



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.5.2006
COM(2006) 245 final

2004/0154 (COD)

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo

**Adaptación tras el acuerdo de 17 de mayo de 2006
sobre el marco financiero 2007-2013**

(presentada por la Comisión de conformidad con el artículo 250, apartado 2, del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

La propuesta revisa la propuesta inicial, presentada por la Comisión, de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, sometida a las dos instituciones para codecisión [referencia: 2004/0154 (COD)]. El Parlamento Europeo realizó su primera lectura y aprobó una resolución legislativa el 26 de octubre de 2005. Desde entonces no se ha producido ningún avance en el procedimiento de codecisión.

La propuesta tiene repercusión presupuestaria y está sujeta al marco financiero de la Comunidad para el período 2007-2013, sobre el cual se alcanzó un acuerdo interinstitucional en abril de 2006. Los recursos presupuestarios que figuraban en la propuesta inicial de la Comisión (respaldados por una exhaustiva evaluación de las necesidades) superan significativamente las cuantías destinadas a las redes transeuropeas (RTE) de energía y transporte en el marco financiero 2007-2013. En consecuencia, la revisión de la propuesta inicial de «Reglamento financiero de las RTE» responde a la necesidad de adaptar el Reglamento a los recursos presupuestarios confirmados en abril de 2006.

Los recursos establecidos en el marco financiero representan solamente el 40% de la cuantía inicialmente propuesta para el sector del transporte, y el 45% de lo que se proponía destinar al sector de la energía. Ello exige adaptar también las modalidades de concesión de las ayudas (en particular, las relativas a la selección de proyectos y porcentajes de las ayudas). Además, se han tenido en cuenta las observaciones realizadas por el Parlamento Europeo en la primera lectura, incorporándolas a la propuesta revisada. Por último, se han introducido algunas mejoras de redacción.

• Contexto general

El Tratado constitutivo de la Comunidad Europea dispone que la Comunidad podrá apoyar proyectos de interés común definidos en el marco de las redes transeuropeas (artículo 155). Sobre esta base, el Reglamento (CE) n° 2236/95 [modificado por los Reglamentos (CE) n° 1655/1999 de 19 de julio de 1999, (CE) n° 788/2004 de 21 de abril de 2004, (CE) n° 807/2004 de 21 de abril de 2004 y (CE) n° 1159/2005 de 6 de julio de 2005] ha venido gobernando la concesión de ayudas financieras comunitarias a los proyectos de las RTE desde 1995. En el sector del transporte (beneficiario de la gran mayoría de los recursos), hasta 2005, se han destinado aproximadamente 5 500 millones de euros a proyectos de infraestructuras y sistemas inteligentes de transporte (como Galileo) que, en su conjunto, han contribuido (o contribuirán cuando sean operativos) a hacer más eficiente el sistema global de transporte europeo, facilitando el funcionamiento del mercado interior y la libre circulación de ciudadanos, y garantizando la movilidad en condiciones de sostenibilidad.

Las ayudas comunitarias procedentes del presupuesto de las RTE se conceden a proyectos que son elaborados, financiados y ejecutados por las autoridades de los Estados miembros, organizaciones internacionales (como la Agencia Espacial Europea), y entidades o empresas

públicas y privadas. Las empresas de derecho privado que ejecutan proyectos de las RTE operan por lo general bajo la responsabilidad de los Estados miembros y/o reciben financiación pública nacional. En el sector de la energía en general, y en algunos casos en el sector del transporte, los proyectos que reciben financiación de las RTE son elaborados, financiados y ejecutados por empresas privadas. La financiación comunitaria puede contribuir a la fase de estudios (hasta el 50% del coste respectivo) para contribuir a superar los riesgos que existen en las fases iniciales de los proyectos, o bien a la ejecución del proyecto. Se ha prestado una atención creciente a las formas e instrumentos de ayuda comunitaria que estimulan la participación de la financiación privada.

A pesar del escaso porcentaje que representa la financiación comunitaria en relación con el coste de los proyectos (el coste de completar la totalidad del proyecto de red transeuropea de transporte se ha calculado en 600 000 millones de euros hasta 2020), las aportaciones del presupuesto de las RTE han resultado vitales para la existencia misma de algunos de esos proyectos (como por ejemplo, Galileo) y han sido decisivas para alcanzar los objetivos de realización, atraer distintos inversores y ofrecer una garantía de altos niveles de calidad técnica para muchos otros. Los créditos presupuestarios - insuficientes frente a las necesidades totales - han estado siempre guiados por el objetivo de conseguir el mayor valor añadido europeo posible para la red en su conjunto.

Sólo la aportación de la totalidad de recursos presupuestarios que figuraban en la propuesta inicial (20 350 millones de euros para el sector del transporte, y 340 millones para la energía) habría permitido a la Comunidad estimular efectivamente las inversiones necesarias para alcanzar el objetivo de realización, especialmente de la RTE de transporte. La drástica reducción (a 8 013 millones de euros para la red de transporte y a 155 millones para la de energía) incrementa la responsabilidad de los Estados miembros en cuanto a los esfuerzos de inversión necesarios para alcanzar plenamente los objetivos de realización fijados en las «Orientaciones» para el desarrollo de las redes aprobadas por el Parlamento Europeo y el Consejo. Al mismo tiempo, la reducción de recursos hace necesario que los inversores privados participen de manera más activa en la financiación de las RTE, a cambio de los beneficios previstos que se derivarán de una mejor accesibilidad de zonas económicas y centros de actividad comercial, así como de regiones remotas. La Comisión aplicará los métodos de evaluación más adecuados, asegurándose de que los limitados fondos comunitarios disponibles generan el mayor valor posible para la red transeuropea de la Comunidad.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo de 18 de septiembre de 1995 por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, modificado por los Reglamentos (CE) n° 1655/1999 de 19 de julio de 1999, (CE) n° 788/2004, de 21 de abril de 2004, (CE) n° 807/2004, de 21 de abril de 2004, y (CE) n° 1159/2005 de 6 de julio de 2005.

En esencia, el Reglamento propuesto garantiza el mantenimiento de la financiación comunitaria de proyectos de interés común en los ámbitos de las redes transeuropeas de energía y transporte durante el período 2007-2013. Los principios clave de la financiación de las RTE, regidos actualmente por el Reglamento (CE) n° 2236/95, se mantienen sin cambios. Las novedades hacen referencia a tres ámbitos principales: 1) definición de recursos presupuestarios 2) revisión de las modalidades de financiación basadas en a) la evolución de las prioridades para el desarrollo y financiación de las RTE en el transcurso del último

decenio, así como de las normas técnicas pertinentes; b) la disponibilidad de recursos presupuestarios, y c) la necesidad, ampliamente reconocida, de intensificar el efecto catalizador que supone la financiación de las RTE en la movilización de inversiones públicas y privadas; 3) adaptación a la evolución del marco jurídico/administrativo, en particular por lo que respecta a la gestión del presupuesto de la Comunidad.

A pesar de que los recursos presupuestarios disponibles para el período 2007-2013 resultan en gran medida insuficientes para atender las necesidades previstas, si se comparan con el período anterior suponen una considerable ampliación de las posibilidades de financiación de las RTE. En el sector del transporte, el incremento de 4 400 a 8 100 millones de euros representa efectivamente una duplicación de los medios, puesto que el proyecto Galileo (que absorbió aproximadamente el 15% de los recursos disponibles en 2000-2006) se beneficiará en el futuro de una línea presupuestaria independiente. Para gestionar con eficiencia estos mayores recursos que se destinan a la RTE de transporte, la Comisión proyecta crear una agencia ejecutiva, en una iniciativa refrendada por el comité de reglamentación de las agencias ejecutivas el 16 de noviembre de 2005.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta es coherente con las demás políticas y objetivos de la Unión, especialmente en los siguientes ámbitos:

1) Funcionamiento del mercado interior: se facilita la libre circulación de bienes, servicios y trabajadores conectando las redes nacionales -es decir, aportando las conexiones que faltan en las fronteras nacionales y asegurando la interoperabilidad mediante la eliminación de obstáculos tecnológicos; se garantiza, en los principales ejes europeos, la satisfacción de las necesidades en materia de capacidad, tanto con la eliminación de estrangulamientos físicos como mediante el uso de sistemas inteligentes que optimizan la utilización de las infraestructuras.

2) Desarrollo sostenible: se contribuye a reducir las emisiones de dióxido de carbono y partículas tóxicas mediante: el fomento de un desarrollo continuo de los principales ejes europeos (proyectos prioritarios de transporte y energía), por ejemplo, lucha contra la congestión, fomento de la concentración de flujos de tráfico internacionales, contribución a unas ciudades más limpias y, por tanto, a la calidad de vida de los ciudadanos; establecimiento de conexiones entre modos de transporte para fomentar el desarrollo de soluciones co-modales y limitación de las emisiones generadas por el transporte por carretera de larga distancia.

3) Política regional: se mejora la accesibilidad, creando conexiones de infraestructuras eficientes, especialmente en beneficio de la regiones que adolecen de dificultades estructurales y/o están situadas en lugares remotos, con el fin de impulsar su integración económica.

4) Política de ampliación y de vecindad: se amplían las conexiones de energía y transportes (especialmente por lo que se refiere al transporte ferroviario y acuático) más allá de las fronteras de la actual UE, con la finalidad de facilitar el desarrollo de corredores europeos que sirvan de base para unos servicios eficientes y unos flujos comerciales mejorados.

En una perspectiva horizontal, la propuesta contribuye a los objetivos de la Agenda de Lisboa (además de los objetivos mencionados, por ejemplo, el fomento de las tecnologías

innovadoras de gestión del tráfico) y refleja plenamente los fines de una gestión correcta y eficiente del presupuesto comunitario.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

La propuesta se relaciona directamente con las Orientaciones comunitarias para el desarrollo de las RTE de transporte y energía. En 2003 se realizó una evaluación de impacto y una consulta a los interesados en el sector del transporte, con vistas a la revisión de las «Orientaciones» (adoptadas en 2004: Decisión n° 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión n° 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte). Los resultados se publicaron en el documento SEC(2003) 1060. En cuanto al sector de la energía, los resultados de una amplia evaluación de impacto se hicieron públicos en el documento SEC(2003) 1369. Las dos evaluaciones han puesto de relieve la necesidad de un sistema adecuado de concesión de ayudas con cargo al presupuesto comunitario que estimule la inversión nacional (pública y privada) y garantice que las redes se completan a tiempo. En consecuencia, no es necesaria una nueva consulta a las partes interesadas ni una evaluación de impacto adicional en el marco de la propuesta modificada del Reglamento financiero de las RTE.

• Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La necesidad de inversiones en infraestructuras, especialmente en el sector del transporte, ha sido evaluada a escala europea en una serie de estudios de amplio alcance, entre los que figura el titulado «Scenarios, traffic forecasts and analysis of corridors of the trans-European network», realizado en 2004 en nombre de la Comisión europea. Los resultados de dicho estudio y del profundo análisis realizado por la Comisión en estrecha colaboración con los Estados miembros permitieron evaluar las necesidades de inversión en la red transeuropea de transporte hasta 2020, así como en los 30 proyectos prioritarios de dicha red, según lo expuesto en la Decisión de Orientaciones (Decisión n° 884/2004/CE, por la que se modifica la Decisión n° 1692/1996/CE). Este análisis ha permitido a la Comisión calcular al mismo tiempo las necesidades de fondos procedentes del presupuesto comunitario bajo la línea de la RTE de transporte, según se expone en la propuesta inicial del Reglamento financiero de las RTE.

Metodología utilizada

Metodologías establecidas de previsión del tráfico, planteamiento de cuestiones a los Estados miembros a través de los respectivos comités de RTE.

Principales organizaciones y expertos consultados

Empresas consultoras especializadas en el sector y expertos de las administraciones de los Estados miembros.

Síntesis del asesoramiento recibido y utilizado

No se ha mencionado la posibilidad de que se presenten riesgos graves con consecuencias irreversibles.

Una adecuada financiación comunitaria es vital para movilizar las inversiones necesarias a fin de completar a tiempo las redes transeuropeas.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

Las conclusiones de los expertos se han incorporado a los informes publicados por la Comisión, y se han tenido en cuenta las propuestas de Orientaciones comunitarias y el Reglamento financiero de las RTE.

• **Evaluación de impacto**

Dado que la propuesta se relaciona directamente con las Orientaciones comunitarias para el desarrollo de las redes transeuropeas de transporte y energía, y que se han efectuado evaluaciones de impacto en el contexto de dichas Orientaciones, no ha sido necesario llevar a cabo evaluaciones de impacto adicionales.

En términos generales, se reitera que la concesión de ayudas financieras comunitarias a proyectos de interés común permite completar las principales prioridades de la redes transeuropeas en los ámbitos del transporte y la energía con mayor rapidez y eficiencia. Ello supone ventajas significativas para los sistemas comunitarios de transporte y energía en su globalidad y, por lo tanto, contribuye al crecimiento económico, la creación de empleo (temporal durante la fase de construcción, permanente a largo plazo), el bienestar de los ciudadanos (por ejemplo, gracias a la reducción de los tiempos de desplazamiento) y la mejora del medio ambiente (a través de la disminución de emisiones).

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta, que modifica la propuesta inicial de la Comisión de julio de 2004, fija las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía para el período 2007-2013. Sobre la base del marco financiero correspondiente a dicho período, acordado en abril de 2006, en ella se definen los recursos presupuestarios para la concesión de ayudas a proyectos de interés común en ambos sectores de la infraestructura.

La propuesta fija las modalidades de concesión de ayudas financieras comunitarias, teniendo en cuenta los recursos presupuestarios disponibles, las prioridades políticas para el desarrollo de las RTE y su financiación, así como el marco jurídico/administrativo de gestión del presupuesto comunitario. Al respecto, se definen los siguientes elementos: modalidades para la selección de proyectos, formas de ayuda comunitaria (incluidas dos nuevas: la participación en instrumentos de garantía y la contribución a las actividades de empresas comunes sobre la base del artículo 171 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea), porcentajes máximos de las ayudas (que se incrementan en categorías específicas de proyectos de alta prioridad, a fin de acentuar el efecto catalizador sobre la movilización de inversiones de

origen público y privado). En la propuesta se hacen más claras las disposiciones que regulan la concesión de las ayudas y la aplicación de las correspondientes decisiones de la Comisión (incluidas las medidas en caso de irregularidades), así como el papel de los Estados miembros interesados. Se definen mejor los tipos de beneficiarios potenciales de las ayudas comunitarias, así como otros términos clave del Reglamento propuesto. En general, las modalidades y disposiciones propuestas contribuyen al objetivo de concentrar la ayuda comunitaria en las prioridades principales del desarrollo de la red.

- **Base jurídica**

Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, artículo 155.

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad se aplica en la medida en que el ámbito de la propuesta no es competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes:

La concesión de ayudas con cargo al presupuesto de las RTE se enfoca a las principales prioridades de las redes en su conjunto, es decir, las definidas desde una perspectiva comunitaria en las Orientaciones. Estas prioridades (como la eliminación de estrangulamientos en los proyectos prioritarios, la realización de tramos a través de fronteras nacionales, los proyectos que contribuyen a la optimización del uso de las infraestructuras -en particular a través del desarrollo y aplicación de tecnologías de gestión innovadoras para los distintos modos de transporte- el fomento de un reequilibrio de los modos de transporte en favor de los más respetuosos con el medio ambiente, los proyectos que contribuyen a la seguridad, la calidad del servicio y la interoperabilidad en las RTE) van más allá de las prioridades que cabe establecer en una óptica nacional. Su aplicación genera un valor añadido europeo que supera los beneficios que se pueden extraer de «prioridades nacionales». Para aplicar esas prioridades de las redes transeuropeas con la mayor rapidez y eficiencia, es vital que la Comunidad estimule adecuadamente los esfuerzos de inversión nacionales mediante la concesión de ayudas.

Los Estados miembros por sí mismos, aun coordinando sus esfuerzos, serían incapaces de cosechar todas las ventajas que pueden obtenerse de una iniciativa a nivel comunitario.

La actuación comunitaria permitirá alcanzar mejor los objetivos de la propuesta por las razones que se exponen a continuación:

La necesidad de una actuación comunitaria para estimular la financiación de proyectos de interés común en el ámbito de las RTE se deriva directamente de las competencias de la Comunidad en el desarrollo de dichas redes que, por su naturaleza, se sitúan a escala comunitaria.

Se prevé que las ayudas comunitarias a los proyectos de las RTE contribuirán a la generación de efectos positivos sobre el crecimiento económico (mejor funcionamiento del mercado interior, creación de empleo temporal y permanente), el bienestar y el medio ambiente.

Los Estados miembros siguen siendo responsables de la elaboración, financiación y ejecución de los proyectos referidos a sus respectivos territorios, de manera plenamente acorde con su legislación nacional. La Unión estimulará la inversión de los Estados miembros en infraestructuras para garantizar que las prioridades europeas ocupan el lugar que les corresponde a nivel nacional.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación.

Las medidas propuestas buscan estimular y orientar las inversiones nacionales en infraestructuras hacia la consecución de importantes beneficios para la Comunidad en su conjunto, quedando el proceso de toma de decisiones en materia de planificación, financiación y ejecución de proyectos infraestructuras de interés común sujeto a las legislaciones y procedimientos nacionales de los distintos Estados miembros.

La Comisión y los Gobiernos nacionales comparten la responsabilidad de la gestión de las ayudas destinadas a los proyectos de RTE.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: Reglamento.

No convienen otros instrumentos por la siguiente razón:

La propuesta modifica un Reglamento vigente.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta está sujeta al marco financiero de la Comunidad para el período 2007-2013.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simplificación**

La propuesta establece la simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades públicas (de la UE o nacionales), así como para los particulares.

La propuesta contribuye a clarificar y simplificar los procedimientos para la concesión de las ayudas y a aligerar la carga administrativa.

Propuesta modificada de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 156,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁴,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Consejo Europeo de Barcelona, de 15 y 16 de marzo de 2002, puso de manifiesto en sus conclusiones que unas redes de energía y de transportes potentes e integradas constituyen la columna vertebral del mercado interior europeo y que un mejor uso de las redes existentes y el establecimiento de las conexiones que faltan permitirán aumentar la eficiencia y la competitividad, y garantizar un nivel adecuado de calidad, así como reducir la congestión y reforzar la sostenibilidad a largo plazo. Esas necesidades figuran en la estrategia adoptada por los Jefes de Estado y de Gobierno en la Cumbre de Lisboa, a la que se hace alusión constantemente a partir de entonces.
- (2) El Consejo Europeo de 12 y 13 de diciembre de 2003 aprobó una «Acción Europea para el Crecimiento», en la que invitaba a la Comisión a reorientar los gastos, si procede, hacia inversiones en capital físico y, en particular, en infraestructuras de redes transeuropeas cuyos proyectos prioritarios constituyen elementos esenciales para reforzar la cohesión del mercado interior.
- (3) Los retrasos registrados en la realización de conexiones transeuropeas eficaces, sobre todo en los tramos transfronterizos, pueden perjudicar de manera significativa la

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ DO C de , p. .

⁴

competitividad de la Unión y de los Estados y regiones periféricas, que no podrán aprovechar plenamente los efectos benéficos del gran mercado único.

- (4) En la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte⁵, el coste previsto de aquí a 2020 para completar la red transeuropea de transporte se calculó en 600 000 millones de euros. Las inversiones necesarias únicamente para los proyectos prioritarios del anexo III de la presente Decisión representan alrededor de 440 160 000 millones de euros para el período 2007-2013.

(4 bis) Como se indica en la Comunicación NAIADES⁶, y dada la sostenibilidad que caracteriza a las vías navegables, los proyectos prioritarios en este ámbito deben gozar, análogamente a los tramos transfronterizos, de porcentajes de financiación atractivos.

(4 ter) En su Resolución de 8 de junio de 2005 sobre los retos políticos y medios presupuestarios de la Unión ampliada 2007-2013, el Parlamento Europeo subraya la importancia estratégica de las redes de transporte para la consolidación definitiva del mercado único de la UE y para el desarrollo de las relaciones de la Unión Europea con los países candidatos, precandidatos y pertenecientes al «círculo de amigos». Además, expresa su voluntad de examinar instrumentos de financiación innovadores tales como préstamos garantizados, concesiones europeas, préstamos europeos y un fondo de bonificación de intereses.

- (5) Para alcanzar esos objetivos, tanto el Parlamento como el Consejo han puesto de manifiesto la necesidad de reforzar y adaptar los instrumentos financieros mediante el aumento del nivel de cofinanciación comunitaria, previendo la posibilidad de aplicar un porcentaje de cofinanciación comunitaria más elevado, sobre todo para los proyectos que destacan por su carácter transfronterizo, su función de tránsito o porque atraviesan barreras naturales.

(6) Dados los importes asignados a las redes transeuropeas de transporte y energía (en lo sucesivo, RTE-T y RTE-E) conforme al marco financiero plurianual 2007-2013, no es posible atender a todas las necesidades relacionadas con las prioridades definidas en las Decisiones nº 1692/1996/CE (RTE-T) y [...]/.../CE] (RTE-E). En consecuencia, procede concentrar estos recursos, entendidos como complemento de la financiación nacional pública y privada, en torno a determinadas categorías de proyectos que ofrecen el mayor valor añadido para el conjunto de la red - en particular, los tramos transfronterizos y los proyectos destinados a la eliminación de estrangulamientos, con el fin de garantizar la continuidad de la infraestructura de la RTE-T y la RTE-E.

- (7) La [Decisión .../.../CE] del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen las orientaciones sobre las redes transeuropeas de energía y se deroga la Decisión 96/391/CE, y la Decisión 1229/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de

⁵ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión modificada en último lugar por la Decisión nº 884/2004/CE (DO L 167 de 30.4.2004, p.1)

⁶ **COM(2006) 6.**

...^{7s} señalan los objetivos, las prioridades de actuación y los proyectos de interés común para completar y desarrollar estas redes, incluidos los proyectos prioritarios, otorgando la debida prioridad a los proyectos declarados de interés europeo. Las inversiones necesarias para que todos los Estados miembros puedan participar plenamente en el mercado interior y para completar las interconexiones con los países vecinos, tanto Estados miembros como terceros países, son del orden de 28 000 millones de euros de aquí a 2013 únicamente para los proyectos prioritarios. Esa cantidad incluye aproximadamente 8 000 millones de euros destinados a inversiones en terceros países.

~~La Decisión 1229/2003/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2003, por la que se establece un conjunto de orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía, y por la que se deroga la Decisión nº 1254/93/CE, determina los objetivos, las prioridades de acción y los proyectos de interés común para completar y desarrollar esa red, incluidos los proyectos prioritarios. Las inversiones necesarias para que todos los Estados miembros puedan participar plenamente en el mercado interior y para completar las interconexiones con los países vecinos son del orden de 28 000 millones de euros de aquí a 2013 únicamente para los proyectos prioritarios. Esa cantidad incluye unos 8 000 millones de euros de inversiones en terceros países.~~

- (8) El Consejo Europeo de los días 12 y 13 de diciembre de 2003 invitó asimismo a la Comisión a seguir estudiando la necesidad de crear un instrumento específico comunitario de garantía para determinados riesgos post-construcción en los proyectos de redes transeuropeas de transporte. Respecto a la energía, el Consejo instó a la Comisión a reorientar los gastos, según corresponda, hacia inversiones en capital físico a fin de estimular el crecimiento.

El Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo, de 18 de setiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas⁹, modificado por el Reglamento (CE) nº 1655/99 y el Reglamento (CE) nº 807/2004, ya representa un avance real, puesto que autoriza un porcentaje de financiación más elevado (20%)¹⁰ para los proyectos declarados prioritarios. Sigue dependiendo, sin embargo, de normas de aplicación que deben simplificarse y de una dotación presupuestaria cuyos recursos son limitados. Por consiguiente, resulta necesario, como complemento de la financiación nacional pública y privada, incrementar las ayudas comunitarias tanto por lo que respecta al importe como al porcentaje de intervención con vistas a reforzar el efecto de palanca de los fondos comunitarios y realizar así los proyectos prioritarios aprobados.

~~A la luz de la evolución de cada uno de los componentes de las redes transeuropeas—transporte y energía—y de sus características intrínsecas, y con vistas a una gestión~~

⁷ DO L...

⁸ DO L 176 de 12.7.2003 p. 11.

⁹ DO L 228 de 23.9.1995, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 807/2004 (DO L 143 de 30.4.2004, p. 46).

¹⁰ Todos los proyectos prioritarios en el sector de la energía se benefician de esta tasa, mientras que en el sector del transporte, sólo las secciones transfronterizas o que franquean barreras naturales

~~más eficaz, conviene prever varios reglamentos diferentes para los ámbitos regulados hasta ahora por el único Reglamento (CE) n° 2236/95.~~

Mediante el presente Reglamento, conviene crear un programa que determine las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía. Dicho programa, que debe respetar el acervo comunitario, sobre todo en materia de medio ambiente, debe contribuir a reforzar el mercado interior, y suponer un estímulo para la competitividad y el crecimiento de la Comunidad.

Dado que los objetivos de aplicación de las redes transeuropeas de transporte y energía no pueden alcanzarse de forma suficiente por los Estados miembros, habida cuenta en particular de la necesidad de coordinación de las acciones nacionales, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad previsto en ese artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

- (9) **Las ayudas financieras comunitarias que se concedan en el marco del presupuesto de las redes transeuropeas deben concentrarse** en los proyectos o partes de proyectos que presenten mayor valor añadido europeo y contribuir a incitar a los agentes a acelerar la puesta en marcha de los proyectos prioritarios con arreglo a las Decisiones 1692/96/CE y [.../.../CE] 1229/2003/CE. Las ayudas deben permitir financiar asimismo los demás proyectos europeos de infraestructuras de interés común definidos en las citadas Decisiones.
- (10) El objetivo de las ayudas financieras comunitarias es desarrollar proyectos de inversión en las redes transeuropeas de transporte y energía, proporcionar un compromiso financiero firme, movilizar a los inversores institucionales e impulsar la formación de asociaciones de financiación de los sectores público y privado. En el sector de la energía, las ayudas financieras deben contribuir principalmente a superar los obstáculos financieros que puedan plantearse en la preparación de los proyectos y en su desarrollo previo a la realización efectiva, y deberá centrarse en los tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios y en las interconexiones con países vecinos.
- (10 bis) **En su Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo, de 4 de julio de 2005, sobre el despliegue del sistema europeo de señalización ferroviaria ERTMS/ETCS¹¹, la Comisión subrayó la importancia de realizar una migración rápida y coordinada hacia ese sistema, a fin de garantizar la interoperabilidad de la red transeuropea. Para ello es necesario un apoyo comunitario selectivo y limitado en el tiempo, tanto en relación con los componentes de la infraestructura como de los instalados a bordo de material móvil.**
- (11) En determinados proyectos, el Estado o Estados miembros interesados pueden estar representados por organizaciones internacionales. ~~En cuanto a los~~ **Por lo que respecta**

¹¹ **COM(2005) 298.**

a determinados proyectos, la Comisión ha confiado su ejecución a empresas comunes, en el sentido del artículo 171 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. Estas situaciones particulares hacen necesario ampliar el concepto de beneficiario de la contribución financiera comunitaria en virtud del presente Reglamento.

- (12) Las ayudas financieras comunitarias deben poder revestir diversas formas de intervención, a saber, subvención ~~directa~~, (estudios y trabajos) bonificación de interés, instrumentos de garantía de préstamo y participación en fondos de capital de riesgo, así como cubrir riesgos específicos posteriores a la fase de construcción. Con independencia de la forma que puedan adoptar, las ayudas financieras comunitarias deben concederse con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas¹² y sus modalidades de ejecución, salvo los casos en que el presente Reglamento contemple expresamente excepciones a dichas normas.

~~Las ayudas financieras comunitarias deben poder revestir diversas formas de intervención, a saber, subvención directa, bonificación de interés, instrumentos de garantía de préstamo y participación en los fondos de capital de riesgo, así como cubrir riesgos específicos posteriores a la fase de construcción.~~

- (13) Para la concesión de las ayudas financieras comunitarias a proyectos de gran envergadura que se escalonen a lo largo de varios años, conviene prever un compromiso de la Comunidad de base plurianual que distinga por proyectos financiados, autorización de programas anuales y créditos de compromiso autorizados anualmente. En efecto, sólo un compromiso financiero firme, atractivo y que vincule a la Comunidad a largo plazo permitirá reducir las incertidumbres relacionadas con la realización de esos proyectos y movilizar a los inversores tanto públicos como privados.

(13 bis) Procede prever medios institucionales o contractuales de estímulo a la financiación público-privada que hayan demostrado su eficacia, acompañados de garantías jurídicas compatibles con la legislación de competencia y mercado interior y simultáneamente difundir las correspondientes buenas prácticas entre los Estados miembros.

- (14) Debe prestarse una atención especial a una coordinación eficaz del conjunto de las acciones comunitarias que incidan en las redes transeuropeas, sobre todo la financiación procedente de los Fondos Estructurales y del Fondo de Cohesión, así como las intervenciones del Banco Europeo de Inversiones.
- (15) El presente Reglamento debe establecer, para todo su período de aplicación, una dotación financiera que constituya la referencia privilegiada para la Autoridad Presupuestaria con arreglo al punto 33~~37~~ del Acuerdo interinstitucional de 6~~17~~ de

¹² DO L 248 de 16.9.2002, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por... DO L...).

mayo de ~~1999~~**2006** entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario¹³.

- (16) Dado que los objetivos de aplicación de las redes transeuropeas de transporte y energía no pueden alcanzarse de forma suficiente por los Estados miembros, habida cuenta en particular de la necesidad de coordinación de las acciones nacionales, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad previsto en ese artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (17) ~~Teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) nº 2236/95 y la naturaleza de las competencias otorgadas a la Comisión en virtud del presente Reglamento,~~ Conviene adoptar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de conformidad con la Decisión nº 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁴.
- (18) A la luz de la evolución de cada uno de los componentes de las redes transeuropeas – transporte y energía - y de sus características intrínsecas, y con vistas a una gestión más eficaz, conviene prever varios reglamentos diferentes para los ámbitos regulados hasta ahora por el único Reglamento (CE) nº 2236/95.
- (19) Procede **determinar** mediante el presente Reglamento las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía de conformidad con el Derecho comunitario y las políticas de la Comunidad, **particularmente** en materia de competencia, protección del medio ambiente y la salud, desarrollo sostenible y contratación pública, así como con una aplicación efectiva de las políticas comunitarias sobre interoperabilidad.

~~Mediante el presente Reglamento, conviene crear un programa que determine las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía. Dicho programa, que debe respetar el acervo comunitario, sobre todo en materia de medio ambiente, debe contribuir a reforzar el mercado interior, y suponer un estímulo para la competitividad y el crecimiento de la Comunidad.~~

~~Teniendo en cuenta la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) nº 2236/95 y la naturaleza de las competencias otorgadas a la Comisión en virtud del presente Reglamento, conviene adoptar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento de conformidad con la Decisión nº 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁵.~~

¹³ DO L

¹⁴ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁵ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (20) A la luz de lo que antecede y habida cuenta de la adopción, mediante el presente Reglamento, de disposiciones específicas en el ámbito del transporte y la energía, así como, mediante el Reglamento (CE) n°.... del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, de disposiciones sobre los sistemas de posicionamiento y navegación por satélite, conviene modificar el Reglamento (CE) n° 2236/95 a fin de limitar su alcance únicamente al ámbito de las telecomunicaciones.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1 *Objeto*

El presente Reglamento define las condiciones, modalidades y procedimientos de aplicación de las ayudas financieras comunitarias a favor de proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía con arreglo al apartado 1 del artículo 155 del Tratado.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) 1) "proyecto de interés común": un proyecto o parte de proyecto considerado de interés común para la Comunidad en el ámbito del transporte con arreglo a la Decisión n° 1692/96/CE, y en el ámbito de la energía con arreglo a la **[Decisión.../.../CE]** ~~Decisión n° 1229/2003/CE~~;
 - 2) 2) «proyecto prioritario»: un proyecto de interés común situado sobre un eje o un proyecto considerados prioritarios para la Comunidad en el ámbito del transporte con arreglo al anexo III de la Decisión n° 1692/96/CE, y en el ámbito de la energía con arreglo a la **Decisión.../.../CE]** ~~Decisión n° 1229/2003/CE~~;
 - 3) «parte de proyecto»: toda actividad independiente, financiera y técnicamente o en el tiempo, que contribuye a la realización del proyecto;
- (3 bis) «tramo transfronterizo»: los tramos transfronterizos a que hace referencia el artículo 19 ter de la Decisión n° 1692/96/CE, incluidos los que dan continuidad a un proyecto prioritario entre dos Estados miembros atravesando un tercer país;**

¹⁶ **DO L** Véase la página del Diario Oficial relativa al reglamento sobre el sistema de posicionamiento y navegación por satélite (GALILEO).

4) «estrangulamiento» : los obstáculos, desde el punto de vista de la velocidad y/o la capacidad, que no permiten garantizar la continuidad de los flujos de transporte, en particular en el marco de los proyectos prioritarios;

5) «beneficiario»: uno o varios Estados miembros, organizaciones internacionales, empresas comunes en el sentido del artículo 171 del Tratado, empresas u organismos públicos o privados que ostentan la plena responsabilidad de un proyecto y se proponen invertir fondos propios o fondos aportados por terceros para la realización del proyecto;

~~un organismo público o privado promotor del proyecto que tiene la intención de invertir fondos propios o fondos aportados por terceros para la realización del proyecto;~~

6) «estudios»: los estudios necesarios para definir un proyecto, incluidos los estudios preliminares, de viabilidad, de evaluación y de validación, así como cualquier otra medida de apoyo técnico, entre las que se incluyen las medidas previas a los trabajos necesarios para la definición completa de un proyecto y la toma de decisiones respecto a su financiación, como las acciones de reconocimiento in situ y la preparación del montaje financiero;

7) «trabajos»: la adquisición y el suministro de componentes, sistemas y servicios, así como la realización de trabajos de construcción y de instalación relacionados con el proyecto, incluida la recepción de las instalaciones y la puesta en servicio del proyecto;

8) «riesgos posteriores a la fase de construcción»: los riesgos que se producen en los primeros años siguientes al término de la construcción debido a factores específicos y que suponen una disminución de los ingresos de explotación respecto a las previsiones;

9) «coste del proyecto»: el coste total de los estudios ~~y~~o trabajos directamente relacionados y necesarios para la realización del proyecto y realmente sufragados por el beneficiario;

10) «coste subvencionable»: la parte del coste del proyecto considerada por la Comisión para el cálculo de la ayuda financiera comunitaria.

Capítulo II

Proyectos subvencionables, formas y modalidades de ayuda financiera de intervención y acumulación de ayudas

Artículo 3

Subvencionabilidad de los proyectos y admisibilidad de las solicitudes de ayuda financiera comunitaria

1. Sólo los proyectos de interés común, seleccionados en el marco de las Decisiones nº 1692/96/CE y nº [.../.../CE]—°1229/2003/CE, podrán beneficiarse de ayudas financieras comunitarias con arreglo al presente Reglamento.

La admisibilidad de las solicitudes de ayudas comunitarias a estos proyectos estará supeditada al respeto del Derecho comunitario y las políticas de la Comunidad.

~~La subvencionabilidad estará supeditada al cumplimiento de las normas comunitarias, en particular en el ámbito de la competencia, protección del medio ambiente y adjudicación de contratos públicos, así como a la aplicación efectiva de las disposiciones comunitarias en materia de interoperabilidad de las redes, sobre todo ferroviarias.~~

3.2 Por lo que respecta al transporte únicamente, la subvencionabilidad estará supeditada asimismo al compromiso del solicitante de la ayuda comunitaria y, en su caso, el Estado o Estados miembros interesados, a contribuir financieramente al proyecto presentado para la obtención de ayudas financieras comunitarias, movilizándolo, si procede, fondos privados.

~~Por lo que respecta al transporte únicamente, la subvencionabilidad estará supeditada asimismo al compromiso de cada Estado miembro interesado de contribuir financieramente al proyecto presentado para la obtención de ayudas financieras comunitarias, movilizándolo, si procede, fondos privados.~~

Los proyectos en el ámbito del transporte relativos a tramos transfronterizos o parte de los mismos podrán beneficiarse de ayudas financieras comunitarias si entre los Estados miembros interesados existe un acuerdo bilateral para completar el proyecto transfronterizo en sus territorios nacionales respectivos.

Artículo 4

Presentación de solicitudes de ayudas financieras

Podrán presentar a la Comisión solicitudes de ayuda financiera comunitaria uno o varios Estados miembros, organizaciones internacionales y empresas comunes, así como, si tienen el consentimiento del Estados o Estados miembros interesados, organismos o empresas públicos o privados.

~~El Estado miembro o Estados miembros interesados presentarán a la Comisión las solicitudes de ayudas financieras comunitarias. En el ámbito de la energía, podrán presentarlas asimismo~~

~~las empresas u organismos públicos directamente interesados, con el consentimiento de los Estados miembros considerados.~~

Artículo 5 *Selección de proyectos*

1. Los proyectos de interés común se beneficiarán de ayudas financieras comunitarias en función del grado de contribución a las prioridades y objetivos definidos en las Decisiones nº 1692/1996/CE y nº y nº [...]/.../CE.

2. En el ámbito del transporte, se prestará una atención especial a los proyectos ~~y programas~~ siguientes:

a) proyectos presentados conjuntamente por al menos dos Estados miembros, en particular en el caso de ~~tramos~~ **proyectos** transfronterizos;

b) proyectos relativos a estrangulamientos en proyectos prioritarios;

c) proyectos que contribuyan a la continuidad de la red y a la optimización de su capacidad;

d) proyectos prioritarios que contribuyan a la ~~integración~~ del mercado interior en una Comunidad ampliada y al reequilibrio de los modos de transporte privilegiando los más respetuosos del medio ambiente, en particular el transporte de mercancías a larga distancia; en este sentido, toda solicitud de financiación de una línea ferroviaria de alta velocidad deberá ir acompañada de un análisis detallado de las capacidades liberadas en la red convencional a favor del transporte de mercancías debido a la transferencia de tráfico hacia la línea de transporte de pasajeros de alta velocidad;

e) proyectos que contribuyan a mejorar la calidad del servicio prestado en la red transeuropea y que favorezcan la seguridad y la protección de los usuarios, entre otras cosas, mediante intervenciones en las infraestructuras, y garanticen la interoperabilidad entre redes nacionales;

f) proyectos relativos al despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System) y sistemas de gestión del tráfico aéreo, marítimo, costero y por vías navegables que garanticen la interoperabilidad entre las redes nacionales.

~~programas de despliegue de sistemas de gestión del tráfico ferroviario, en todos sus componentes, y sistemas de gestión del tráfico aéreo y marítimo que garanticen la interoperabilidad.~~

3. En el ámbito de la energía, se prestará una atención especial a los proyectos que contribuyan a:

a) la continuidad de la red y la optimización de su capacidad,

b) la integración del mercado interior de la energía, en particular los tramos transfronterizos,

- c) la seguridad de abastecimiento energético, en particular las interconexiones con terceros países,
- d) la conexión de las fuentes de energía renovables, y/o
- e) la seguridad, la fiabilidad y la interoperabilidad de las redes interconectadas.

Artículo 6
~~*Formas de ayuda*~~

~~Las ayudas financieras comunitarias cubrirán los estudios y trabajos, así como los riesgos posteriores a la fase de construcción.~~

Artículo 6
Formas y modalidades de las ayudas comunitarias de intervención

1. Las ayudas financieras comunitarias ~~a estudios y trabajos sobre~~ los proyectos contemplados en el artículo 3, apartado 1, podrán revestir una o varias de las formas ~~de intervención~~ siguientes:

- a) subvenciones para **estudios o trabajos;**
- b) bonificaciones de interés a los préstamos concedidos por el Banco Europeo de Inversiones (BEI) u otras entidades financieras públicas o privadas;
- c) garantías de préstamos para cubrir los riesgos posteriores a la fase de construcción;
- d) participación en los fondos de capital de riesgo;
- e) combinación, cuando proceda, de las ayudas comunitarias contempladas en las letras a) a d) con el fin de obtener un efecto de estímulo máximo a partir de los recursos presupuestarios movilizados.

f) contribución a las actividades de las empresas comunes.

2. Las ayudas financieras comunitarias no podrán superar los porcentajes siguientes:

a) respecto a los estudios, el 50 % del coste subvencionable de los estudios, cualquiera que sea el proyecto de interés común;

b) en lo que se refiere a los trabajos:

i) para los proyectos prioritarios en el ámbito de los transportes:

- **el 20% como máximo del coste subvencionable de los trabajos;**
- **el 30% como máximo del coste subvencionable de los trabajos para los tramos transfronterizos de estos proyectos y los proyectos prioritarios relativos a vías navegables, siempre que se inicien antes**

de 2010 y que los Estados miembros interesados hayan ofrecido a la Comisión todas las garantías necesarias sobre la viabilidad financiera y el calendario de ejecución del proyecto;

ii) para los proyectos prioritarios en el ámbito de la energía, el 20 % como máximo del coste subvencionable de los trabajos;

iii) para los proyectos en el ámbito de los transportes y la energía que no sean prioritarios, el 10 % como máximo del coste subvencionable de los trabajos;

c) por lo que se refiere al sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS:

i) para los componentes de tierra, un máximo del 50% del coste subvencionable de los estudios y trabajos;

ii) para los componentes a bordo:

– 50% como máximo del coste de desarrollo y realización de los prototipos para la instalación del ERTMS en material móvil existente, a condición de que el prototipo esté homologado al menos en dos Estados miembros;

– 50% como máximo del coste de los trabajos relacionados con el equipamiento en serie para la instalación del ERTMS a bordo de material móvil nuevo y existente; dentro de este límite, la Comisión podrá fijar una cuantía máxima de intervención por unidad de tracción;

d) por lo que respecta a la realización del cielo único europeo, y en particular el proyecto SESAR (Single European Sky Air traffic management Research), ese porcentaje podrá alcanzar un máximo del 50% del coste subvencionable de los estudios y trabajos.

~~2. Las ayudas financieras comunitarias no podrán superar los porcentajes siguientes:~~

~~a) respecto a los estudios, el 50 % del coste total subvencionable de los estudios, cualquiera que sea el proyecto de interés común;~~

~~b) en lo que se refiere a los trabajos:~~

~~i) para los proyectos prioritarios en el ámbito de los transportes, el 30 % como máximo del coste total subvencionable de los trabajos; con carácter excepcional, los tramos transfronterizos de esos proyectos se beneficiarán de un porcentaje de ayuda del 50 % como máximo del coste total subvencionable de los trabajos, siempre que se inicien antes de 2010 y que los Estados miembros interesados hayan presentado a la Comisión un programa que ofrezca todas las garantías necesarias sobre el plan de aportación financiera de los Estados miembros y sobre el calendario de ejecución del proyecto; dicho porcentaje variará en función de los beneficios obtenidos por otros Estados miembros;~~

ii) ~~para los proyectos prioritarios en el ámbito de la energía, el 20 % como máximo del coste total subvencionable de los trabajos;~~

iii) ~~para los proyectos restantes en el ámbito de los transportes, el 15 % como máximo del coste total subvencionable de los trabajos; con carácter excepcional, el porcentaje correspondiente a los proyectos de despliegue de sistemas interoperabilidad, seguridad y protección podrá ascender al 50 % como máximo del coste total subvencionable de los trabajos y podrá variar en función de los beneficios obtenidos por otros Estados miembros;~~

iv) ~~para los proyectos restantes en el ámbito de la energía, el 10 % como máximo del coste total subvencionable.~~

3. ~~De conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 17, la Comisión adoptará las modalidades, el calendario y los importes de los pagos correspondientes a los instrumentos contemplados en las letras b), c) y d) del apartado 1 del presente artículo.~~

Artículo 7

Acumulación de ayudas financieras comunitarias

1. ~~Las ayudas financieras relativas a los estudios y las relativas a los trabajos serán acumulables.~~

2. ~~Las intervenciones del BEI serán compatibles con la concesión de ayudas financieras con arreglo al presente Reglamento.~~

1. ~~Quedarán excluidas las **No se concederán** ayudas financieras en virtud del presente Reglamento a partes de proyectos que se beneficien de otras fuentes de financiación con cargo al presupuesto comunitario.~~

2. **Las intervenciones del BEI serán compatibles con la concesión de ayudas financieras con arreglo al presente Reglamento.**

Artículo 8

Compatibilidad y Coordinación con las políticas comunitarias

1. Los proyectos de interés común financiados con arreglo al presente Reglamento deberán ajustarse a las disposiciones del Tratado, a los actos adoptados en virtud de estas y a las políticas comunitarias, incluidas las que se refieren a la protección del medio ambiente, el desarrollo sostenible, la interoperabilidad, la competencia y la adjudicación de contratos públicos.

La Comisión velará por la coordinación y la coherencia de los proyectos **cofinanciados** emprendidos en el marco del presente Reglamento con las acciones realizadas gracias a las contribuciones del presupuesto comunitario, las intervenciones del BEI y los demás instrumentos financieros de la Comunidad.

Capítulo III

Aplicación, programación y control

~~Artículo 9~~

~~Aplicación~~

~~La Comisión será responsable de la aplicación del presente Reglamento. Precisaré las modalidades y condiciones de ejecución de los proyectos de interés común en las decisiones de concesión de las ayudas financieras.~~

Artículo 9

Programación plurianual y programa anual

1. De conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 15, la Comisión establecerá una programación plurianual y un programa anual.
2. La programación plurianual cubrirá los proyectos prioritarios, **así como los proyectos ERTMS y SESAR**, y fijará los criterios de concesión de las ayudas y la dotación financiera para todo el período 2007-2013. El importe no podrá ser inferior al 65 % ni superior al 85 % de los recursos presupuestarios contemplados en el artículo **18**.
3. El programa anual definirá los criterios de concesión de las ayudas financieras a los proyectos de interés común no incluidos en la programación plurianual. ~~Cada año, los recursos no utilizados con arreglo a la programación plurianual RTE-T se asignarán a la financiación de los proyectos de interés común que formen parte del programa anual.~~

Artículo 10

Concesión de las ayudas financieras **comunitarias**

1. La Comisión decidirá la cuantía de la ayuda financiera que se concederá a los proyectos o partes de proyectos subvencionables seleccionados y precisará sus condiciones y modalidades de aplicación.

2. La Comisión notificará a los beneficiarios y a los Estados miembros interesados toda concesión de ayudas financieras.

~~Cada proyecto de interés común, seleccionado con arreglo a la programación plurianual, será objeto de una decisión de concesión única de la Comisión, adoptada de conformidad con el apartado 2 del artículo 17. El compromiso presupuestario de cada tramo anual lo realizará la Comisión sobre la base de la decisión de concesión, teniendo en cuenta una evaluación del estado de los proyectos, las necesidades previstas y la disponibilidad presupuestaria.~~

~~Cada proyecto de interés común, al margen de los contemplados en el apartado 1, será objeto de una decisión de concesión y de un compromiso presupuestario de la Comisión.~~

~~La Comisión notificará a los Estados miembros interesados la decisión de concesión y las modalidades de las ayudas financieras correspondientes, e informará de ello a los beneficiarios.~~

Artículo 11
Disposiciones financieras

1. Podrán fraccionarse en tramos anuales los compromisos presupuestarios correspondientes a proyectos contemplados en la programación plurianual. La Comisión comprometerá los distintos tramos anuales teniendo en cuenta el avance de los proyectos o fases de proyectos que se beneficien de ayudas financieras, las necesidades previstas y las disponibilidades presupuestarias.

Se comunicará a los beneficiarios el calendario indicativo del compromiso de los distintos tramos anuales.

2. Las ayudas financieras comunitarias sólo podrán cubrir los gastos correspondientes costes subvencionables vinculados al proyecto sufragados por los beneficiarios o por terceros encargados de su ejecución.

No serán subvencionables, en particular, los costes soportados con anterioridad a la fecha de solicitud de ayuda financiera. El IVA se considerará coste no subvencionable.

3. Los pagos se efectuarán en forma de anticipo prefinanciación, en su caso, fraccionándose en varios tramos, pagos intermedios y un pago del saldo pendiente.

Sin embargo, las formas de pago se definirán teniendo en cuenta, en especial, la ejecución plurianual de los proyectos de infraestructuras.

La prefinanciación o, si procede, su primer tramo, se abonará una vez que se apruebe la solicitud de ayuda.

Los pagos intermedios se abonarán sobre la base de las solicitudes de pago, a reserva de que se cumpla lo dispuesto en el artículo 13 del presente Reglamento.

El pago final se realizará previa aprobación del informe final relativo al proyecto, presentado por el beneficiario y certificado por el Estado miembro interesado. En el informe final se especificarán, en particular, todos los gastos efectivamente realizados.

~~1. Las ayudas comunitarias sólo podrán cubrir los gastos correspondientes al proyecto sufragados por los beneficiarios o por terceros encargados de su ejecución.
2. No serán subvencionables los gastos incurridos antes de la fecha en que la Comisión haya recibido la solicitud de ayuda correspondiente.——~~

~~3. Las decisiones de concesión de ayudas financieras adoptadas por la Comisión en virtud del artículo 12 implicarán el compromiso de los gastos autorizados por el presupuesto.——~~

~~4. Por norma general, los pagos se efectuarán en forma de anticipo, de pagos intermedios y de un pago final. El anticipo, que no superará, por lo general, el 50 % del primer tramo anual, se abonará una vez que se apruebe la solicitud de ayuda. Los pagos intermedios se abonarán~~

~~sobre la base de las solicitudes de pago en función de la situación del proyecto o estudio, y, si fuere necesario, teniendo en cuenta asimismo, de forma rigurosa y transparente, los planes financieros revisados.~~

~~5. Por lo que respecta a las modalidades de pago, se tendrá en cuenta que la ejecución de los proyectos de infraestructura se escalona a lo largo de varios años y, por tanto, deberá preverse una financiación igualmente escalonada.~~

~~6. La Comisión efectuará el pago final previa aprobación del informe final relativo al proyecto o estudio, presentado por el beneficiario y certificado por el Estado miembro, en el que se especificarán todos los gastos efectivamente realizados.~~

Artículo 12

Responsabilidades de los Estados miembros

1. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para llevar a cabo, en el ámbito de su responsabilidad, los proyectos de interés común que se benefician de ayudas financieras comunitarias concedidas en el marco del presente Reglamento.

2. Los Estados miembros efectuarán un seguimiento técnico y un control financiero de los proyectos en estrecha colaboración con la Comisión, y certificarán la existencia y la conformidad de los gastos incurridos con arreglo al proyecto o parte del proyecto. Los beneficiarios podrán solicitar la participación de la Comisión con ocasión de inspecciones sobre el terreno.

3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la medidas adoptadas con arreglo al apartado 2 y le proporcionarán en particular una descripción de los sistemas de control, gestión y seguimiento establecidos para garantizar que los proyectos se lleven a buen término.

Artículo 12 (bis)

Compatibilidad con el Derecho comunitario y las políticas de la Comunidad

Los proyectos o partes de proyectos financiados en virtud del presente Reglamento deberán ajustarse al Derecho comunitario y a las políticas de la Comunidad, en particular en materia de competencia, protección del medio ambiente y la salud, desarrollo sostenible, contratación pública e interoperabilidad.

Artículo 13

Anulación, reducción, suspensión y supresión de las ayudas

1. La Comisión, después del correspondiente examen y tras haber dado al beneficiario, y en su caso, al Estado o Estados miembros interesados, la oportunidad de presentar sus observaciones en un plazo determinado,

a) anulará, salvo en casos debidamente justificados, las ayudas financieras comunitarias concedidas a proyectos o partes de proyectos de interés común que no se hayan iniciado en el plazo de dos años tras la fecha de inicio que figure en la decisión de concesión de ayuda;

- b) podrá suspender, reducir o suprimir la ayuda en los siguientes casos:**
- i) si una parte o la totalidad de la ayuda financiera no parece ya justificada;**
 - ii) en caso de irregularidad cometida en la ejecución de un proyecto o parte de un proyecto con respecto a las disposiciones del Derecho comunitario y las políticas de la Comunidad;**
 - iii) en caso de incumplimiento de una de las condiciones ligadas a la concesión de la ayuda financiera, en particular, si se ha introducido una modificación importante que afecte a la naturaleza o modalidades de ejecución, sin la aprobación de la Comisión;**
- c) podrá exigir el reembolso de la ayuda financiera, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes si, transcurridos diez años desde la concesión, no se ha ejecutado la parte del proyecto beneficiaria de la ayuda.**

2. La Comisión recuperará la totalidad o parte de las sumas ya entregadas:

- a) cuando ello sea necesario, en especial por motivos de anulación, supresión, reducción o demanda de devolución de la ayuda financiera;**
- b) en caso de acumulación de ayudas financieras comunitarias.**

~~1. Salvo en casos debidamente justificados ante la Comisión, las ayudas financieras comunitarias concedidas a proyectos de interés común que no hayan comenzado en un plazo de dos años a partir de la fecha de inicio prevista, que figura en la decisión de concesión de ayuda, serán anuladas por la Comisión.~~

~~2. Cuando la realización de un proyecto no parezca justificar una parte o la totalidad de la ayuda que le haya sido asignada, la Comisión examinará convenientemente el caso y, en particular, solicitará al Estado miembro y/o al beneficiario que le presenten sus observaciones en un plazo determinado.~~

~~3. Tras el examen contemplado en el apartado 2, la Comisión podrá reducir, suspender o suprimir la ayuda destinada a la operación de que se trate, si se confirma la existencia de irregularidades o el incumplimiento de alguna de las condiciones indicadas en la decisión de concesión de la ayuda, especialmente cuando se trate de una modificación importante que afecte a la naturaleza o a las condiciones de ejecución del proyecto, introducida sin haber solicitado previamente la aprobación de la Comisión.~~

~~4. Toda acumulación no autorizada dará lugar a la devolución de las cantidades abonadas de forma indebida.~~

~~5. En caso de que, diez años después de la concesión de una ayuda financiera comunitaria a un proyecto, dicho proyecto no se haya llevado a cabo, la Comisión podrá solicitar, respetando el principio de proporcionalidad, el reembolso de la ayuda abonada, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes.~~

~~6. Deberá reembolsarse a la Comisión toda cantidad que haya sido indebidamente abonada.~~

Artículo 14
Protección de los intereses financieros comunitarios

1. La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) podrá proceder a realizar controles y verificaciones in situ de conformidad con el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo¹⁷.
2. Respecto a las acciones comunitarias financiadas mediante el presente Reglamento, constituirá irregularidad, en el sentido de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1 del Reglamento (CE, Euratom) n° 2988/95 del Consejo¹⁸, toda infracción de una disposición de Derecho comunitario o todo incumplimiento **de las condiciones ligadas a la concesión de la ayuda financiera comunitaria** ~~de una obligación contractual~~ derivados de una acción u omisión de una entidad jurídica que tenga o tendría por efecto perjudicar al presupuesto general de la Unión Europea o a los presupuestos administrados por esta mediante un gasto indebido.
3. **Las condiciones ligadas a la concesión de la ayuda financiera comunitaria,** ~~decisiones adoptadas con arreglo al presente Reglamento~~ preverán en concreto un seguimiento y un control financiero de la Comisión (o de cualquier representante autorizado por ella) y auditorias del Tribunal de Cuentas, cuando proceda in situ.
4. El Estado miembro interesado y la Comisión se transmitirán sin demora toda la información pertinente sobre los resultados de los controles realizados.

Capítulo IV
Disposiciones finales

Artículo 15
Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 8.
3. El comité aprobará su Reglamento interno.
4. El BEI designará un representante en el comité, que no participará en la votación.

Artículo 16
Evaluación

1. La Comisión y los Estados miembros, asistidos por los beneficiarios, podrán proceder a una evaluación de las modalidades de realización de los proyectos ~~de interés común y de los~~

¹⁷ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

¹⁸ DO L 312 de 23.12.1995, p. 1.

~~programas~~, así como del impacto de su aplicación a fin de evaluar si se han conseguido los objetivos previstos, incluidos los correspondientes a la protección medioambiental.

2. La Comisión podrá solicitar al Estado miembro beneficiario que presente una evaluación específica de los proyectos ~~de interés común~~, financiados en el marco del presente Reglamento o, llegado el caso, le proporcione la información y la asistencia necesarias para proceder a evaluarlos.

Artículo 17 *Información y publicidad*

1. La Comisión presentará cada tres años al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre las actividades realizadas en el marco del presente Reglamento. Dicho informe incluirá una evaluación de los resultados obtenidos gracias a la ayuda comunitaria en diferentes ámbitos de aplicación en relación con los objetivos iniciales, así como un capítulo sobre el contenido y la aplicación de la programación plurianual en curso. **El informe también contendrá información sobre las fuentes de financiación de cada proyecto.**

2. Los Estados miembros interesados y, llegado el caso, los beneficiarios garantizarán una publicidad adecuada de la ayuda concedida en virtud del presente Reglamento a fin de dar a conocer a la opinión pública el papel desempeñado por la Comunidad en la realización de los proyectos ~~de interés común~~.

Artículo 18 *Recursos presupuestarios*

1 El importe de referencia financiera **a precios corrientes** para la ejecución del presente Reglamento, para el período 2007-2013, ascenderá a ~~20 690~~ **8 168** millones de euros, **de los cuales** ~~20 350~~ **8 013** millones **se destinarán al sector de** los transportes y ~~340~~ **155** millones a la energía.

2 La autoridad presupuestaria autorizará los créditos anuales dentro de los límites ~~de las perspectivas financieras~~ **del marco financiero plurianual.**

Artículo 19 *Asistencia técnica y administrativa*

La ayuda financiera comunitaria a los proyectos contemplados en el artículo 3 podrá destinarse también a sufragar los gastos relativos a actuaciones de preparación, seguimiento, control, auditoría y evaluación directamente necesarios para la gestión de las RTE y la realización de sus objetivos, en particular, estudios, reuniones, iniciativas de información y publicación, gastos en redes informáticas para el intercambio de información, así como todo otro gasto de asistencia administrativa y técnica que pueda utilizar la Comisión para la gestión de las RTE. Esto puede también cubrir los gastos de asistencia técnica y administrativa necesarios para la transición entre la ejecución de las RTE en virtud del presente Reglamento y las medidas que se adopten con arreglo al Reglamento (CE) n° 2236/95. En caso necesario podrán añadirse créditos al presupuesto

con posterioridad a 2013 para cubrir dichos gastos, con el fin de permitir la gestión de acciones no ejecutadas a 31 diciembre 2013.

Artículo 20
Cláusula de revisión

Antes de que finalice el año 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe general sobre la experiencia adquirida con los mecanismos previstos por el presente Reglamento para la concesión de ayudas financieras comunitarias.

El Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento establecido en el párrafo primero del artículo 156 del Tratado, decidirán si se mantienen o modifican después del período contemplado en el artículo **18** las medidas previstas en el presente Reglamento, y en qué condiciones.

Artículo 21
Modificación del Reglamento (CE) n° 2236/95

El Reglamento (CE) n° 2236/95 queda modificado como sigue:

1) El título se sustituye por el siguiente:

«Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo, de 18 de setiembre de 1995, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de telecomunicaciones».

2) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

"Artículo 1
Definición y ámbito de aplicación

El presente Reglamento define las condiciones, las modalidades y los procedimientos de aplicación de las ayudas comunitarias a favor de proyectos de interés común en el ámbito de las redes transeuropeas de telecomunicaciones con arreglo al apartado 1 del artículo 155 del Tratado».

3) En el artículo 4, queda suprimido el apartado 3.

4) El apartado 3 del artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

« 3. El porcentaje de la ayuda financiera comunitaria se fija en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (CE) n° del Parlamento Europeo y del Consejo*

* DO L..., p... ».

5) El artículo 5 bis queda suprimido.

6) En el artículo 9, queda suprimido el cuarto guión de la letra a) del apartado 1.

- 7) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

*"Artículo 10
Concesión de las ayudas financieras*

De conformidad con el artículo 274 del Tratado, la Comisión decidirá acerca de la concesión de ayudas financieras de conformidad con el presente Reglamento en función de la apreciación de las solicitudes en relación con los criterios de selección.».

- 8) El apartado 7 del artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«7. Con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 3 del artículo 17, la Comisión establecerá un marco para la forma, el calendario y los importes de los pagos de las bonificaciones de interés, así como de las subvenciones a las primas de garantías, y de las ayudas en forma de participación en capital de riesgo para los fondos de inversión o mecanismos financieros comparables destinados prioritariamente a facilitar capital de riesgo para proyectos de redes transeuropeas.».

- 9) El artículo 14 queda suprimido.

- 10) En la primera frase del apartado 3 del artículo 15, la referencia a los artículos 5 y 6 se sustituye por una referencia a los apartados 1 y 2 del artículo 5 y al artículo 6.

- 11) El apartado 1 del artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Comisión presentará anualmente al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe relativo a las actividades realizadas en virtud del presente Reglamento. Dicho informe incluirá una evaluación de los resultados obtenidos gracias a la ayuda comunitaria en los distintos campos de aplicación, en relación con los objetivos iniciales.».

- 12) El anexo queda suprimido.

*Artículo 22
Entrada en vigor*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2007.

Las acciones en curso en el ámbito del transporte y la energía en la fecha de aplicación del presente Reglamento seguirán estando reguladas por el Reglamento (CE) n° 2236/95, en su versión vigente a 31 de diciembre de 2006.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

060303 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen de transport

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

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

060304 : Soutien financier aux projets d'intérêt commun du réseaux transeuropéen de l'énergie

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

06010431 : Agence exécutive RTE

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

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

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	6,2 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>
CP	6,2 <u>14,4</u>	6,8 <u>13,3</u>	8 <u>13,2</u>	10,5 <u>13,1</u>	10,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	11,5 <u>13,1</u>	0,0	0,0	65 <u>93,2</u>

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et le cadre financier

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

(La décision n° 1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n° 1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n° 8 de l'annexe III **et amendée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004**).

La décision n° 1229/2003/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2003 établissant un ensemble d'orientations relatif aux réseaux transeuropéens dans le secteur de l'énergie, et abrogeant la décision no 1254/96/CE

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

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

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

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

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

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

voir ci-dessus

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

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

2.2. Période d'application:

2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

Sous-total a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>831,0</u> 895	<u>950,0</u> 1768	<u>1,029,0</u> 2302	<u>1,062,0</u> 2835	<u>1,242,0</u> 3495	<u>1,357,0</u> 4192	<u>1,542,0</u> 4863	0,0	0,0	<u>8,013,0</u> 20350
CP	<u>23,6</u> 360	<u>873,9</u> 975	<u>931,4</u> 1720	<u>1,008,2</u> 2355	<u>1,128,1</u> 2940	<u>1,212,8</u> 3575	<u>1,388,5</u> 4250	<u>758,1</u> 2715	<u>688,4</u> 1460	<u>8,013,0</u> 20350

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE/CP	<u>7,922</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4	<u>2,838</u> 10,4			<u>24,95</u> 72,8

TOTAL a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CE	<u>838,9</u> 905,4	<u>952,8</u> 1778,4	<u>1,031,8</u> 2312,4	<u>1,064,8</u> 2845,4	<u>1,244,8</u> 3505,4	<u>1,359,8</u> 4202,4	<u>1,544,8</u> 4873,4	0,0	0,0	<u>8,038,0</u> 20422,8
CP3	<u>31,5</u> 370,4	<u>876,8</u> 985,4	<u>934,3</u> 1730,4	<u>1,011,0</u> 2365,4	<u>1,130,9</u> 2950,4	<u>1,215,6</u> 3585,4	<u>1,391,3</u> 4260,4	<u>758,1</u> 2715,0	<u>688,4</u> 1460,0	<u>8,038,0</u> 20422,8

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire¹⁹

La nécessité de l'intervention communautaire se justifie par l'obligation de contribuer à l'établissement et au développement du réseau transeuropéen de transport, considéré comme une politique essentielle pour le bon fonctionnement du marché intérieur et pour la cohésion économique et sociale (articles 154 à 156). Cette contribution prend la forme du cofinancement des projets d'intérêt commun identifiés dans les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (décision n° **1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996, telle qu'elle a été modifiée par la décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 et son rectificatif (JO L 201 du 7.6.2004)**

5.1.1. Objectifs poursuivis

La Commission dans son Livre blanc sur la politique commune des transports²⁰ avait cependant tiré la sonnette d'alarme sur les retards dans la réalisation de ce réseau. Notamment, malgré les engagements pris par les États au Conseil européen d'Essen en décembre 1994 de réaliser d'ici 2010 quatorze grands projets d'infrastructure, à la fin 2003, seulement trois de ces projets avaient été terminés : en particulier, moins du quart des investissements nécessaires pour les liaisons transnationales de ces projets ont été trouvés. Si cette situation ne devait pas évoluer, pour achever l'ensemble du réseau transeuropéen de transport tel que révisé en 2004, il faudrait encore plus de 20 ans, compte tenu du fait que les ressources publiques, des États, de la Communauté ou des régions, allouées à ces projets restent très en deçà des besoins.

Avec l'arrivée des dix nouveaux États membres au sein de l'Union, le trafic entre États membres va quasiment doubler d'ici 2020²¹ sur des infrastructures parfois obsolètes ou dont la capacité est déjà aujourd'hui très en deçà des besoins. Le manque de connexions transeuropéennes performantes pour faire face à cette demande risque ainsi d'handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union et des États et les régions périphériques qui ne pourront pas – ou ne pourront plus - profiter pleinement des effets bénéfiques du grand marché unique. Pour faire face à ces défis, la Commission a présenté – en octobre 2003 – une proposition de révision des orientations relatives au réseau transeuropéen de transport, et en particulier une mise à jour de la liste des projets prioritaires – désormais au nombre de 30 - couvrant l'Union élargie. Celle-ci a été adoptée par le Parlement et le Conseil le 21 avril **2004, dernier.**

Si la Communauté est dotée des compétences en matière de planification des réseaux transeuropéens, celles-ci ne sont cependant pas accompagnées du volet financier adéquat pour soutenir la réalisation ces réseaux. Les financements communautaires présentent pourtant des avantages significatifs par rapport aux financements nationaux. Ils offriront une stabilité dans le financement que beaucoup des budgets nationaux, soumis aux aléas de la conjoncture et des changements d'arbitrages, n'offrent pas; ils jouent un effet de levier incitant les États membres à investir dans des projets à forte valeur ajoutée européenne mais également pour les inciter à se coordonner entre eux. Ils contribuent à la mise en œuvre de la politique des

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

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

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

transports, notamment en stimulant la combinaison optimale de l'investissement dans des infrastructures nouvelles ou aménagées avec l'utilisation efficace de l'infrastructure existante et en donnant une attention spécifique aux modes « soutenables », ce qui devrait permettre, en particulier en privilégiant les modes plus « soutenables », notamment les connexions ferroviaires transfrontalières²² en particulier, d'éliminer des goulets d'étranglement, d'encourager des solutions de transport multi-modal et de mieux relier les régions périphériques aux régions centrales de l'Union. et ils Les financements communautaires pourraient également servir de catalyseur pour le montage de partenariats public-privé.

Malgré ~~tous~~ ces avantages, les ressources allouées aux réseaux transeuropéens sur la période 2000-2006, soit 4 425 4.170 M€ destinés au transport (y compris 255 M€ pour des projets dans les nouveaux États membres) - ont été largement insuffisantes par rapport aux coûts de réalisation du réseau. Ceci représente une moyenne d'environ à peine 600 M€ par an sur la période, ce qui reste très insuffisant par rapport aux besoins financiers identifiés pour le réseau transeuropéen de transport et par rapport aux demandes ~~de soutien formulées par les États membres qui représentent plusieurs fois cette enveloppe~~ estimées conjointement par les États membres et la Commission

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

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

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

²²

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

à la demande de la Commission en 2003 et 2004²³, l'achèvement de ces projets devrait permettre de réduire les émissions de CO₂ de 4% ; ainsi que la pollution atmosphérique, en particulier dans les zones sensibles de montagne, **devrait également être diminuée de façon significative.** La congestion routière devrait être réduite, quant à elle, de 14%; ~~et ils feront gagner des~~**les** gains de temps **en résultant pour** dans les transports entre régions **ont été estimées dans cette même étude à l'équivalent de** ~~valant~~ 8 milliards € par an. ~~Ils contribueront à stabiliser la répartition modale et pourront même l'inverser en faveur des modes de transports les plus respectueux de l'environnement sur certains axes internationaux.~~ **Des études plus récentes confirment, malgré certaines évolutions relatives aux hypothèses sur lesquelles se basent les estimations (concernant les taux de croissance économique et de trafic en particulier) des réductions significatives des émissions et de la pollution atmosphérique causées par le transport – notamment grâce à une nouvelle impulsion qui sera donnée à la mise en œuvre de technologies innovantes (y compris les systèmes de transport intelligents dans le domaine du RTE-T).** Par ailleurs, ~~en contribuant à développer les échanges entre Etats membres, et en améliorant l'accessibilité, ces projets devraient accroître le potentiel de croissance de 0,2 à 0,3% du PIB, ce qui correspondrait à la création ou au maintien d'un million d'emplois permanents.~~

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

~~Comme déjà indiqué, la~~**La** Commission considère que le soutien maximal aux projets du réseau transeuropéen appartenant à la catégorie des projets ~~ferroviaires~~ transfrontaliers, **notamment ceux situés sur les projets prioritaires,** ~~devant franchir des barrières naturelles ou bien les projets visant à l'élimination de goulets d'étranglement~~ devrait être augmenté dans une fourchette allant jusqu'à ~~30~~**50** % du coût total afin de déclencher un effet multiplicateur et notamment d'attirer des investisseurs privés.

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

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

Les autres types d'intervention, c'est-à-dire **des** bonifications d'intérêt, contributions aux primes de garantie d'emprunt **et au capital à risque,** sont retenus de façon à s'assurer que le type de financement retenu est le plus approprié pour le développement du projet considéré. Ceci est valable également pour les subventions dans les cas où elles permettent par le biais de l'additionnalité, l'accélération des projets, rendue impossible jusqu'alors par manque de fonds et par l'insuffisance de rentabilité financière pour des projets économiquement viables. **Dans le but d'élargir le choix des instruments d'intervention, la** mise en œuvre d'un **instrument de garantie** ~~fonds de garantie permettra également~~ de couvrir des risques postérieurs à la construction dans le cas de montages de type **partenariat public-privéPPP.** **Cet instrument sera conçu en coopération avec la BEI et devra être approvisionné par le budget RTE et la BEI à parts égales jusqu'à un maximum de 500 millions € chacun.**

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

publics, privés ou publics/privés ou promoteurs selon les indications citées à travers dans les formulaires de demande de soutien financier pour des études et pour des travaux projets éligibles, c'est-à-dire les coûts éligibles estimés. Dans ce cadre, chaque demandeur doit Le plan de financement est aussi élaborer é un plan de financement, par les Etats Membres ou promoteurs en utilisant le tableau "Ventilation des coûts et plan de financement". qui se trouve dans le formulaire de demande de soutien financier. Ils doivent aussi déclarer avoir vérifié la possibilité d'utilisation d'autres sources de financement, notamment privées.

Seuls des projets identifiés comme projet d'intérêt commun dans Les orientations communautaires pour le développement du RTE-T (décision n° 1692/96/CE, modifiée par la décision n° 884/2004) sont éligibles. De plus, selon ces orientations, une priorité appropriée doit être donnée aux 30 projets prioritaires établis dans l'annexe III de ces dernières. comprennent une série de projets d'intérêt commun et parmi ces projets on dénombre 30 projets prioritaires qui bénéficieront en priorité du financement à travers le budget RTE-T (entre 65 et 85% du total).

La sélection des projets bénéficiant d'un cofinancement RTE-T se fera sur la base des informations envoyées par les Etats membres, une première appréciation de ces informations permet d'estimer qu'un certain nombre de ces projets répondent aux objectifs liés aux réseaux transeuropéens Transport. La sélection des projets qui pourront bénéficier d'un concours financier communautaire se fait sur base de leur degré de contribution aux objectifs et priorités établis dans les orientations communautaires pour le développement du RTE-T ainsi que dans le Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix ».

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

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

- a) Degré de contribution du projet spécifique aux objectifs énoncés dans le traité, ainsi qu'aux objectifs et priorités couvertes par les orientations communautaires pour le développement du RTE ;
- b) Viabilité économique/financière potentielle ;
- c) Maturité du projet (y compris exécution budgétaire antérieure) ;

- ~~d) Effet de stimulation de l'intervention communautaire sur les financements "publiques/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	760,75 694,8	1502,8 796,9	1956,7 864,1	2409,75 892,3	2970,75 1.045,3	3563,2 1.143,0	4133,55 1.300,3	0	0	17297,5 6.736,6
Autres projets d'intérêt commun	134,25 122,6	265,2 140,6	345,3 152,5	425,25 157,5	524,25 184,5	628,8 201,7	729,45 229,5	0	0	3052,5 1.188,8
Total	895 817,4	1768 937,5	2302 1.016,6	2835 1.049,7	3495 1.229,7	4192 1.344,7	4863 1.529,7	0	0	20350 7.925,4

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

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

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

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

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

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

²⁴

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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
Variation par rapport à la situation actuelle		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	37 (+10)		37	(Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée.)
	B	29 (+18)		(+10)	
	C	27 (+7)		29	
				(+18)	
Autres ressources humaines				27	
				(+7)	
Total		93 (+35)		93 (+35)	
				<u>26 (*)</u>	

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

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

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

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

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

En 2007

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

A partir de 2007

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

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

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

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

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

I.	Total annuel (a partir de 2007) (7.2 + 7.3)	2.838.000 euros
II.	Durée de l'action	6 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	17.028.000 euros

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

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

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

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

8.2. Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- la mise en place de procédures financières et contractuelles dérivées des dispositions du règlement financier et de ses modalités d'application ; ces procédures permettent d'assurer une application homogène des règles ;
- la vérification de la réalité de la prestation sur la base de rapports techniques détaillés ainsi que la vérification systématique des décomptes financiers avant

paiement en tenant compte des obligations contractuelles ainsi que des principes d'économie et de bonne gestion financière ;

- la réalisation d'audits financiers sur place, soit selon un programme basé sur l'analyse de risques, soit en cas de doute sur un contractant ;
- la revue de l'adéquation du système de contrôle interne par la capacité d'audit interne, sur base d'une analyse des risques.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE : POINTS SPÉCIFIQUES POUR LE RÉSEAU TRANSEUROPEËNS D'ÉNERGIE

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROGRAMME RTE - ENERGIE

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

2.2. Période d'application: 2007-2013

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio € (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1. Objectifs poursuivis

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

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

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

c) renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique, y compris par le renforcement des relations, dans le secteur de l'énergie, avec les pays tiers dans leur intérêt mutuel, notamment

dans le cadre du traité sur la Charte de l'énergie ainsi que des accords de coopération conclus par la Communauté.

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

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

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

Participation à des instruments financiers

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

5.3. Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

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

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA):	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>5</u>
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 informatiques:								
Sous-total 1	<u>0,2</u>	<u>0,3</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>0,5</u>	<u>1,5</u>	<u>1,5</u>	<u>5</u>
2) Dépenses d'appui (DDA):								
a) Études	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>0,8</u>	<u>5,6</u>
b) Réunion d'experts								

c) Information et publications								
Sous-total 2								
TOTAL	<u>0.8</u> 0.2	<u>0.8</u> 0.3	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 0.5	<u>0.8</u> 1.5	<u>0.8</u> 1.5	<u>5.6</u> 5

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)²⁵

CE en Mio € (à la 3ème décimale)

Ventilation	Type de réalisations /outputs (projets, dossiers ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
Action 1	Etudes	<u>30</u> 60	<u>0.5</u> 0.6	<u>15</u> 36
Action 2	Projets	<u>28</u> 60	<u>4.8</u> 5	<u>134,4</u> 300
COÛT TOTAL				<u>149,4</u> 335

²⁵

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	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	<u>10.000</u> 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 <u>91.000</u>	

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)	<u>523.000 €</u> 573.285 €
II.	Durée de l'action	7 années
III.	Coût total de l'action (I x II)	<u>3.661.000 €</u> 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