recupera a totalidade ou parte dos montantes já pagos:

a) quando tal for necessário, nomeadamente na sequência da anulação, supressão, redução ou pedido de reembolso do apoio financeiro;

b) em caso de acumulação de apoios financeiros comunitários.

~~1. Com excepção dos casos devidamente justificados, os apoios financeiros comunitários concedidos aos projectos de interesse comum que não tenham tido início no prazo de dois anos a contar da data prevista para o seu arranque, conforme indicado na decisão de concessão de apoio, serão anulados pela Comissão.~~

~~2. Se, para a realização de um projecto, uma parte ou a totalidade do apoio concedido parecer injustificado, a Comissão analisa adequadamente o processo e, nomeadamente, convida o Estado-Membro e/ou beneficiário a apresentar as suas observações num prazo determinado.~~

~~3. Concluída a análise a que se refere o n.º 2, caso se confirme a existência de irregularidades ou o incumprimento das condições estabelecidas na decisão de concessão do apoio, nomeadamente quando se trate de alterações significativas capazes de afectar a natureza ou as modalidades de execução do projecto e relativamente às quais não tenha sido~~

~~solicitada a aprovação da Comissão, esta pode reduzir, suspender ou suprimir o apoio à operação em causa.~~

~~4. Toda a cumulação não autorizada implica a reposição dos montantes indevidamente pagos.~~

~~5. Se o projecto não tiver sido concluído volvidos dez anos sobre a atribuição do apoio financeiro comunitário, a Comissão pode solicitar, de acordo com o princípio da proporcionalidade, o reembolso do apoio concedido, tendo em conta todos os factores relevantes.~~

~~6. Qualquer montante indevidamente recebido deve ser devolvido à Comissão.~~

Artigo 14.º
Protecção dos interesses financeiros comunitários

1. O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode realizar inspecções e verificações no local nos termos do Regulamento (Euratom, CE) n.° 2185/96 do Conselho[17].

2. No caso das iniciativas comunitárias financiadas pelo presente regulamento, entende-se por «irregularidade», noção a que se refere o n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho[18], qualquer violação de uma disposição do direito comunitário ou desconhecimento **das condições que enquadram a concessão do apoio financeiro comunitário** ~~de uma obrigação contratual~~ que resulte de actos ou omissões de uma entidade jurídica que tenham ou possam ter como efeito lesar o orçamento geral das Comunidades ou os orçamentos geridos por estas, devido a despesas indevidamente efectuadas.

3. **As condições que enquadram a concessão do apoio financeiro comunitário** ~~decisões tomadas nos termos do presente regulamento~~ prevêem, nomeadamente, o acompanhamento e controlo financeiro da Comissão - ou dos seus representantes autorizados - e auditorias do Tribunal de Contas, eventualmente, no local.

4. O Estado-Membro em causa e a Comissão trocarão imediatamente todas as informações pertinentes os resultados dos controlos realizados..

Capítulo IV
Disposições finais

Artigo 15.º
Comité

1. A Comissão será assistida por um comité.

---

17 JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.
18 JO L 312 de 23.12.1995, p. 1.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º.

3. O comité aprova o seu regulamento interno.

4. O BEI designa um representante no comité, que não participa na votação.

Artigo 16.º
Avaliação

1. A Comissão e os Estados-Membros, assistidos pelos beneficiários, podem avaliar as modalidades de execução dos projectos ~~de interesse comum e dos programas~~, bem como o impacto da sua execução, de modo a verificar se os objectivos previstos foram atingidos, nomeadamente em matéria de protecção ambiental.

2. A Comissão pode solicitar ao Estado-Membro beneficiário que apresente uma avaliação específica dos projectos ~~de interesse comum~~ financiados no âmbito do presente regulamento ou, se for caso disso, que lhe preste as informações e a assistência necessárias para efectuar a avaliação dos referidos projectos.

Artigo 17.º
Informação e divulgação

1. A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de três em três anos, um relatório das actividades desenvolvidas no quadro do presente regulamento. O relatório incluirá uma avaliação dos resultados alcançados com o apoio comunitário nos diversos domínios de aplicação, tendo em conta os objectivos inicialmente definidos, bem como um capítulo sobre os conteúdos e a execução da programação plurianual em curso. **Este relatório conterá igualmente informações sobre as fontes de financiamento cada projecto.**

2. Os Estados-Membros em causa e, se for caso disso, os beneficiários assegurarão a adequada divulgação do apoio concedido ao abrigo do presente regulamento a fim de difundir junto da opinião pública o papel desempenhado pela Comunidade na realização dos projectos ~~de interesse comum~~.

Artigo 18.º
Recursos orçamentais

1 O montante, **a preços correntes**, do pacote financeiro destinado à aplicação do presente regulamento para o período de 2007-2013 é de ~~20 690~~ **8 168** milhões de euros, dos quais ~~20 350~~ **8 013** milhões de euros para o sector de transportes e ~~340~~ **155** milhões de euros para o sector da energia.

2 As dotações anuais são autorizadas pela Autoridade Orçamental nos limites **do quadro financeiro plurianual.**

Artigo19.º
Assistência técnica e administrativa

O apoio financeiro comunitário aos projectos referidos no artigo 3.º pode cobrir igualmente as despesas relativas às actividades de preparação, acompanhamento, controlo, auditoria e avaliação directamente necessárias à gestão das RTE e à realização dos seus objectivos, nomeadamente despesas com estudos, reuniões, acções de informação e de publicação, despesas ligadas às redes informáticas com vista à troca de informações, bem como qualquer outra despesa de assistência administrativa e técnica a que a Comissão possa recorrer para a gestão das RTE. Podem igualmente ser cobertas despesas de assistência técnica e administrativa necessárias à transição entre a execução das RTE ao abrigo do presente regulamento e as medidas tomadas ao abrigo do Regulamento(CE) n.° 2236/95. Se necessário, a partir de 2013, podem ser acrescentadas dotações ao orçamento a fim de cobrir essas despesas para permitir a gestão de acções que não tenham sido concluídas até 31 de Dezembro de 2013.

Artigo 20.º
Revisão

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, antes do final de 2010, um relatório geral sobre a experiência adquirida com os mecanismos para a concessão de apoios financeiros comunitários previstos no presente regulamento.

O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando em conformidade com o procedimento previsto no primeiro parágrafo do artigo 156.º do Tratado, decidirão se e em que condições as acções previstas no presente regulamento serão mantidas ou alteradas para além do período referido no artigo **18.º**.

Artigo 21.º
Alteração ao Regulamento (CE) n.° 2236/95

O Regulamento (CE) n.° 2236/95 é alterado do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redacção:

«Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho, de 18 de Setembro de 1995, que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias de telecomunicações»;

2) O artigo 1.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º
Definição e âmbito de aplicação

O presente regulamento define as condições, as regras e os procedimentos de execução do apoio comunitário em favor de projectos de interesse comum no domínio das redes transeuropeias de telecomunicações, ao abrigo do n.º 1 do artigo 155.º do Tratado.»;

3) No artigo 4.°, é suprimido o n.° 3;

4) O n.º 3 do artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

« 3. A taxa do apoio financeiro comunitário é fixada no n.º 2 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º ... do Parlamento Europeu do Conselho.*

* JO L ... de ..., p. …»;

5) É suprimido o artigo 5.º-A;

6) No artigo 9.º, é suprimido o n.º 1, alínea a), quarto travessão;

7) O artigo 10.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo10.º
Concessão de apoio financeiro

Nos termos do artigo 274.º do Tratado, a Comissão decide a concessão de apoio financeiro ao abrigo do presente regulamento em função da apreciação dos pedidos, à luz dos critérios de selecção.»;

8) O n.º 7 do artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

« 7. De acordo com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 17.º, a Comissão estabelece um quadro para as modalidades, o calendário e os montantes dos pagamentos das bonificações de juro, das subvenções referentes aos prémios de garantias e do apoio sob a forma de participações em fundos de capital de risco, no que respeita aos fundos de investimento ou produtos financeiros comparáveis que tenham como objectivo prioritário disponibilizar capital de risco para projectos de redes transeuropeias»;

9) É suprimido o artigo 14.º;

10) Na primeira frase do n.º 3 do artigo 15.º, a referência aos artigos 5.º e 6.º é substituída por uma referência aos n.^{os} 1 e 2 do artigo 5.º e ao artigo 6.º;

11) O n.º 1 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redacção:

«1. A Comissão apresentará todos os anos ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, um relatório sobre as actividades desenvolvidas no quadro do presente regulamento. Esse relatório incluirá uma avaliação dos resultados obtidos com a intervenção comunitária em diversas áreas de actuação, tendo em conta os objectivos inicialmente definidos.»;

12) É suprimido o anexo.

Artigo22.º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2007.

As acções em curso no domínio dos transportes e da energia na data de aplicação do presente regulamento continuam a ser reguladas pelo Regulamento (CE) n.° 2236/95, na versão em vigor em 31 de Dezembro de 2006.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em …

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O 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'Energie

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

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

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

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~~ **838,6**	~~1781,2~~ **958,7**	~~2344~~ **1.037,8**	~~2874,5~~ **1.070,9**	~~3544,5~~ **1.250,9**	~~4240,5~~ **1.365,9**	~~4931,5~~ **1.551,9**	0,0	0,0	~~20625~~ **8.074,8**
Crédits de paiement	~~359 ,9~~ **10,0(*)**	~~982,3~~ **882,6**	~~1741,2~~ **940,2**	~~2385,6~~ **1.017,1**	~~2982,5~~ **1.137,0**	~~3621,2~~ **1.221,7**	~~4304,8~~ **1.397,7**	~~2764~~ **773,1**	~~1483,6~~ **695,3**	~~20625~~ **8.074,8**

(*) 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~~ **14,4**	~~6,8~~ **13,3**	~~8~~ **13,2**	~~10,5~~ **13,1**	~~10,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	0,0	0,0	~~65~~ **93,2**
CP	~~6,2~~ **14,4**	~~6,8~~ **13,3**	~~8~~ **13,2**	~~10,5~~ **13,1**	~~10,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	~~11,5~~ **13,1**	0,0	0,0	~~65~~ **93,2**

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

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~~ **8,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	~~10,973~~ **3,4**	0,0	0,0	~~76,811~~ **28,6**

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et le cadre financière

[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) nº 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 TRANSEUROPÉENS 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	**817,4** ~~889,0~~	**937,5** ~~1761,5~~	**1016,6** ~~2294,5.~~	**1.049,7** ~~2825,0~~	**1.229,7** ~~3485,0.~~	**1.344,7** ~~4182,0.~~	**1.529,7** ~~4853,0.~~	0,0	0,0	**7.925,4** ~~20290,0~~
Crédits de paiement	**10,0(*)** ~~354,0~~	**861,4** 968,5	**919,0** ~~1712,5~~	**995,9**~~2~~ ~~345,0~~	**1.115,8** ~~2930,0.~~	**1.200,5** ~~3565,0.~~	**1.376,2** ~~4240,0.~~	**758,1** ~~2715,0~~	**688,4** ~~1460,0~~	**7.925,4** ~~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	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	-	-	**87,6** ~~60,0~~
CP	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	-	-	**87,6** ~~60,0~~

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	**831,0** ~~895~~	**950,0** ~~1768~~	**1.029,0** ~~.2302~~	**1.062,0** ~~2835~~	**1.242,0** ~~3495~~	**1.357,0** ~~4192~~	**1.542,0** ~~4863~~	0,0	0,0	**8.013,0** ~~20350~~
CP	**23,6** ~~360~~	**873,9** ~~975~~	**931,4** ~~1720~~	**1.008,2** ~~2355~~	**1.128,1** ~~2940~~	**1.212,8** ~~3575~~	**1.388,5** ~~4250~~	**758,1** ~~2715~~	**688,4** ~~1460~~	**8.013,0** ~~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	**7,922** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~	**2,838** ~~10,4~~			**24,95** ~~72,8~~

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire[19]

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 transports[20] 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 deça 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 2020[21] 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. Il**s** 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'environs** ~~à peine~~ 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes ~~de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe~~ **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 au~~x~~ réseau~~x~~ transeuropéen~~s~~ 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**~~ont 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~~ transfrontalière~~s~~ **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 CO_2**. 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 2004[23], l'achèvement de ces projets devrait permettre de réduire les émissions de CO_2 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 entitulée "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, l~~L~~a** 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-privé**~~PPP~~**. 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 identifies comme projet d'intérêt commun dans ~~l~~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) bénéfices retirés par les autres Etats membres.~~

5.3. Modalités de mise en œuvre

Gestion directe par la Commission uniquement avec du personnel statutaire ou externe – la possibilté 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	**3,5** ~~4,5~~	**2,3** ~~5,0~~	**2,3** ~~6,0~~	**2,3** ~~8,5~~	**2,3** ~~8,5~~	**4,6** ~~17~~	
b) Réunion d'experts							
c) Information et publications	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	
d) Agence RTE-T	**8,617**	**8,669**	**8,597**	**8,489**	**8,489**	**16,978**	
Sous-total 2	**12,617** ~~5,0~~	**11,469** ~~5,5~~	**11,397** ~~6,5~~	**11,289** ~~9,0~~	**11,289** ~~9,0~~	**22,578** ~~18,0~~	
TOTAL	**13,617** ~~6,0~~	**12,469** ~~6,5~~	**12,397** ~~7,5~~	**12,289** ~~10,0~~	**12,289** ~~10,0~~	**24,578** ~~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 Travaux	40 160	**5,57** **48,14**	**223** **7702,4**
COÛT TOTAL		200		**7.925,4**

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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 B C	~~37 (+ 10)~~ ~~29 (+ 18)~~ ~~27 (+ 7)~~		~~37 (+ 10)~~ ~~29 (+ 18)~~ ~~27 (+ 7)~~	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
Autres ressources humaines					
Total		~~93 (+ 35)~~		~~93 (+ 35)~~ **26 (*)**	

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

Type de ressources humaines en 2007 (70 pers)	**Montants en euros**	**Mode de calcul ***

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

~~Total~~	~~362.000~~	

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

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

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

En 2007

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)	 200.000 162.000	 200 missions par an et 1.000 € par mission 4 réunions du comité réglementaire obligatoire RTE-T par an à 27 et 1.500 € par personne
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 en euros	Mode de calcul

Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)	30.000	30 missions par an et 1.000 € par mission
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 TRANSEUROPÉENS 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) Echéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière) (cf. point 6.1.1)

Mio € (à la 3ème décimale)

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

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

CE	~~0,2~~ **0,8**	~~0,3~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	-	-	~~5,0~~ **5,6**
CP	~~0,2~~ **0,8**	~~0,3~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~0,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	~~1,5~~ **0,8**	-	-	~~5~~ **5,6**

Sous-total a+b										
CE	~~20~~ **22,0**	~~20~~ **22,0**	~~50~~ **22,0**	~~50~~ **22,0**	~~60~~ **22,0**	~~60~~ **22,0**	~~80~~ **23,0**			~~340,0~~ **155,0**

CP	~~6,1~~ **0,8**	~~14,1~~ **22,0**	~~29,2~~ **22,0**	~~41,1~~ **22,0**	~~53,0~~ **22,0**	~~57,7~~ **22,0**	~~66,3~~ **22,3**	~~49,0~~ **15,0**	~~23,6~~ **6,9**	~~340,0~~ **155,0**

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

CE/CP	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~	**0,5** ~~0,573~~			**3,7** ~~4,011~~

TOTAL a+b+c										
CE	**22,5** ~~20,6~~	**22,5** ~~20,6~~	**22,5** ~~50,6~~	**22,5** ~~50,6~~	**22,5** ~~60,6~~	**22,5** ~~60,6~~	**23,5** ~~80,6~~			**158,7** ~~344,0~~
CP	**1,3** ~~6,7~~	**22,5** ~~14,7~~	**22,5** ~~29,7~~	**22,5** ~~41,6~~	**22,5** ~~53,6~~	**22,5** ~~58,3~~	**22,8** ~~66,9~~	**15,0** ~~49,0~~	**6,9** ~~23,6~~	**158,7** ~~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)

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

Action 2								
Etc.								
TOTAL	**21,2** ~~19,8~~	**21,2** ~~19,7~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~49,5~~	**21,2** ~~59,5~~	**21,2** ~~58,5~~	**22,2** ~~78,5~~	**149,4** ~~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	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**0,8**	**5 ,6**
b) Réunion d'experts								

c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	**0,8** ~~0.2~~	**0,8** ~~0.3~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~0.5~~	**0,8** ~~1.5~~	**0,8** ~~1.5~~	**5 ,6** ~~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	**30** ~~60~~	**0.5** ~~0.6~~	**15** ~~36~~
Action 2	Projets	**28** ~~60~~	**4,8** ~~5~~	**134,4** ~~300~~
COÛT TOTAL				**149,4** ~~335~~

[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 B C	3 1		3 1	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.
Autres ressources humaines					
Total		4		4	

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

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

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

Enveloppe globale (Titre A7) A0701 – Missions A07030 – Réunions A07031 – Comités obligatoires (1) A07032 – Comités non obligatoires (1) A07040 – Conférences A0705 – Etudes et consultations … Autres dépenses (indiquer lesquelles)	**10.000** ~~10.285~~ 81.000	10 missions / an 2 réunions/an x 27 experts x 1500 €
Systèmes d'information (A-5001/A-4300)	~~50.000~~	~~PMS: systeme 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 monitorage annuel qui n'est ni une évaluation ni un audit mais vise essentiellement à donner une analyse indépendante et rapide de la mise en place du programme afin de pouvoir en corriger les éventuelles dérives ou faiblesses.

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

Les experts en charge du monitorage 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 monitorage 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