



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 14.7.2004
COM(2004) 475 final

2004/0154 (COD)

Proposta 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 transporte e de energia e que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I AS REDES TRANSEUROPEIAS DE TRANSPORTES E DE ENERGIA, MOTORES DO CRESCIMENTO E DA COESÃO

1. Não há economias competitivas sem redes de transporte ou de energia eficazes. A criação e o bom funcionamento das redes transeuropeias nos sectores dos transportes, energia e telecomunicações, identificados como sendo domínios da política comunitária desde há mais de uma década, são duas condições essenciais ao sucesso do mercado interno, de modo a garantir uma mobilidade sustentável e a segurança dos aprovisionamentos energéticos numa União alargada. Apesar disso, a rede continua a debater-se com um aumento forte mas irregular do tráfego, ao mesmo tempo que se reforça a exigência do desenvolvimento sustentável e que a necessidade de integração das redes de transporte e de energia dos novos Estados-Membros passa a constituir uma obrigação incontornável.
2. Para completar as ligações à escala comunitária, estas redes obrigam a investimentos avultados. O montante total dos investimentos necessários à conclusão da rede transeuropeia de transportes (RTE-T) na União alargada, conforme aprovado pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu em 29 de Abril de 2004, é superior a 600 mil milhões de euros até 2020. As infra-estruturas de transportes e, em certos casos, de energia, continuam contudo a padecer da falta de financiamento, na ausência de meios financeiros suficientes e de uma conjuntura favorável ao investimento.
3. O montante necessário para completar a rede transeuropeia de energia (RTE-E) foi estimado em cerca de 28 mil milhões de euros para os projectos prioritários. Embora a rede de transportes permaneça fortemente dependente dos fundos públicos, as redes transeuropeias de energia são geralmente financiadas pelos operadores do sector.
4. Contrariamente ao sector das telecomunicações, em que a aposta se faz essencialmente em aplicações, as redes transeuropeias de transporte e de energia continuam a carecer de importantes infra-estruturas de base; não foram ainda construídos todos os nós de ligação em falta ao nível das interconexões transfronteiras. Neste contexto, o Conselho Europeu de Dezembro de 2003 colocou as redes transeuropeias de transporte e de energia no centro da sua Acção para o Crescimento.
5. Á luz desta evolução e na perspectiva de uma gestão mais eficaz, parece assim oportuno equacionar a possibilidade de adoptar um regulamento específico para as redes de transporte e de energia.

II. FINANCIAMENTOS INSUFICIENTES PARA AS REDES TRANSEUROPEIAS DE TRANSPORTE

1. Uma situação contrastada

6. A Comissão já havia dado o sinal de alarme sobre os atrasos na realização da rede em 2001, no seu Livro Branco sobre a política comum de transportes. Com efeito, apesar de o Conselho Europeu de Essen, em Dezembro de 1994, se ter comprometido

a realizar catorze grandes projectos de infra-estrutura até finais de 2010, no fim de 2003 apenas três deles haviam sido concluídos. Foi angariado menos de um quarto do investimento necessário para as ligações transnacionais destes projectos. De acordo com a revisão de 2004, e ao actual ritmo de investimento, para concluir toda a rede transeuropeia de transportes, seriam necessárias mais de duas décadas.

7. Os fundos necessários ao financiamento destes grandes projectos de transporte podem ser disponibilizados pelos contribuintes nacionais, pelo orçamento comunitário e pelos investidores privados ou uma combinação dos três.
8. No que diz respeito aos orçamentos nacionais, os Estados-Membros debatem-se frequentemente com limitações orçamentais, nomeadamente ligadas ao cumprimento do Pacto de Estabilidade e Crescimento, para financiar essas infra-estruturas. O financiamento nacional encontra-se, de resto, com frequência dependente das prioridades nacionais mais imediatas, tendo claramente mostrado os seus limites ao privilegiar os troços domésticos em detrimento dos projectos cujos benefícios aproveitam a outros Estados.
9. Para completar estas fontes de financiamento, os utentes passam assim a ser convidados a contribuir ainda mais para o financiamento das infra-estruturas, conforme previsto na proposta da Comissão sobre a tarifação dos veículos pesados¹ (Directiva “Eurovinheta”).
10. Salvo raras excepções, o almejado aumento da participação dos investidores privados no financiamento destas grandes infra-estruturas continua a ser uma esperança vã. Dado que a taxa máxima de co-financiamento autorizada pelo Regulamento que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias² se encontra ainda recentemente limitada a 10%, o apoio comunitário não foi capaz de desempenhar um papel verdadeiramente catalisador das parcerias entre o sector público e o sector privado (PPP). Conforme assinalado pelo Conselho Europeu de Dezembro de 2003 no quadro da Iniciativa para o Crescimento, para promover este tipo de PPP será igualmente necessário eliminar alguns obstáculos administrativos, nomeadamente a falta de adequação das normas contabilísticas das empresas às concessões efectuadas pelas PPP.
11. Não obstante, o relatório Van Miert considera que o sector privado poderia contribuir com até 20% do custo total dessas infra-estruturas, o que, para um erário público já fortemente envolvido na realização da rede, representaria um contributo substancial, desde que sob determinadas condições, nomeadamente o aumento da taxa de co-financiamento comunitário e a optimização dos instrumentos financeiros colocados à disposição através do Regulamento RT, por forma a cobrir os riscos posteriores à fase de construção.
12. De salientar ainda que a realização destas infra-estruturas transeuropeias de transportes não constitui a política de "grandes obras" denunciada por alguns. O objectivo é promover as trocas comerciais e dinamizar o mercado interno, reforçar a coesão e contribuir para o desenvolvimento sustentável. Conforme demonstrado no

¹ COM(2003) 448 final de 23.07.2003.

² Regulamento n.º 1655/99.

estudo de impacto realizado em 2003, este programa está em consonância com os objectivos de desenvolvimento sustentável do Conselho Europeu de Gotemburgo. De facto, 80% destes grandes projectos incidem em modos não rodoviários, oferecendo a possibilidade de reduzir as emissões de CO₂ de 4%, assim como a poluição atmosférica, em especial nas zonas sensíveis de montanha. Além de proporcionar ganhos em termos de tempo nos transportes entre regiões, reduzirão o congestionamento rodoviário de 14%, o que permitirá realizar economias significativas. Estes projectos contribuirão para estabilizar a distribuição modal, podendo mesmo inverter a tendência em favor de modos de transportes mais respeitadores do ambiente nos principais eixos internacionais. Ao contribuírem para o desenvolvimento das trocas comerciais entre Estados-Membros e melhorarem a acessibilidade, estes projectos também deverão aumentar o potencial de crescimento do PIB de 0,2 a 0,3%, o equivalente à criação ou manutenção de um milhão de empregos permanentes³.

2. Novas necessidades

13. Com a adesão dos dez novos Estados-Membros, o tráfego comunitário praticamente duplicará até 2020 numa rede de infra-estruturas por vezes obsoletas ou com uma capacidade actualmente já muito aquém das necessidades. Na falta de conexões transeuropeias eficazes e capazes de dar resposta à procura, corre-se o risco de prejudicar seriamente a competitividade da União e dos Estados, e as regiões periféricas não poderão - ou deixarão de poder – tirar pleno proveito das vantagens do grande mercado único.
14. Esta constatação alarmante conduziu a Comissão a realizar uma análise mais aprofundada da situação e a identificar as ligações em falta, a realizar com prioridade. O relatório do grupo presidido por Karel Van Miert, publicado em Junho de 2003, veio confirmar a urgência da adopção de uma abordagem mais decidida ao nível da União. Este relatório preconiza, nomeadamente, o reforço do montante dos apoios financeiros comunitários, fazendo incidir a sua acção num conjunto de corredores prioritários.
15. Em Outubro de 2003 e com base nos trabalhos deste grupo, a Comissão apresentou uma proposta de revisão das orientações para a rede transeuropeia de transportes e, em especial, uma actualização da lista de projectos prioritários - actualmente num total de 30, incluindo os 14 projectos já identificados em Essen. Esta lista foi adoptada pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho em 29 de Abril de 2004. Estes projectos foram primeiramente sujeitos a uma avaliação exaustiva pelo grupo Van Miert e, numa segunda fase, pela Comissão, no seu estudo de impacto aprofundado. Os calendários, os custos e as características principais destes projectos já são conhecidos⁴, não obstante questões como o traçado exacto e o impacto ambiental local poderem vir a ser estudadas de forma mais detalhada.

³ Fontes: SEC(2003) 1060 e Estudo «Scenarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)».

⁴ Consultar o capítulo II do Relatório Van Miert no servidor “Europa” e o documento SEC(2003) 1060, de 1.10.2003 - «Avaliação de impacto exaustiva da proposta que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre as orientações para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes».

3. Valor acrescentado do financiamento comunitário

16. Embora a Comunidade tenha sido dotada de competências para a planificação das redes transeuropeias, estas não se fizeram acompanhar da vertente financeira necessária para apoiar a sua realização.
17. Ora, os financiamentos comunitários apresentam grandes vantagens em relação aos financiamentos nacionais. A prazo, proporcionam uma estabilidade que muitos orçamentos nacionais, sujeitos aos imponderáveis da conjuntura e às mudanças de arbitragem, se vêm impedidos de oferecer. De facto, desempenham um papel de alavanca ao incentivarem os Estados-Membros a investir em projectos de elevado valor acrescentado europeu e também a coordenarem-se entre si. Contribuem para a execução da política de transportes, em especial ao privilegiarem os modos mais "sustentáveis", nomeadamente as ligações ferroviárias transfronteiras⁵ e também podem servir de catalisador para a criação de parcerias entre o sector público e privado.
18. O aumento da taxa de participação comunitária e a rápida aprovação do pacote (global) destinado aos grandes projectos de redes transeuropeias de transporte são outros aspectos essenciais: os principais projectos prioritários com datas de lançamento situadas entre 2006 e 2008 (Brenner ou Lyon-Turim-Veneza-Trieste-Ljubljana-Budapeste) ou em fase de execução (Perpignan-Figueras) carecem de garantias em termos de disponibilidades financeiras comunitárias para o período de 2007-2013. O conhecimento dos montantes e do regulamento de aplicação dos fundos comunitários é essencial para evitar atrasos na decisão de lançamento. Atendendo a que, no que se refere a estes projectos, a Comissão passou a ser um parceiro incontornável para a definição dos planos de financiamento, a ausência de certezas teria um impacto negativo na conclusão do processo. Esta situação estaria em total contradição com as opções políticas defendidas pela Comunidade e, em especial, no que respeita à necessidade imperiosa de completar esses grandes projectos com a maior brevidade, conforme reiterado pelo Parlamento Europeu e Conselho.
19. Apesar das vantagens oferecidas, os recursos afectos às redes transeuropeias até 2006 parecem irrisórios quando comparados aos custos de realização da rede. O actual regulamento que determina as regras gerais para a concessão de apoio financeiro comunitário no domínio das redes transeuropeias está dotado, para o período de 2000-2006, de um montante global de 4 600 milhões de euros (dos quais 4 170 milhões de euros para o sector dos transportes⁶), ou seja, apenas 600 milhões de euros por ano durante este período. Ora, esta verba continua a ser manifestamente insuficiente quando comparada com as necessidades financeiras identificadas para a rede transeuropeia de transportes e com os pedidos de apoio apresentados pelos Estados-Membros, equivalentes a várias vezes esse montante.

5 Mais de 65% do orçamento RT é canalizado para os projectos no domínio ferroviário e 20% para os sistemas de transportes inteligentes (ITS) e inovadores, nomeadamente os sistemas de interoperabilidade no domínio ferroviário ou da navegação aérea. O desenvolvimento de grandes projectos transfronteiras vocacionados para o transporte de mercadorias também merece especial atenção, beneficiando de garantias de financiamento.

6 Atribuição de mais 255 milhões de euros entre 2004 e 2006 para fazer face ao alargamento.

20. À contribuição anual do Fundo de Coesão, no montante de 1,9 mil milhões de euros, haverá que acrescentar um apoio não negligenciável do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), apesar de estes dois últimos instrumentos apenas beneficiarem determinados países ou regiões periféricas e não as infra-estruturas das regiões centrais onde se concentram os fenómenos de congestionamento. Contrariamente ao que geralmente se pensa, a grande maioria dos projectos prioritários da rede transeuropeia está situada em países não elegíveis para efeitos destes dois instrumentos.
21. O Banco Europeu de Investimento (BEI) também participa no financiamento das redes, embora o faça através da concessão de empréstimos. Estes financiamentos devem, contudo, ser reembolsados e incidem essencialmente nos projectos que apresentam riscos diminutos, em detrimento dos projectos ferroviários ou transfronteiras mais complexos e pouco rentáveis a curto prazo.
22. Na realidade, os atrasos mais flagrantes afectam os projectos no domínio ferroviário e as ligações transfronteiras, o que impede de maximizar a dinâmica criada com a abertura do mercado dos caminhos-de-ferro⁷: as grandes travessias alpinas (Brenner ou Lyon-Turim), na ordem do dia desde finais da década de 80, destinadas a descongestionar os eixos saturados com veículos pesados, ainda não viram a luz do dia e a sua conclusão só está prevista - na melhor das hipóteses - para depois de 2015. Estes atrasos estão, de resto, na origem de uma das principais fontes de congestionamento e de desequilíbrios entre modos de transporte nos grandes eixos.
23. Neste contexto, será oportuno recordar que a realização das secções transfronteiras – mediante a concessão de um apoio comunitário adequado - paralelamente à das secções nacionais, permitiria aumentar a taxa de rentabilidade destas últimas, com todas as repercussões positivas sobre as outras componentes da rede. Com efeito, vários grandes projectos prioritários, designadamente a ligação ferroviária Paris-Bruxelas-Colónia-Amesterdão-Londres (PBKAL) padeceram, no passado, da falta de continuidade da rede.
24. Para minimizar este risco, é necessário promover - através dos apoios financeiros comunitários adequados - o financiamento de infra-estruturas pelos Estados não directamente interessados nessas obras mas que tiram proveito dos seus efeitos positivos, o que já se verifica no caso de alguns grandes projectos prioritários. O exemplo mais recente é o acordo franco-italiano, assinado em 5 de Maio de 2004, incidente na construção do túnel de base Lyon-Turim, que conta com uma participação financeira de 63% da Itália contra 37% da França, de modo a equilibrar o peso dos investimentos relativos ao conjunto do projecto e facilitar a sua execução, atendendo nomeadamente ao facto de as vias de acesso a construir estarem essencialmente localizadas em França.

4. Necessidades financeiras consideráveis

25. As necessidades financeiras dos 30 projectos prioritários, na acepção do anexo III da decisão sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede

7 Total para o transporte de mercadorias em 2007 e para as ligações internacionais de passageiros em 2010.

transeuropeia de transportes, identificados pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu⁸ representam, por si só, 225 mil milhões de euros, sendo a maior fatia dos custos suportada entre 2007 e 2013, num total cerca de 140 mil milhões de euros. O quadro a seguir apresenta uma estimativa dos custos para o período de 2007-2013 e do apoio necessário para 3 grandes projectos prioritários, de entre os mais conhecidos.

	Investimentos necessários para o período de 2007-2013 e apoio anual com base numa taxa de 50% (estimativas em milhões de euros)								
Projecto	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
PP6, Lyon-Turim, (troço internacional) 2007- 2013⁹	2 900	100	100	150	200	300	300	300	1 450
PP1, túnel de base do Brenner (2007-2013)	2 200	50	75	125	150	150	250	300	1 100
PP3, Perpilhão - Figueras¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Total	5 360	205	225	300	350	450	550	600	2 680

26. Apesar de ser - e permanecer - atractivo em fase de estudos, graças a uma taxa de co-financiamento que pode atingir 50% (o que permitiu o lançamento de alguns grandes projectos prioritários), o apoio comunitário é claramente menos atraente em fase de execução. Atendendo a que o montante total do apoio comunitário não pode exceder 10% do custo total dos investimentos, os trabalhos co-financiados na sequência de estudos não chegam sequer a poder beneficiar plenamente de um apoio de 10%.
27. A adopção do novo regulamento relativo à concessão de apoio financeiro comunitário aos projectos de redes transeuropeias¹¹ representa já um progresso real, ao permitir concentrar esses apoios nos projectos que mais necessitam (projectos prioritários transfronteiriços ou que atravessam barreiras naturais), com um efeito de

⁸ Decisão n.º 884/2204/CE.

⁹ Deduzido o apoio já concedido.

¹⁰ Custo no período de 2007-2009.

¹¹ Regulamento n.º 807/2004 de 21.04.2004, JO L 143 de 30.04.2004.

alavanca mais importante, graças a uma taxa de apoio máxima de 20%¹². Este esforço continua contudo a revelar-se insuficiente no caso certos grandes projectos que constituem ligações-chave da rede e cujo custo, a cargo dos Estados-Membros (ver quadro supra) atinge montantes consideráveis.

28. Esta alteração afecta apenas a taxa aplicável aos projectos a partir de um determinado montante, situado dentro das actuais perspectivas financeiras, pelo que os recursos financeiros são limitados. Nestas circunstâncias, complementarmente aos financiamentos nacionais públicos e privados, será necessário aumentar os apoios comunitários, quer em termos de montante quer de taxa de participação, de modo a reforçar o efeito de alavanca dos fundos comunitários, o que, de acordo com o calendário previsto no anexo III, permitirá a execução dos projectos prioritários aprovados pela recente decisão do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as orientações para a rede transeuropeia de transportes.

III. UM NOVO CONTEXTO PARA AS REDES TRANSEUROPEIAS DE ENERGIA COM NECESSIDADES NOVAS

1. O mercado interno da energia e a dependência externa

29. No sector da energia, a adopção das directivas relativas à abertura dos mercados europeus do gás e da electricidade está na origem da profunda alteração dos mercados e sector energéticos. Os mercados da electricidade e do gás dos Estados-Membros serão totalmente liberalizados até 2007. É essencial estabelecer rapidamente uma concorrência efectiva e dar aos consumidores uma real possibilidade de escolha dos seus fornecedores de serviços, continuar a oferecer serviços de qualidade, designadamente no tocante à segurança do aprovisionamento, sem quebras na distribuição, e atingir os objectivos definidos a nível europeu, nomeadamente no domínio das energias renováveis.
30. Vários Conselhos Europeus [Estocolmo (2001), Barcelona (2002) e Bruxelas¹³ (2003)] reconheceram que uma infra-estrutura inadequada poderia comprometer seriamente os progressos realizados a nível do mercado da energia e do quadro regulamentar.
31. Num contexto de crescente dependência externa e de instabilidade crónica dos mercados globais da energia, os próximos anos serão cruciais para a Europa. A dependência externa da Comunidade no sector do gás deverá passar dos actuais 50% para mais de 80% em 2030. Os desafios colocados por esta questão foram analisados no Livro Verde sobre a segurança do aprovisionamento energético¹⁴.
32. Os desenvolvimentos, internos e externos, na área das infra-estruturas devem ser encarados em conjunto. O Conselho Europeu de Bruxelas (2003) sublinhou que o desenvolvimento das infra-estruturas energéticas passa pelo envolvimento pleno dos novos países vizinhos e parceiros da UE no mercado europeu. Os países vizinhos desempenham um papel essencial na política energética comunitária, satisfazendo

¹² Esta taxa aumentada também se aplica aos projectos prioritários no domínio da energia.

¹³ Aprovação da Iniciativa Europeia para o Crescimento.

¹⁴ Livro Verde “Para uma estratégia europeia do aprovisionamento energético” COM(2000) 769.

grande parte das necessidades de gás natural e assegurando a distribuição de energia primária na Comunidade, passando progressivamente a ser importantes intervenientes nos mercados internos do gás e da electricidade da Comunidade¹⁵.

33. O desenvolvimento das energias renováveis na Europa poderá implicar a realização de novos investimentos nos sistemas energéticos existentes, nomeadamente as redes de electricidade. O reforço da infra-estrutura das redes constituiria uma componente essencial de uma política europeia de desenvolvimento da energia eólica ao largo da costa¹⁶, por exemplo. Este facto já foi reconhecido nas orientações para as redes transeuropeias de energia, em que vários projectos prioritários incluem conexões ao largo da costa.
34. Esta situação tem implicações consideráveis nas infra-estruturas energéticas. A infra-estrutura existente deve poder ser utilizada para o escoamento de novos fluxos energéticos para os quais não estava inicialmente prevista. Paralelamente, subsistirá a necessidade de novas infra-estruturas nos próximos anos. No que se refere ao sector da energia, o Parlamento Europeu e o Conselho adoptaram orientações comunitárias que definem objectivos, prioridades e projectos de interesse comum no domínio das redes transeuropeias da energia (RTE-E)¹⁷.
35. O apoio financeiro comunitário concedido pela rubrica orçamental RTE-E ascende actualmente a cerca de 22 milhões de euros por ano para o actual período. Até ao momento, o apoio financeiro foi essencialmente concedido a estudos de viabilidade. As avaliações efectuadas¹⁸ demonstram que tais estudos foram úteis para estimular a cooperação, definir opções e obter autorizações. Em termos financeiros, o apoio do orçamento RTE-E representou tradicionalmente menos de 1% do custo de investimento total dos projectos. Para apoiar o desenvolvimento das redes de energia, foram utilizados outros instrumentos comunitários, cada um com a sua própria filosofia¹⁹ (fundos estruturais, programas de cooperação externa, Banco Europeu de Investimento).

2. Valor acrescentado da acção europeia

36. Com o desenvolvimento progressivo do mercado interno da energia, a partilha dos benefícios retirados dos investimentos em infra-estruturas é superior ao que se verificava no passado. Na prática, a criação de uma rede eléctrica, que permita desenvolver uma concorrência efectiva em vários mercados, é benéfica para todos. O impacto de um novo terminal de gás natural liquefeito (GNL), quer ao nível da segurança do aprovisionamento quer da concorrência, ultrapassa as fronteiras do território do Estado-Membro onde é construído. Além de aumentar o valor das infra-estruturas energéticas da União, influencia os mecanismos de incentivo ao investimento a nível dos Estados-Membros. A adopção de uma abordagem europeia é cada vez mais necessária e justificável.

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o desenvolvimento da política energética na União Europeia alargada e seus países vizinhos e parceiros, COM(2003) 262.

¹⁶ Conforme indicado no documento "A quota das energias renováveis na UE", COM(2004) 366.

¹⁷ Decisões n.º 1254/96/CE e n.º 1229/2003/CE.

¹⁸ Avaliação intercalar do Programa RT-E, 2004.

¹⁹ Período de 1996-2000 - Fundos Estruturais com cerca de 2 mil milhões de euros de subvenções; Banco Europeu de Investimento com cerca de 3 mil milhões de euros de empréstimos.

37. Por exemplo, no caso de uma interconexão eléctrica, os operadores nacionais do sector da distribuição seriam normalmente responsáveis pelo investimento, sendo os custos tidos em conta através da fixação de tarifas regulamentadas. A sua avaliação do interesse dos investimentos e dos montantes que razoavelmente podem esperar recuperar com as tarifas de consumo continua, contudo, a ser essencialmente do foro nacional. Logo, o benefício europeu deste tipo de investimentos de interconexão deve evidentemente ser objecto de reconhecimento e de apoio específicos.
38. No caso da oferta externa de gás, normalmente os investimentos são realizados pelas empresas privadas do sector da energia²⁰. Os investidores em infra-estruturas de fornecimento de gás serão confrontados com situações políticas e económicas variáveis, quer no plano externo, quer ao nível do mercado interno, designadamente a segurança da procura. O interesse público europeu em garantir o aprovisionamento do mercado europeu do gás nas duas próximas décadas poderia justificar, além de um apoio político e do desenvolvimento de enquadramentos adequados ao investimento, uma partilha dos riscos colocados em termos de investimento inicial.
39. A criação de um mercado interno da electricidade e do gás veio aumentar a importância da adaptação das infra-estruturas europeias do sector da energia de modo a apoiar o desenvolvimento de um mercado europeu competitivo e a garantir o fornecimento de energia aos países vizinhos. A liberalização e integração dos mercados também alteraram os incentivos ao investimento. Além disso, passou a conceder-se uma atenção especial aos investimentos essencialmente de interesse europeu, o que significa que os apoios públicos ao investimento em infra-estruturas não devem criar distorções de concorrência.
40. A Comunidade já aprovou uma lista de projectos de interesse comum no domínio das infra-estruturas energéticas, que constam das orientações para as redes transeuropeias da energia. Esta lista identifica os projectos prioritários. Trata-se de projectos compatíveis com o desenvolvimento sustentável, particularmente importantes para o funcionamento concorrencial do mercado interno europeu ou para o reforço da segurança do aprovisionamento da Comunidade.
41. Esses projectos prioritários, aceites por todos como tendo um interesse europeu definido, justificam a concessão de incentivos e de apoios. Normalmente, o apoio concedido aos estudos preparatórios (que podem incluir um trabalho de desenvolvimento prévio) pode ser um estímulo suficiente. Em casos excepcionais, poderá ser necessário contribuir para a construção, essencialmente ligada ao interesse europeu, que não pode razoavelmente ser assumido pelos consumidores de apenas um ou dois Estados-Membros.
42. No passado, dado os apoios estarem essencialmente concentrados nos estudos, o apoio concedido às redes transeuropeias de energia (22 milhões de euros por ano) ascendeu a cerca de 1% do custo de investimento do projecto. No novo contexto, se se tomar como base plausível um auxílio de 1,7% a aplicar ao custo total do investimento europeu nos projectos prioritários identificados nas orientações para a RTE-E (20 mil milhões de euros), obtém-se um orçamento anual médio de cerca de 50 milhões de euros para o período de 2007-2013.

²⁰

Pelo menos no que se refere as partes da rede fora de UE.

3. Interligar as redes de electricidade

43. O apoio RTE-E incidiria nos projectos ou partes de projectos identificados nas orientações para a RTE-E²¹ aos quais o apoio europeu traria o maior valor acrescentado e permitiria avançar com a sua implementação. A concessão de apoio a projectos RTE-E só seria autorizada no caso de dificuldades económicas de projectos financiados apenas pelo sector privado. É provável que sejam esses os projectos para os quais os benefícios são mais amplamente partilhados.
44. Em 2002, o Conselho Europeu de Barcelona sublinhou a importância de concluir as ligações das redes eléctricas em falta e de fixar um objectivo concreto para as interconexões eléctricas de pelo menos 10% da capacidade instalada de produção de electricidade para consumo doméstico. Este objectivo ainda não foi atingido por todos os Estados-Membros. As trocas transfronteiras de electricidade a nível europeu não excedem 8% do consumo. Dada a grande concentração do mercado, o Conselho Europeu também reconheceu que o objectivo de 10% poderá não ser suficiente.
45. A criação de interconexões eléctricas inadequadas terá igualmente por efeito limitar a segurança do aprovisionamento operacional das redes, além de comprometer os esforços de prevenção e de gestão das quebras de produção de electricidade. Em Itália, por exemplo, o reforço das conexões eléctricas com os países vizinhos, em especial a Áustria e a Eslovénia, conduziria a uma maior fiabilidade e diversidade da oferta. O funcionamento coordenado das redes energéticas na Comunidade e países vizinhos poderá contribuir significativamente para a segurança dos aprovisionamentos. A mais longo prazo, uma capacidade de interconexão eléctrica inadequada prejudicará a utilização eficaz dos recursos energéticos na Europa.

4. Reforçar a capacidade de aprovisionamento de gás

46. No que se refere ao sector do gás, a dependência externa da Comunidade deveria aumentar dos actuais 50% para mais de 80% em 2030. Atendendo ao período de tempo geralmente necessário para executar os grandes projectos que implicam investimentos em vários países, a adopção de uma abordagem prudente obrigaria à realização imediata de grandes investimentos na reabilitação e construção de novas redes, capazes de assegurar o aprovisionamento comunitário de gás proveniente de países terceiros, em especial da Rússia, Argélia, Mar Cáspio e Macherreque.

IV. DA NECESSIDADE DE UM NOVO ENQUADRAMENTO PARA AS REDES TRANSEUROPEIAS DE TRANSPORTE E DE ENERGIA

47. Em face do exposto, para além das questões meramente orçamentais, é necessário efectuar uma revisão mais profunda das disposições, do âmbito de aplicação e dos instrumentos de execução do Regulamento RTE-E, de modo a ter em devida atenção as prioridades políticas definidas pela União para as redes transeuropeias de transporte e de energia para o período 2007-2013, constantes das novas decisões sobre as orientações adoptadas e das tomadas de posição do Conselho e do Parlamento Europeu.

²¹ Decisão n.º 1229/2003/CE e alterações propostas.

48. Para atingir plenamente os objectivos da Comunidade em matéria de desenvolvimento da rede, o novo regulamento estabelece os princípios gerais de concessão de auxílios, assentes nas grandes linhas seguintes:

Simplificação

Numa perspectiva de simplificação, em conformidade com a Comunicação da Comissão sobre as perspectivas financeiras, as modalidades de aplicação desses princípios gerais são aprovadas por meio de um procedimento de comitologia e não por co-decisão.

O funcionamento do Comité estabelecido pelo regulamento é alterado para se conformar com a Decisão do Conselho de 1999 em matéria de comitologia²². As principais opções em matéria de projectos prioritários foram definidas no âmbito da co-decisão tendo, por conseguinte, sido aprovadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho. Tendo em conta a experiência adquirida com a aplicação do Regulamento n.º 2236/95 e a natureza das competências conferidas à Comissão pelo referido regulamento, parece mais adequado optar por um comité consultivo.

Condicionalidade

O facto de os auxílios estarem condicionados ao cumprimento de regras da política comum de transportes e de energia torna-se um aspecto fundamental do novo regulamento. No caso dos transportes, o objectivo é dedicar mais atenção aos modos de transporte mais ecológicos, nomeadamente o transporte ferroviário, especialmente o transporte de mercadorias, e segurança. Assim, qualquer pedido de financiamento de linhas de caminho-de-ferro de alta velocidade deverá ser acompanhado de uma análise das capacidades libertadas na infra-estrutura existente em favor do desenvolvimento do transporte ferroviário de mercadorias de longa distância. A garantia da continuidade e da interoperabilidade das redes é outra condição da concessão de apoios às redes de transporte e de energia no quadro do orçamento RT.

Selectividade e concentração

O preenchimento destes requisitos traduzir-se-á numa maior selectividade dos projectos, o que permitirá concentrar os fundos num número mais pequeno de projectos, especialmente os de valor acrescentado comunitário mais elevado. Assim, não só será possível corresponder melhor às expectativas dos seus promotores como dar resposta aos imperativos de uma gestão sã e eficaz.

O orçamento proposto para a RTE-T ascende a mais de 20 mil milhões de euros para o período de 2007-2013 e pretende-se ambicioso. Atendendo a que a verba (média) ascende a 2,9 mil milhões de euros por ano, contra pouco mais de 600 milhões de euros para o actual período, este financiamento permitirá assegurar uma boa parte do investimento total necessário para determinados projectos prioritários no domínio da RTE-T.

²² Decisão CE/1999/468, de 28.06.1999, JO L 184 de 17.7.1999.

Acresce que, para intensificar o efeito de alavanca da contribuição comunitária, o orçamento disponível será canalizado para apenas dois grupos de projectos, que constituem a pedra angular da rede transeuropeia de transportes:

- os projectos prioritários, com particular destaque para aqueles que promovem a integração do mercado interno numa Comunidade alargada e contribuem significativamente para a redução dos desequilíbrios entre modos de transporte, dando prioridade aos modos mais ecológicos, nomeadamente o transporte de mercadorias de longa distância;
- os outros projectos de interesse comum e, designadamente, os que contribuem para melhorar a qualidade do serviço oferecido na rede e fomentam, em especial, a segurança²³, designadamente a segurança dos utentes, além de assegurarem a interoperabilidade das redes nacionais, nomeadamente os programas de desenvolvimento de sistemas de gestão do tráfego ferroviário, aéreo e marítimo.

No sector da energia, os financiamentos incidirão essencialmente nos projectos prioritários identificados na Decisão n.º 1229/2003/CE sobre as orientações. Os auxílios abrangem em primeiro lugar os estudos de viabilidade, incidem na fase de desenvolvimento dos projectos (fase anterior à construção) e, além dos estudos técnicos e ambientais, também contemplam os estudos geológicos e as perfurações realizadas em zonas de difícil acesso, susceptíveis de tornar estas actividades dispendiosas. O apoio à fase de construção só se justifica em casos excepcionais em que o valor acrescentado europeu seja muito elevado ou os obstáculos naturais sejam difíceis de ultrapassar, o que poderá acontecer com os projectos transfronteiras e as interconexões com países limítrofes.

Proporcionalidade

No sector dos transportes, o presente regulamento prevê uma taxa máxima de co-financiamento de 30% para determinadas secções de projectos prioritários e, a título puramente excepcional, de 50% para as secções transfronteiras. A taxa de co-financiamento passará, assim, a ter muito mais incentivo e a ser proporcional ao valor acrescentado do projecto para a Comunidade, ou seja, aos benefícios retirados pelos outros países com a realização de uma infra-estrutura. Assim, será mais fácil assegurar, por um lado, o cumprimento dos calendários de realização fixados pela recente decisão sobre as orientações e, por outro, garantir a continuidade da rede sabendo que, até ao momento, a realização de secções transfronteiras que permitam interligar as várias redes nacionais foram particularmente penalizadas pela insuficiência dos financiamentos.

Além disso, o aumento da taxa de co-financiamento também permitirá, no caso dos inúmeros projectos com início previsto no período 2007-2010, completar os planos financeiros que actualmente colocam problemas, graças à garantia de concessão de um financiamento comunitário por um período de 7 anos. De salientar que se trata de taxas máximas e que, por conseguinte, a taxa média de intervenção será

²³ Directiva 2004/54/CE, de 29 de Abril de 2004, relativa aos requisitos mínimos de segurança para os túneis da rede rodoviária transeuropeia.

significativamente mais baixa, uma vez que parte desta dotação servirá para apoiar projectos tecnológicos e industriais em domínios como a interoperabilidade, a gestão do tráfego aéreo no âmbito do Acordo "Céu Único" e a segurança (não directamente incluídos nestes projectos prioritários).

Como contrapartida de um aumento do apoio financeiro comunitário, os Estados-Membros devem dar garantias sólidas com base num plano financeiro e em compromissos firmes sobre as datas de realização do projecto. A assinatura de acordos entre a Comissão e os Estados-Membros em causa poderá, neste contexto, vir reforçar o compromisso assumido por estes Estados no sentido de assegurarem a execução de projectos de grande dimensão. A Comissão velará por que o aumento da taxa de co-financiamento não esteja na origem de atrasos na execução dos projectos em fase final de elaboração e cujo plano de financiamento ainda não tenha sido aprovado. Para facilitar a execução coordenada de determinados projectos constantes do anexo III da Decisão n.º 884/2007 sobre as orientações RT e conforme previsto no artigo 17º-A da mesma decisão, a Comissão poderá recorrer a um coordenador europeu.

O quadro a seguir indica as taxas de apoio por tipo de projecto (transporte).

	Taxa máxima	
	Estudos	Construção
1. Projectos prioritários ²⁴	50%	Até 30%
Que incluam secções transfronteiras	50%	Até 50%
2 a - Outros projectos em domínios como a interoperabilidade e a segurança	50%	Até 50%
2 b - Outros projectos de interesse comum	50%	Até 15%

No sector da energia, o apoio à realização de estudos poderá atingir 50% dos custos elegíveis, estando a taxa aplicável à fase de construção por norma limitada a 10% dos custos elegíveis. Em casos excepcionais e, nomeadamente, tratando-se de projectos prioritários que representem grandes desafios financeiros e proporcionem vantagens particularmente importantes identificadas à escala europeia – tal como geralmente acontece com os projectos transfronteiras ou de interconexão com os países vizinhos – estes projectos poderão ser subvencionados até 20%. Dado o carácter concorrencial do sector da energia, não se propõe qualquer aumento da taxa máxima de apoio para além do nível fixado no Regulamento RT actualmente em vigor. No caso da

²⁴

Na acepção do anexo III da Decisão n.º 884/2004 de 21 de Abril de 2004.

execução, o financiamento da RTE-E deverá ficar limitado às partes de projectos localizadas no interior da Comunidade. O apoio a conceder aos estudos poderá cobrir a totalidade do projecto, incluindo as componentes situadas fora da Comunidade.

No que se refere aos apoios financeiros concedidos na fase de desenvolvimento dos projectos ou secções de projectos executados em países parceiros, é essencial coordenar estes apoios com os demais instrumentos da União (instrumentos consagrados nas políticas externas, Banco Europeu de Investimento, etc.) por forma a tornar possível a concessão dos apoios financeiros previstos no âmbito destes instrumentos para os países associados a projectos RTE-E. Instrumentos financeiros como o capital de risco, as bonificações de juros de empréstimos, as garantias de empréstimos, a cobertura de riscos não comerciais, etc.. podem estar assim disponíveis para execução de importantes projectos de infra-estruturas dos países parceiros da UE.

Formas de intervenção

Para facilitar a execução dos seus projectos, os promotores dispõem de várias opções. Além das bonificações destinadas a reduzir a taxa de juro dos empréstimos, muito pouco utilizadas até à data, e da participação no capital de risco, instrumentos já previstos no regulamento em vigor, os novos instrumentos financeiros específicos introduzidos pelo novo regulamento incluem a criação de um instrumento de garantia para cobertura dos riscos específicos apresentados pelos projectos RT na fase posterior à construção. A finalidade deste novo instrumento de garantia é produzir um efeito de incentivo ao financiamento privado de projectos da rede transeuropeia de transportes. O objectivo é ajudar a conter o custo do financiamento e acelerar a conclusão de “pacotes” financeiros pelo sector privado, nomeadamente através das instituições bancárias privadas. A garantia será limitada à fase de arranque operacional do projecto e/ou a uma taxa máxima de empréstimo ao sector privado. Os Estados-Membros onde são executados os projectos serão obrigados a uma contribuição significativa. A proposta pormenorizada, bem como as condições e regras de execução, serão objecto de uma comunicação separada. Atendendo à grande complexidade destes mecanismos, poderá ser necessário recorrer a peritos para a gestão deste tipo de instrumentos financeiros.

Gestão

A execução dos projectos incumbe em primeiro lugar aos Estados-Membros, de acordo com o seu próprio sistema institucional específico. Esta competência será exercida nos termos do novo regulamento, que estabelece os meios, as responsabilidades que cabem à Comissão e aos Estados-Membros em matéria de selecção e de gestão de projectos, bem como de acompanhamento das subvenções. Embora salogue o papel decisivo desempenhado pela Comissão ao nível da decisão final de selecção dos projectos, o novo regulamento propõe, em especial, a atribuição de um importante papel aos Estados-Membros no que se refere ao controlo técnico e à certificação das despesas.

Para cumprimento do disposto no presente regulamento, a Comissão reserva-se o direito de delegar a gestão do presente programa numa agência de execução para as redes transeuropeias de transporte, nos termos do Regulamento n.º 58/2003 do Conselho, de 19 de Dezembro de 2002. Esta possibilidade não desresponsabiliza a

Comissão no que se refere à programação. Trata-se apenas de delegar na agência determinadas tarefas de gestão.

V. COMENTÁRIOS AO ARTICULADO

O artigo 1º define o objecto do programa. É praticamente idêntico ao artigo 1º do regulamento em vigor no que se refere à concessão de apoio financeiro comunitário no âmbito das redes transeuropeias de transporte e de energia.

O artigo 2º inclui as definições dos termos utilizados no regulamento.

O artigo 3º define os critérios de elegibilidade das candidaturas e corresponde ao artigo 2º do regulamento actual.

O artigo 4º estabelece as modalidades de apresentação dos pedidos de apoio e retoma parte do artigo 8º do regulamento actual.

O artigo 5º define os critérios de selecção dos projectos candidatos a apoio no domínio dos transportes e da energia. Prevê a necessidade de prestar uma atenção particular aos projectos prioritários, que passam a beneficiar de uma taxa de financiamento mais elevada.

O artigo 6º define o âmbito de aplicação do regulamento, em tudo idêntico ao do regulamento em vigor, salvo no tocante aos riscos inerentes à fase posterior à construção, que passam a estar cobertos por um instrumento de garantia.

O artigo 7º determina as modalidades de intervenção e as taxas máximas de apoio financeiro comunitário. Estabelece ainda que as modalidades, o calendário e os montantes dos pagamentos referentes aos instrumentos financeiros serão adoptados pela Comissão por meio de um procedimento de comitologia.

O artigo 8º estabelece as disposições relativas à acumulação de apoios financeiros comunitários concedidos a acções diferentes no âmbito de um mesmo projecto.

O artigo 9º trata da coordenação e da compatibilidade com as demais políticas comunitárias, regras que os projectos financiados no quadro do regulamento devem respeitar.

O artigo 10º define a responsabilidade da Comissão na execução do regulamento.

O artigo 11º prevê o estabelecimento de uma programação plurianual pela Comissão, que abrange os projectos prioritários e define o montante do apoio financeiro para o período de 2007-2013. Os critérios aplicáveis à concessão de apoios financeiros a projectos de interesse comum não incluídos na programação plurianual serão definidos num programa anual.

O artigo 12º especifica as modalidades de concessão do apoio financeiro comunitário, o que se traduz na adopção de decisões anuais de execução orçamental, em função do estado de adiantamento dos projectos e das disponibilidades orçamentais. Define as modalidades de notificação das decisões de concessão da Comissão.

O artigo 13º retoma o anterior artigo 11º relativo às disposições financeiras.

O artigo 14º define as responsabilidades dos Estados-Membros. Os Estados-Membros são responsáveis pelo controlo e acompanhamento das iniciativas que beneficiam de apoio comunitário.

O artigo 15º diz respeito às modalidades de controlo, anulação, redução, suspensão e supressão do apoio comunitário e permanece quase idêntico ao artigo 13º do regulamento actual. A Comissão pode, se for caso disso, exigir o reembolso do apoio financeiro, de acordo com o princípio da proporcionalidade.

O artigo 16º prevê a adopção de medidas de protecção financeira para assegurar a execução adequada das medidas apoiadas e impedir e sancionar as irregularidades.

O artigo 17º determina a criação de um Comité de tipo consultivo para assistir a Comissão na aplicação de determinados artigos do regulamento.

O artigo 18º prevê uma avaliação das acções sustentadas, pela Comissão ou pelos Estados-Membros.

O artigo 19º determina a apresentação às outras instituições de um relatório trienal da Comissão sobre as actividades desenvolvidas. Este artigo impõe ainda que o apoio comunitário seja tornado público pelos Estados-Membros e pelos seus beneficiários.

O artigo 20º indica o montante financeiro de referência para o período de 2007- 2013.

O artigo 21º prevê uma cláusula de revisão do programa a partir de 2013, com base na experiência adquirida e comunicada ao Parlamento Europeu e ao Conselho antes do final de 2010.

O artigo 22º diz respeito às alterações introduzidas pelo presente regulamento ao Regulamento n.º 2236/95.

O artigo 23º prevê a entrada em vigor e execução do regulamento a partir de 1 de Janeiro de 2007. No caso das acções em curso na data de entrada em vigor do regulamento, continua a ser aplicável o Regulamento n.º 2236/95.

ANEXO À EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

I. Valor acrescentado comunitário, subsidiariedade e proporcionalidade

- Quais os objectivos da acção prevista em relação às obrigações da Comunidade?

De acordo com o título XV do Tratado, a Comunidade contribuirá para a criação e desenvolvimento de redes transeuropeias nos sectores dos transportes e da energia. A acção da Comunidade visa, designadamente, fomentar a interconexão e a interoperabilidade das redes nacionais de modo a assegurar a sua continuidade e a oferecer um nível elevado de segurança aos utentes.

- As acções previstas são da competência exclusiva da Comunidade ou são simultaneamente da competência desta e dos Estados-Membros?

A competência é partilhada com os Estados-Membros.

- Qual a dimensão comunitária do problema?

As infra-estruturas de transporte dependem essencialmente dos financiamentos concedidos pelos orçamentos nacionais. Ora, num período de grandes restrições orçamentais, estes dão prioridade aos investimentos nos troços domésticos, em detrimento das ligações transnacionais, que apresentam uma rentabilidade financeira mais baixa e graves problemas de coordenação transfronteiras. Se a Comunidade não participar no seu financiamento, a grande maioria das ligações transnacionais, não obstante constituir o essencial da justificação política para a criação da rede transeuropeia destinada a interconectar as redes nacionais, sofrerá atrasos consideráveis.

Para as redes de energia, a dimensão comunitária advém essencialmente do mercado interno da electricidade recentemente criado. Conforme reiterado pelo Conselho Europeu, a existência de infra-estruturas inadequadas poderia minar substancialmente os progressos realizados em domínios como o mercado da electricidade e o quadro regulamentar. Para poderem escoar fluxos energéticos para os quais não estavam inicialmente dimensionadas, as infra-estruturas energéticas europeias devem ser adaptadas nos próximos anos. Os consumidores comunitários beneficiarão de investimentos como os realizados nas interconexões, que permitirão o funcionamento de redes à escala europeia. Deste modo, beneficiarão dos investimentos efectuados na nova infra-estrutura da oferta externa à Europa, tornada necessária por força da dependência energética crescente. Por último, estas redes transeuropeias promoverão uma utilização eficaz das fontes de energia através da Europa, nomeadamente das energias renováveis.

- Esses objectivos podem ser adequadamente atingidos pelos Estados-Membros?

No sector dos transportes, as repercussões transeuropeias dos grandes projectos de melhoria do escoamento do tráfego ultrapassam largamente as fronteiras nacionais. Logo, não é de esperar que os estados venham a financiar estas infra-estruturas sozinhos, quando uma boa parte dos benefícios retirados aproveitam a outros países.

No que se refere à rede de energia, os prémios ao investimento sofreram alterações na sequência da abertura e da integração dos mercados. Há investimentos, nomeadamente as

interconexões, essencialmente de interesse transeuropeu, que não podem ser suportados pelos contribuintes de apenas um ou dois Estados-Membros.

- Qual a solução mais eficaz? A que se traduz numa iniciativa comunitária ou numa iniciativa de âmbito nacional? Qual o valor acrescentado da acção comunitária e qual seria o custo a pagar caso não fosse tomada qualquer medida?

Os projectos de interesse comum no domínio dos transportes foram identificados na decisão do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às orientações para as redes transeuropeias. O interesse nacional em efectuar investimentos que permitam criar uma rede de transportes interconectada e interoperável, competitiva e segura não é tão grande como o interesse comunitário. Os atrasos verificados na execução dos 14 projectos prioritários identificados em Essen e, em especial, dos projectos transfronteiras, tendem a confirmar esta conclusão. Ao contribuírem para o desenvolvimento das trocas comerciais, nomeadamente entre Estados-Membros, e melhorarem a acessibilidade, estes projectos deverão aumentar o potencial de crescimento do PIB de 0,2 a 0,3%, o que corresponde a um milhão de empregos permanentes, além de reduzirem as emissões de CO₂ de 4% em relação às previsões. Neste contexto, a concessão de apoio comunitário aos projectos de interesse comum pode ser essencial e é, em todo o caso, justificada. O custo da sua não realização redundará numa infra-estrutura manifestamente desadaptada às necessidades, com todos os impactos negativos não apenas nas redes de transporte em geral, mas também em termos de congestionamento, segurança, nível de poluição e acessibilidade das regiões periféricas, com efeitos indirectos sobre o crescimento e a competitividade de toda a União.

No caso das redes transeuropeias de energia, também foram identificados os projectos de interesse europeu, que constam da Decisão do Conselho e do Parlamento Europeu sobre as orientações RTE-E. O interesse nacional em investimentos que permitam desenvolver um mercado europeu da energia integrado e competitivo é, contudo, susceptível de não ser tão grande como o interesse manifestado pela Comunidade. Os poucos progressos registados em matéria de investimentos transfronteiras vêm confirmar esta conclusão. O apoio comunitário concedido a projectos de interesse europeu pode, por conseguinte, revelar-se essencial e seria, em todo o caso, justificado. Não se trata de oferecer valor acrescentado à acção de um Estado-Membro, mas de colocar a tónica nos investimentos de interesse europeu. O custo da inacção seria uma infra-estrutura inadequada, que minaria o desenvolvimento do mercado interno da energia.

- A intensidade da acção comunitária é proporcional aos objectivos a atingir?

No caso dos transportes, propõe-se um apoio médio (global) de cerca de 15% do custo total dos investimentos para os projectos prioritários, com prioridade para os troços transfronteiras. Longe de proporcionar muitos benefícios em termos de incentivo ao desenvolvimento de uma rede interoperável e interconectada, a falta de actuação teria um custo elevado para a economia comunitária em geral.

Para as redes de energia, o apoio financeiro proposto corresponde a 1,7% do custo total dos investimentos a realizar na Europa em projectos prioritários identificados nas orientações RTE-E. O apoio RTE-E incidirá, em especial, nos projectos considerados mais importantes do ponto de vista dos objectivos políticos fixados pela União. Os benefícios em termos de incentivo ao desenvolvimento de uma rede interconectada seriam elevados e a falta de actuação teria igualmente custos elevados para a economia comunitária em geral.

- Qual a melhor solução para atingir esses objectivos (recomendações, apoio financeiro, reconhecimento mútuo, legislação, etc.)?

A regra é o apoio financeiro assentar num regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho.

- Em termos legislativos, o âmbito de aplicação, a duração ou a intensidade excedem o necessário?

Tendo em conta os limites do investimento público e a dificuldade de atrair investidores privados, além de se justificar, a concessão de apoios financeiros comunitários às infra-estruturas que apresentam vantagens à escala europeia completa o quadro político existente, conforme definido no Livro Branco sobre os transportes e nas orientações para as RTE-T.

No que diz respeito às redes de energia, o financiamento dos investimentos com vantagens a nível europeu justificar-se-ia em certos casos, mesmo no quadro do mercado liberalizado, sendo os investimentos nas infra-estruturas de distribuição de energia actualmente realizados pelos operadores das redes, com base na integração dos seus custos nas tarifas regulamentadas.

II. Avaliação do impacto

No quadro da revisão das orientações RTE-T (COM(2003) 564), a Comissão encomendou uma análise de impacto exaustiva da proposta que altera a Decisão n.º 1692/96/CE sobre o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. As principais observações do documento SEC(2003) 1060 são as seguintes:

- a) O programa de investimentos RTE-T estimula a competitividade e a economia na Europa e contribui para o desenvolvimento do comércio internacional, nomeadamente nos novos países membros.
- b) A curto prazo, os trabalhos de construção estimularão o emprego, em especial nas regiões em causa.
- c) A mais longo prazo, a melhoria das condições de vida decorrente da multiplicação das ocasiões de encontros e o desenvolvimento das perspectivas comerciais graças ao melhoramento das ligações e da acessibilidade, foram estimadas em 0,23% do PIB e representam cerca de um milhão de empregos duradouros.

As necessidades de investimento estimadas no quadro do Relatório Van Miert ascendem a 600 mil milhões de euros para a totalidade dos projectos de interesse comum, incluindo 225 mil milhões de euros para os projectos prioritários (140 mil milhões apenas para o período de 2007-2013).

Para as redes de energia, a avaliação dos impactos dos projectos elegíveis, ou seja, dos projectos de interesse comum e, em especial, dos projectos prioritários, foi apresentada pela

Comissão juntamente com a proposta de 10 de Dezembro de 2003 relativa às novas orientações para a RTE-E²⁵.

Nesta avaliação conclui-se que a execução dos projectos identificados nas orientações publicadas em Junho de 2003 e dos projectos propostos nas novas orientações não só terá impactos positivos em toda a economia como na coesão (com a integração das redes de energia dos novos Estados-Membros), no ambiente (ao facilitar a integração da produção de fontes de energia renovável), no mercado interno da energia (ao aumentar as capacidades em termos de trocas comerciais), na segurança do aprovisionamento energético (ao reforçar as capacidades de importação e diversificar as fontes e itinerários de importação) e, finalmente, na cooperação com os Estados vizinhos.

Como é evidente, o apoio concedido às redes RTE-E não apresenta as mesmas vantagens para todos os tipos de infra-estruturas do sector energético. A extensão das redes será designadamente benéfica para a produção de electricidade em larga escala. Em contrapartida, de acordo com as actuais orientações, a interconexão directa das fontes de energia com os sistemas de distribuição local de electricidade (comuns a determinadas energias renováveis e tecnologias de produção combinada de calor e electricidade) não é elegível para efeitos do apoio RTE-E.

O apoio comunitário proposto servirá para incentivar e acelerar a execução dos projectos de infra-estrutura energética identificados nas orientações RTE-E e permitirá obter os benefícios esperados.

²⁵ SEC(2003) 1369 de 10.12.2003.

Proposta 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 transporte 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 156º,

Tendo em conta a proposta da Comissão²⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²⁸,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado²⁹,

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 e regiões periféricos que não poderão, ou deixarão de poder, tirar pleno proveito das vantagens do grande mercado único.

²⁶ JO C ... de ..., p...

²⁷ JO C ... de ..., p...

²⁸ JO C ... de ..., p...

²⁹

- (4) Na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes³⁰, a seguir designada RTE-T, com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE, 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 mil milhões de euros para o período de 2007-2013.
- (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) A Decisão n.º 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.º 1254/96/CE³¹, 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, que permitam a plena participação de todos os Estados-Membros no mercado interno e a conclusão das interconexões com os países vizinhos ascendem, só para os projectos prioritários, a cerca de 28 mil milhões de euros até 2013. Este montante inclui cerca de 8 mil milhões de euros de investimentos em países terceiros.
- (7) 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.
- (8) 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 transeuropeias³², com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento n.º 1655/99/CE e pelo Regulamento n.º 807/2004/CE, representa já um real avanço uma vez que, no caso dos projectos declarados prioritários, permite uma taxa de financiamento mais alta, de 20%³³. 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

³⁰ Decisão n.º 1692/96/CE (JO L 228 de 9. 9.1996, p. 1) com a redacção que lhe foi dada pela Decisão n.º 884/2004/CE (JO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

³¹ JO L 176 de 12.7.2003, p. 11.

³² Regulamento (CE) n.º 2236/95 (JO L 228 de 23.9.1995, p. 1) com a 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).

³³ Todos os projectos prioritários no domínio da energia beneficiam desta taxa enquanto que, no caso dos transportes, apenas são abrangidos os troços transfronteiriços ou que atravessem barreiras naturais.

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.

- (9) Atendendo aos desenvolvimentos de cada uma das vertentes das redes transeuropeias - transportes, energia e telecomunicações - 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 do Conselho, de 18 de Setembro de 1995.
- (10) 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 e que altera o Regulamento (CE) n.º 2236/95 do Conselho. 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.
- (11) Atendendo a que os objectivos de execução das redes transeuropeias de transporte 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.
- (12) O programa deve caracterizar-se por um apoio financeiro comunitário centrado nos projectos ou partes de projectos com maior valor acrescentado europeu, e deve incentivar os intervenientes a acelerar a execução dos projectos prioritários constantes das Decisões n.º 1692/96/CE e 1229/2003/CE. Além disso, deverá permitir financiar os demais projectos europeus de infra-estruturas de interesse comum previstos nessas decisões.
- (13) O objectivo do apoio financeiro comunitário é desenvolver projectos de investimento nas redes transeuropeias de transporte 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.
- (14) O apoio financeiro comunitário deve poder assumir vários tipos de intervenção, nomeadamente a subvenção directa, a bonificação de juros, os instrumentos de garantia de empréstimo, a participação em fundos de capital de risco, podendo ainda cobrir riscos específicos posteriores à fase de construção.
- (15) 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. 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.

- (16) Deverá ser concedida uma atenção especial a uma coordenação eficaz do conjunto das acções comunitárias com incidência nas redes transeuropeias, nomeadamente os financiamentos providos dos fundos estruturais e do Fundo de Coesão e as intervenções do Banco Europeu de Investimento.
- (17) O presente regulamento estabelece, para o período de vigência do programa, um enquadramento financeiro que constitui, para a autoridade orçamental, a referência privilegiada, na acepção do ponto 33 do Acordo Interinstitucional, de 6 de Maio de 1999, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão sobre a disciplina orçamental e a melhoria do processo orçamental³⁴.
- (18) 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 Comissão³⁵.
- (19) Tendo em conta a adopção, pelo presente regulamento, de disposições específicas no domínio dos transportes e da energia e, pelo Regulamento (CE) n.º... do Parlamento Europeu e do Conselho³⁶, de disposições relativas aos sistemas de posicionamento e de navegação por satélite, é conveniente alterar o Regulamento (CE) n.º 2236/95, de modo a restringir o seu âmbito de aplicação ao sector das telecomunicações.

³⁴ JO L ...

³⁵ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

³⁶ Consultar o regulamento relativo ao sistema de posicionamento e de navegação por satélite (GALILEO).

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Capítulo I
Disposições gerais

Artigo 1º
Objecto

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

Artigo 2º
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 e, no domínio da energia, no quadro da Decisão n.º 1229/2003/CE;
2. “projecto prioritário”, um projecto de interesse comum considerado prioritário para a Comunidade no domínio dos transportes, no quadro do anexo III da Decisão n.º 1692/96/CE e, no domínio da energia, no quadro da Decisão n.º 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;
4. “beneficiário”, 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;
5. “estudos”, os estudos necessários à elaboração de um projecto, incluindo os estudos preparatórios, de viabilidade e de avaliação 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;
6. “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;
7. “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;

8. “custo do projecto”, o custo total dos estudos e trabalhos directamente relacionados e necessários à execução do projecto e efectivamente suportados pelo beneficiário;
9. “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, tipos de intervenção e acumulação de financiamentos

Artigo 3º

Elegibilidade dos projectos

1. Apenas os projectos de interesse comum identificados nas Decisões n.º 1692/96/CE e n.º 1229/2003/CE podem beneficiar de apoio financeiro comunitário nos termos do presente regulamento.
2. 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. 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.

Artigo 4º

Apresentação de pedidos de apoio financeiro

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.

Artigo 5º

Seleção 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.º 1692/96/CE e 1229/2003/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 projectos transfronteiriços;

- b) projectos que contribuam para a continuidade e optimização da capacidade da rede;
- c) 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;
- d) 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;
- e) 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 6º *Formas de auxílio*

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

Artigo 7º *Modalidades de intervenção*

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

- a) subvenções;
- 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;

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

a) no caso dos estudos, 50% do custo total 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 total elegível; 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 17º, 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 8º

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.

3. As partes de projectos que beneficiam de outras fontes de financiamento por conta do orçamento comunitário são excluídas do apoio financeiro comunitário.

Artigo 9º
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, interoperabilidade, concorrência e adjudicação de contratos públicos.
2. A Comissão vela pela coordenação e pela coerência dos projectos 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
Aplicação, programação, controlo

Artigo 10º
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 11º
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 17º.
2. A programação plurianual abrange os projectos prioritários e define os critérios de concessão do apoio e a dotação financeira para o período de 2007-2013. O montante deve situar-se entre 65 e 85% dos recursos orçamentais a que se refere o artigo 20º.
3. O programa anual define os critérios de concessão de eventuais apoios financeiros a 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.

Artigo 12º
Concessão do apoio

1. 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.

2. 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.

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

Artigo 13º *Disposições financeiras*

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 14º *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. O Estado-Membro pode solicitar a participação da Comissão nas inspecções no local.

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

Artigo 15º
Anulação, redução, suspensão e supressão do apoio

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 16º
Protecção dos interesses financeiros da Comunidade

1. O Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) pode realizar inspecções e verificações no local nos termos do Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 do Conselho³⁷.
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 1º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 do Conselho³⁸, qualquer violação de uma disposição de direito comunitário ou desconhecimento 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 da Comunidade Europeia ou os orçamentos geridos por esta, devido a despesas indevidamente efectuadas.
3. As decisões tomadas nos termos do presente regulamento prevêm, nomeadamente, o acompanhamento e controlo financeiro da Comissão - ou dos seus representantes autorizados - e auditorias do Tribunal de Contas, eventualmente, no local.

³⁷ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

³⁸ JO L 312 de 23.12.1995, p. 1.

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

Capítulo IV
Disposições finais

Artigo 17º
Comité

1. A Comissão será assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3º e 7º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8º.
3. O comité aprova o seu regulamento interno.
4. O BEI designa um representante no comité, que não participa na votação.

Artigo 18º
Avaliação

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. 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 19º
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.
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 o papel desempenhado pela Comunidade na realização dos projectos de interesse comum.

Artigo 20º
Recursos orçamentais

1. O montante do pacote financeiro destinado à aplicação do presente regulamento para o período de 2007-2013 é de 20 690 milhões de euros, dos quais 20 350 milhões de euros para o sector de transportes e 340 milhões de euros para o sector da energia.
2. As dotações anuais serão autorizadas pela Autoridade Orçamental dentro do limite das perspectivas financeiras.

Artigo 21º
Cláusula de 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 previstos no presente regulamento para a concessão de apoios financeiros comunitários.

O Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando em conformidade com o procedimento previsto no primeiro parágrafo do artigo 156º do Tratado, decidirão se e em que condições as acções previstas no presente regulamento serão mantidas ou alteradas para além do período referido no n.º 1 do artigo 20º.

Artigo 22º
Alterações ao Regulamento (CE) n.º 2236/95

O Regulamento (CE) n.º 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 1º passa a ter a seguinte redacção:

“Artigo 1º - 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 155º do Tratado.”

- 3) No artigo 4º, é suprimido o n.º 3.

- 4) No artigo 5º, o n.º 3 é substituído pelo texto seguinte:

“3. Independentemente da forma de intervenção escolhida, o montante total de apoio comunitário concedido a título do presente regulamento não poderá ultrapassar X % do custo total dos investimentos.”

- 5) É suprimido o artigo 5º-A.

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

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

“Artigo 10º

Concessão do apoio financeiro

Nos termos do artigo 274º 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 11º passa a ter a seguinte redacção:

“7. De acordo com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 17º, 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 14º.

10) No artigo 15º, n.º 3, primeira frase, a referência aos artigos 5º e 6º é substituída por uma referência aos n.ºs 1 e 2 do artigo 5º e ao artigo 6º.

11) O n.º 1 do artigo 16º 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.

Artigo 23º
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 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.º 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
O Presidente*

*Pelo Conselho
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'Énergie

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

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.350 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

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

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

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

5.1.1 Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre Blanc sur la politique commune des transports⁴⁰ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les Etats au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des Etats, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deça des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux Etats membres au sein de l'Union, le trafic entre Etats membres va quasiment doubler d'ici 2020⁴¹ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deça des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des Etats et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril dernier.

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les Etats membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des transports, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières⁴² et ils pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé. Malgré tous ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4.170 M€ destinés au transport - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes de soutien formulées par les Etats membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe.

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

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

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

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

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

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

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

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

2. L'Etat membre effectue les contrôles nécessaires y inclus les contrôles sur place afin de vérifier et certifier la régularité et l'exactitude des demandes de paiements établies. L'Etat membre peut demander la participation de la Commission lors des contrôles sur place.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DENOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates ;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

dépenses TI (crédits d'engagement)

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

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

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

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Réseaux transeuropéens de transport