



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 14.7.2004
COM(2004) 475 def.

2004/0154 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

(presentato dalla Commissione)

RELAZIONE

I LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI E DELL'ENERGIA FORZE TRAINANTI DELLA CRESCITA E DELLA COESIONE

1. Non esistono economie competitive senza reti dei trasporti o dell'energia efficienti. La creazione e il buon funzionamento delle reti transeuropee nel settore dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni - riconosciute quali politiche comunitarie da oltre un decennio - rappresentano due condizioni essenziali per il successo del mercato interno e per garantire mobilità sostenibile e sicurezza dell'approvvigionamento energetico in un'Unione allargata. Malgrado ciò la rete deve affrontare una crescita del traffico sostenuta ma squilibrata, mentre si avverte sempre di più l'esigenza di uno sviluppo sostenibile e l'integrazione delle reti dei trasporti e dell'energia dei nuovi Stati membri diviene un imperativo ineludibile.
2. Per completare la struttura della rete a livello comunitario è necessario un rilevante volume di investimenti. Gli investimenti necessari per completare la rete europea dei trasporti (RTE-T) nell'Unione allargata, così come è stata approvata dal Consiglio e dal Parlamento il 29 aprile 2004, ammontano complessivamente a oltre 600 miliardi di euro fino al 2020; tuttavia, in assenza di strumenti finanziari adeguati e di un quadro propizio agli investimenti, le infrastrutture dei trasporti e, in certi casi, dell'energia restano senza finanziamenti.
3. L'importo stimato necessario per il completamento della rete transeuropea dell'energia (RTE-E) è di circa 28 miliardi di euro per i soli progetti prioritari. Mentre la rete dei trasporti dipende in modo decisivo dai finanziamenti pubblici, le reti transeuropee dell'energia fanno normalmente ricorso ai finanziamenti degli operatori del settore.
4. Contrariamente al settore delle telecomunicazioni, nel quale l'attenzione è rivolta in particolare alle applicazioni, le reti transeuropee dei trasporti e dell'energia necessitano ancora della realizzazione di importanti infrastrutture di base; in particolare non sono state realizzate tutte le maglie mancanti a livello delle interconnessioni transfrontaliere. È in tale contesto che il Consiglio europeo del dicembre 2003 ha collocato le reti transeuropee dei trasporti e dell'energia al centro della sua iniziativa per la crescita.
5. Alla luce di tale evoluzione e nell'ottica di una gestione più efficace, appare pertanto opportuno elaborare un regolamento apposito per le reti dei trasporti e dell'energia.

II. FINANZIAMENTI INSUFFICIENTI PER LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI

1. Una situazione controversa.

6. La Commissione aveva lanciato l'allarme sui ritardi nella realizzazione di questa rete già nel Libro bianco del 2001 sulla politica comune dei trasporti. In effetti, malgrado gli impegni presi dagli Stati membri al Consiglio europeo di Essen (dicembre 1994) di realizzare entro il 2010 quattordici grandi progetti infrastrutturali, alla fine del 2003 solo tre di questi progetti erano stati terminati. Per i collegamenti transnazionali

previsti da questi progetti è stato reperito meno di un quarto degli investimenti necessari. Al ritmo attuale, per completare l'intera rete transeuropea dei trasporti in base alla revisione del 2004 occorrerebbero più di 20 anni.

7. I fondi necessari per finanziare questi grandi progetti di trasporto possono essere conferiti dai contribuenti nazionali, dal bilancio della Comunità e dagli investitori privati o da una combinazione di queste tre fonti.
8. Per quanto riguarda i bilanci nazionali, nel finanziare tali infrastrutture gli Stati membri si scontrano spesso con i vincoli di bilancio dovuti, tra le altre cose, al rispetto del patto di stabilità e di crescita. I finanziamenti nazionali sono inoltre spesso finalizzati alle priorità nazionali più immediate e mostrano chiaramente i loro limiti nel momento in cui si sceglie di privilegiare le tratte nazionali a scapito dei progetti i cui benefici si ripercuotono su altri Stati.
9. Al fine di integrare queste fonti di finanziamento, gli utenti saranno pertanto chiamati a contribuire in misura maggiore al finanziamento delle infrastrutture, così come previsto dalla proposta di direttiva della Commissione sulla tassazione a carico di autoveicoli pesanti¹ (direttiva "Eurobollo").
10. La speranza – più volte accarezzata – di vedere una accresciuta partecipazione degli investitori privati nel finanziamento di queste grandi infrastrutture è rimasta per il momento vana, fatte salve alcune rare eccezioni. Dato che ancora recentemente il tasso massimo di cofinanziamento autorizzato dal regolamento RTE che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee² era limitato al 10%, il contributo comunitario non ha potuto svolgere lo sperato ruolo di catalizzatore delle partnership pubblico-privato (PPP). Come segnalato dal Consiglio europeo del dicembre 2003, nell'ambito dell'iniziativa per la crescita, facilitare questo tipo di PPP comporta la necessità, tra l'altro, di eliminare vari ostacoli amministrativi, in particolare l'inadeguatezza delle attuali norme di contabilità d'impresa in relazione alle concessioni concluse tra autorità pubbliche e imprese private.
11. Nella relazione Van Miert si stima, comunque, che il settore privato potrebbe fornire un contributo pari al 20% del costo totale delle infrastrutture – un contributo importante per delle finanze pubbliche già fortemente sollecitate dalla realizzazione della rete - ma solo a determinate condizioni. In particolare, occorrerebbe che il tasso di cofinanziamento comunitario aumentasse e che gli strumenti finanziari messi a disposizione attraverso il regolamento RTE siano ottimizzati, in modo da coprire i rischi successivi alla fase di costruzione.
12. Si deve altresì sottolineare che la realizzazione di queste infrastrutture transeuropee di trasporto non costituisce una politica di "grandi lavori" che alcuni hanno denunciato. Al contrario, essa mira a sviluppare gli scambi e la dinamica del mercato interno, rafforzare la coesione e contribuire allo sviluppo sostenibile. Come mostra l'analisi d'impatto realizzata nel 2003, questo programma è in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile del Consiglio europeo di Göteborg. L'80% di questi grandi

¹ COM(2003) 448 def. del 23.7.2003.

² Regolamento n. 1655/99.

progetti riguarda infatti modalità diverse dal trasporto su strada. I progetti ridurranno le emissioni di CO₂ del 4%, nonché l'inquinamento atmosferico, in particolare nelle delicate zone di montagna. Il traffico stradale sarà ridotto del 14%, con risparmi di tempo nei trasporti tra le regioni che si tradurranno in risparmi economici. I progetti contribuiranno a stabilizzare la ripartizione modale e potranno addirittura invertire la tendenza attuale, favorendo le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente sui principali assi internazionali. Contribuendo a sviluppare gli scambi tra Stati membri e migliorando l'accessibilità, questi progetti dovrebbero anche migliorare il potenziale di crescita del PIL dello 0,2-0,3%, incremento che corrisponderebbe alla creazione o alla conservazione di un milione di posti di lavoro permanenti³.

2. Nuove esigenze.

13. Con l'ingresso di dieci nuovi Stati membri nell'Unione europea, il volume del traffico tra Stati membri quasi raddoppierà; si prevede che entro il 2020 questo incremento interesserà infrastrutture talvolta obsolete o la cui capacità è già decisamente inferiore alle esigenze attuali. La mancanza di collegamenti transeuropei efficienti, idonei a far fronte a questo incremento rischia pertanto di pregiudicare gravemente la competitività dell'Unione e degli Stati membri e le regioni periferiche che non potranno – o non potranno più – approfittare appieno degli effetti benefici del grande mercato unico.
14. Questa preoccupante constatazione ha indotto la Commissione a stilare un quadro preciso della situazione e ad individuare le strutture mancanti da realizzare in via prioritaria. La relazione del gruppo presieduto da Karel Van Miert, pubblicata nel giugno 2003, non ha fatto che confermare l'impellente necessità di attuare una strategia su base più volontaristica a livello dell'Unione. Nella relazione si raccomanda in particolare di rafforzare il contributo finanziario della Comunità e di concentrare le iniziative comunitarie su una serie di corridoi prioritari.
15. Sulla base dei lavori di questo gruppo la Commissione ha presentato nell'ottobre 2003 una proposta di revisione degli orientamenti relativi alla rete transeuropea dei trasporti e, in particolare, ha aggiornato l'elenco dei progetti prioritari che conta ora 30 progetti, compresi i 14 già individuati a Essen. La proposta è stata adottata dal Parlamento e dal Consiglio il 29 aprile 2004. Si tratta dei progetti valutati in dettaglio dal gruppo Van Miert e dalla Commissione nel suo studio d'impatto approfondito. Il calendario, i costi e le caratteristiche principali di tali progetti sono ormai noti⁴, anche se il tracciato e il loro impatto locale sull'ambiente potranno ancora essere precisati.

³ Cifre tratte dal documento SEC(2003) 1060 e dallo studio "Scénarios, Traffic and Corridor Analysis of TEN-Transport (TEN-STAC)".

⁴ Cfr. il capitolo II della relazione Van Miert consultabile sul sito web "Europa", nonché il documento SEC(2003) 1060 dell'1/10/2003, "Analyse d'impact approfondie de la proposition modifiant la décision n° 1692/96/CE sur le développement du réseau transeuropéen de transport" (non disponibile in lingua italiana).

3. Il valore aggiunto del finanziamento comunitario

16. Anche se la Comunità è dotata di competenze in materia di pianificazione delle reti transeuropee, queste non hanno ricevuto il sostegno finanziario adeguato alla loro realizzazione.
17. I finanziamenti comunitari presentano, tuttavia, vantaggi significativi rispetto a quelli nazionali. Essi offrono una stabilità nella durata dei finanziamenti che molti bilanci nazionali, soggetti ai movimenti congiunturali e cambiamenti delle decisioni di spesa, non possono garantire; i finanziamenti comunitari hanno inoltre un effetto moltiplicatore in quanto stimolano gli Stati membri a investire in progetti a forte valore aggiunto europeo, ma anche a coordinare i loro sforzi. Essi contribuiscono all'attuazione della politica dei trasporti, in particolare privilegiando le modalità più "sostenibili" - segnatamente i collegamenti ferroviari transfrontalieri⁵- e possono inoltre servire da catalizzatori per l'avvio di partnership pubblico-privato.
18. Vi è un altro aspetto decisivo che spinge non solo all'aumento della partecipazione comunitaria, ma anche dell'approvazione in tempi rapidi della dotazione (complessiva) di cui potranno disporre i grandi progetti di reti transeuropee dei trasporti: ai principali progetti prioritari - quelli il cui avvio è previsto tra il 2006 e il 2008 (Brennero o Lione-Torino-Venezia-Trieste-Lubiana-Budapest) oppure quelli già in corso (quale Perpignan-Figueras) - si dovranno assicurare le disponibilità finanziarie comunitarie per il periodo 2007-2013. È imperativo conoscere gli importi disponibili e il regolamento d'applicazione relativo al contributo comunitario al fine di evitare che la decisione di avviare i progetti sia presa in ritardo. Dato che la Comunità è divenuta un partner fondamentale per l'attuazione dei piani di finanziamento di questi progetti, l'assenza di certezze avrebbe ripercussioni negative sul finanziamento stesso. Questa situazione sarebbe in totale contraddizione con le scelte politiche sostenute dalla Comunità nel suo insieme e, in particolare, con la necessità impellente di completare questi grandi progetti nei tempi più rapidi possibile, come è stato sottolineato a più riprese dal Parlamento europeo e dal Consiglio.
19. Malgrado tutti questi vantaggi, le risorse destinate alle reti transeuropee fino al 2006 appaiono irrisorie rispetto ai costi di realizzazione della rete. Il regolamento attualmente in vigore che stabilisce le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee per il periodo 2000-2006, ha una dotazione complessiva di 4 600 milioni di euro (4 170 milioni dei quali destinati ai trasporti)⁶, vale a dire appena 600 milioni di euro all'anno per il periodo in questione, cifra decisamente insufficiente rispetto al fabbisogno finanziario accertato della rete transeuropea dei trasporti e rispetto alle domande di contributo presentate dagli Stati membri che sono un multiplo di tale dotazione.

⁵ Oltre il 65% del bilancio RTE è destinato a progetti in campo ferroviario e il 20% ai sistemi di trasporto intelligenti e innovativi, quali i sistemi d'interoperabilità nel settore ferroviario o della navigazione aerea. È stata altresì rivolta una particolare attenzione allo sviluppo di grandi progetti transfrontalieri destinati specificamente al trasporto che beneficiano di finanziamenti garantiti.

⁶ È stato concesso un importo aggiuntivo di 255 milioni di euro per il periodo 2004-2006 per far fronte all'allargamento.

20. Vero è che il Fondo di coesione garantisca ogni anno 1,9 miliardi di euro – cifra alla quale va aggiunto un sostegno non trascurabile da parte del Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) – ma questi due strumenti sono destinati esclusivamente a determinati paesi o regioni periferiche e non alle infrastrutture delle regioni centrali nelle quali si concentra maggiormente il traffico. Inoltre, contrariamente a un'idea in voga, il grosso dei progetti prioritari di reti transeuropee è collocato in paesi che non possono beneficiare di questi due strumenti.
21. Anche la Banca europea per gli investimenti (BEI) contribuisce al finanziamento delle reti, ma attraverso prestiti che devono comunque essere rimborsati e che si concentrano principalmente su progetti a basso rischio, a scapito quindi dei progetti ferroviari o transfrontalieri più complessi e scarsamente redditizi a breve termine.
22. In effetti, i ritardi più gravi riguardano i progetti ferroviari e i collegamenti transfrontalieri e non consentono di sfruttare pienamente la dinamica generata dall'apertura del mercato ferroviario⁷: per esempio, non ha ancora visto la luce nessuno dei grandi attraversamenti alpini, di cui si parla dalla fine degli anni '80, come quello del Brennero o la linea Lione-Torino, che potrebbero alleggerire il traffico dei mezzi pesanti su queste tratte ormai sature, mentre il loro completamento è previsto, nella migliore delle ipotesi, solo dopo il 2015. Questi ritardi divengono, tra l'altro, una delle principali cause del traffico e degli squilibri tra le modalità di trasporto sui grandi assi.
23. A questo proposito è opportuno ricordare che la realizzazione delle tratte transfrontaliere – grazie ad un contributo comunitario adeguato – unitamente alla realizzazione delle tratte nazionali, permetterà di aumentare il tasso di redditività di queste ultime e avrà ripercussioni favorevoli su altre componenti della rete. In effetti, svariati grandi progetti prioritari – quale il progetto di collegamento ferroviario Parigi-Bruxelles-Colonia-Amsterdam-Londra (PBKAL) – in passato hanno sofferto a causa della mancanza di continuità della rete.
24. Per ridurre al minimo tale rischio si deve incoraggiare – attraverso un adeguato contributo della Comunità – il finanziamento d'infrastrutture da parte di Stati non direttamente interessati dai lavori, ma che traggono vantaggio dal compimento dei lavori stessi, come avviene già per certi grandi progetti prioritari. L'ultimo esempio in ordine di tempo riguarda l'accordo italo-francese del 5 maggio 2004 per la realizzazione del tunnel di base della linea Lione-Torino che prevede una partecipazione finanziaria dell'Italia del 63% e del 37% della Francia, al fine di riequilibrare l'onere degli investimenti relativi all'insieme del progetto – e quindi agevolarne la realizzazione – tenuto conto in particolare del fatto che le vie d'accesso che dovranno essere realizzate si trovano per la maggior parte in Francia.

4. Un ingente fabbisogno di finanziamento.

25. Il fabbisogno finanziario corrispondente ai soli 30 progetti prioritari ai sensi dell'allegato III della decisione sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti individuati dal Consiglio e dal Parlamento⁸ è di

⁷ Totale per le merci nel 2007 e nel 2010 per i collegamenti internazionali viaggiatori.

⁸ Decisione n. 884/2004/CE.

225 miliardi di euro; la maggior parte di questa spesa – circa 140 miliardi di euro - sarà sostenuta tra il 2007 e il 2013. La tabella che segue riporta una stima dei costi – per il periodo 2007-2013 – e del sostegno necessario a tre dei grandi progetti prioritari meglio conosciuti.

Progetto	Investimenti necessari nel periodo 2007-2013 e sostegno annuale sulla base di un tasso del 50% (stime in milioni di euro)								
	Invest. 2007-2013	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totale
PP6, Lione-Torino, (tratta internazionale) 2007-2013 ⁹	2 900	100	100	150	200	300	300	300	1 450
PP1, Tunnel di base del Brennero (2007-2013)	2 200	50	75	125	150	150	250	300	1 100
PP3, Perpignano-Figueras ¹⁰	260	55	50	25	0	0	0	0	130
Totale	5 360	205	225	300	350	450	550	600	2 680

26. Se il sostegno comunitario era, e resta, attraente nella fase di studio grazie ad un tasso di cofinanziamento che può arrivare fino al 50% - caratteristica che ha permesso in particolare di contribuire all'avvio di determinati grandi progetti prioritari - la sua attrattiva scema nella fase dei lavori. Dato che l'importo totale del contributo comunitario non può superare il 10% del valore totale degli investimenti, i lavori cofinanziati a seguito di studi non possono nemmeno beneficiare pienamente di un contributo del 10%.
27. L'adozione del nuovo regolamento che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee¹¹ rappresenta già un importante passo in avanti, in quanto permette di concentrare i contributi sui progetti con un più rilevante fabbisogno di finanziamento (progetti prioritari transfrontalieri o che devono superare ostacoli naturali), con un effetto moltiplicatore più marcato, grazie ad un tasso di sostegno massimo portato al 20%¹². Tale sforzo, tuttavia, non appare ancora sufficiente nel caso di determinati grandi progetti che rappresentano collegamenti fondamentali della rete e il cui costo a carico degli Stati membri è considerevole (cfr. la tabella precedente).

⁹ Defalcato dal sostegno già concesso.

¹⁰ Costo 2007-2009.

¹¹ Regolamento n. 807/2004 del 21.4.2004, GU L 143 del 30.4.2004.

¹² Questo tasso maggiorato riguarda anche i progetti prioritari nel settore dell'energia.

28. La modifica ha riguardato esclusivamente il tasso applicabile ai progetti sulla base di una dotazione che rientra nelle prospettive finanziarie attuali e, di conseguenza, le risorse finanziarie risultano limitate. Appare pertanto necessario, per integrare i finanziamenti pubblici e privati, aumentare il sostegno comunitario in termini sia assoluti (importo) che percentuali (tasso d'intervento) al fine di rafforzare l'effetto moltiplicatore dei fondi comunitari e consentire la realizzazione - nel rispetto del calendario indicato nell'allegato III - dei progetti prioritari individuati dalla recente decisione del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti RTE-Trasporti.

III. UN NUOVO CONTESTO PER LE RETI TRANSEUROPEE DELL'ENERGIA CHE COMPORTANO NUOVI FABBISOGNI

1. Il mercato interno dell'energia e la dipendenza esterna.

29. Nel settore dell'energia, le direttive che hanno liberalizzato i mercati del gas e dell'elettricità in Europa hanno determinato una trasformazione radicale dei mercati e del settore dell'energia. Entro il 2007 i mercati dell'elettricità e del gas di tutti gli Stati membri saranno completamente aperti. È fondamentale che si instauri rapidamente una concorrenza effettiva e che i consumatori abbiano realmente la possibilità di scegliere i loro fornitori di servizi; che la qualità dei servizi, in particolare la sicurezza dell'approvvigionamento, resti ottimale, senza blackout, e che si raggiungano gli obiettivi concordati a livello europeo, in particolare per quanto riguarda le fonti di energia rinnovabili.
30. I successivi Consigli europei hanno riconosciuto a più riprese (nel 2001 a Stoccolma, nel 2002 a Barcellona e nel 2003 a Bruxelles¹³) che un'infrastruttura inadeguata può compromettere gravemente i progressi realizzati a livello del mercato dell'energia e del quadro normativo.
31. Gli anni a venire saranno anni critici per l'Europa, in un contesto di crescente dipendenza dall'esterno e d'instabilità cronica dei mercati globali dell'energia. La dipendenza esterna della Comunità nel settore del gas dovrebbe passare dall'attuale 50% a oltre l'80% nel 2030. Le sfide conseguenti sono state analizzate nel Libro verde sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico¹⁴.
32. L'evoluzione all'interno e all'esterno in materia d'infrastrutture deve essere considerata come un tutto. Il Consiglio europeo di Bruxelles (2003) ha sottolineato che lo sviluppo delle infrastrutture energetiche comporta il totale coinvolgimento dei nuovi paesi vicini e dei partner dell'UE nel mercato europeo. I paesi vicini svolgono un ruolo essenziale per la politica energetica della Comunità in quanto forniscono una parte importante del fabbisogno di gas naturale della Comunità e assicurano il transito di energia primaria verso la Comunità. Questi paesi diverranno progressivamente attori importanti sui mercati interni del gas e dell'elettricità della Comunità¹⁵.

¹³ Che ha ratificato l'iniziativa europea di crescita.

¹⁴ Libro verde "Verso una strategia europea di sicurezza dell'approvvigionamento energetico", COM(2000) 769.

¹⁵ Sviluppo della politica energetica per l'Unione europea ampliata con i paesi vicini e partner, COM(2003) 262.

33. Lo sviluppo di fonti di energia rinnovabili in Europa potrebbe richiedere nuovi investimenti nei sistemi energetici oggi esistenti, in particolare nelle reti elettriche. Il rafforzamento dell'infrastruttura di rete potrebbe costituire, ad esempio, un fattore essenziale per una politica europea di sviluppo dell'energia eolica off-shore¹⁶. Questa prospettiva ha già trovato riconoscimento negli orientamenti delle reti transeuropee dell'energia, nell'ambito delle quali numerosi progetti prioritari prevedono dei collegamenti off-shore.
34. Tutto ciò ha ripercussioni importanti per le infrastrutture energetiche. L'infrastruttura esistente dovrà essere utilizzata per assorbire flussi energetici per i quali non era stata inizialmente prevista. Contemporaneamente, negli anni a venire persisterà il fabbisogno di nuove strutture. Per quanto riguarda il settore dell'energia, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato orientamenti comunitari che definiscono gli obiettivi, le priorità e i progetti d'interesse comune nel settore delle reti transeuropee dell'energia (RTE-E)¹⁷.
35. Il sostegno finanziario che la Comunità fornisce attraverso la linea di bilancio RTE-Energia ammonta attualmente a circa 22 milioni di euro all'anno nel periodo in corso. Fino ad ora il sostegno finanziario è stato concesso essenzialmente a studi di fattibilità. Le valutazioni effettuate¹⁸ dimostrano che tali studi sono serviti a stimolare la cooperazione, l'elaborazione di opzioni e il rilascio di autorizzazioni. In termini finanziari, il sostegno fornito dal bilancio RTE-E è stato generalmente inferiore all'1% del valore degli investimenti complessivi per i progetti. Per sostenere lo sviluppo delle reti di energia sono stati utilizzati altri strumenti comunitari (fondi strutturali, programmi di cooperazione esterna, Banca europea per gli investimenti), ciascuno in base alle proprie specifiche finalità¹⁹.

2. Il valore aggiunto dell'azione dell'UE

36. A mano a mano che il mercato interno dell'energia si sviluppa, i benefici degli investimenti in infrastrutture si ripartiscono in modo più equo rispetto al passato. In termini concreti, un'interconnessione elettrica che garantisce lo sviluppo di una vera concorrenza su più mercati apporta benefici a tutti questi mercati. Un nuovo terminale di gas naturale liquefatto (GNL) avrà sul piano della concorrenza e della sicurezza dell'approvvigionamento un impatto avvertibile oltre i confini dello Stato membro sul quale è costruito. Oltre ad accresce il valore delle infrastrutture energetiche a livello dell'UE, questo stato di fatto influenza favorevolmente la propensione all'investimento a livello degli Stati membri. Un approccio europeo diviene pertanto sempre più necessario e sempre più valido.
37. Nel caso di un'interconnessione elettrica, ad esempio, gli operatori nazionali di trasmissione si fanno normalmente carico degli investimenti, e per il recupero dei costi si fissano tariffe regolamentate. Tuttavia, per le imprese, la valutazione dell'interesse degli investimenti e di ciò che possono ragionevolmente sperare di recuperare attraverso le tariffe di consumo resta circoscritto in una prospettiva

¹⁶ Come indicato nel documento "La quota di fonti energetiche rinnovabili nell'UE", COM(2004) 366.

¹⁷ Decisione n. 1254/96/CE e decisione n. 1229/2003/CE, che abroga la precedente.

¹⁸ Valutazione intermedia del programma RTE-E, 2004.

¹⁹ 1996-2000: Fondi strutturali, per un ammontare di 2 miliardi di euro di sovvenzioni; Banca europea per gli investimenti, per un ammontare di 3 miliardi di euro di prestiti.

essenzialmente nazionale. Per questi motivi è necessario che i benefici che gli investimenti nelle interconnessioni generano su scala europea vengano riconosciuti e sostenuti attraverso strumenti specifici.

38. Nel caso dell'offerta esterna di gas, sono in genere le società private ad accollarsi gli investimenti²⁰. Gli investitori nel settore dell'infrastruttura di fornitura del gas dovranno affrontare situazioni politiche ed economiche mutevoli, sia sul piano esterno che su quello del mercato interno (ad esempio, sicurezza della domanda). L'interesse pubblico europeo - per quanto riguarda la garanzia di un approvvigionamento di gas per il mercato europeo nei prossimi vent'anni - potrebbe giustificare non solo un sostegno politico e l'emanazione di un quadro normativo idoneo per gli investimenti, ma anche una condivisione dei rischi, in quanto si tratta di investimenti iniziali.
39. Con la creazione di un mercato interno dell'elettricità e del gas è cresciuta l'esigenza di un adeguamento delle infrastrutture energetiche europee nel senso dello sviluppo di un mercato europeo competitivo e della garanzia della fornitura d'energia ai paesi vicini. La liberalizzazione e l'integrazione dei mercati hanno altresì modificato gli stimoli agli investimenti ed è anche avvertibile un'attenzione nuova agli investimenti che sono essenzialmente nell'interesse europeo. Ciò significa altresì che gli aiuti pubblici agli investimenti nelle infrastrutture non devono provocare distorsioni della concorrenza.
40. La Comunità ha già approvato un elenco di progetti d'infrastruttura energetica d'interesse comune, in base agli orientamenti di RTE-Energia, nel quale sono individuati i progetti prioritari. Si tratta di progetti compatibili con lo sviluppo sostenibile e particolarmente importanti per il funzionamento della concorrenza nel mercato interno europeo o per una maggiore sicurezza degli approvvigionamenti in Europa.
41. Questi progetti prioritari – comunemente ritenuti d'interesse europeo definito, giustificano uno stimolo e un sostegno. In genere l'aiuto per gli studi preparatori (che possono includere un lavoro di sviluppo preliminare) può costituire uno stimolo sufficiente. In casi eccezionali, può rivelarsi necessario un contributo alla costruzione, essenzialmente legata all'interesse europeo, e che non può essere ragionevolmente sostenuta dai soli consumatori di appena uno o due Stati membri.
42. In passato, con un sostegno concentrato principalmente sugli studi, il contributo alle reti transeuropee d'energia (22 milioni di euro all'anno) era pari circa all'1% del costo d'investimento di un progetto. Nel nuovo contesto, se si prende come base plausibile un contributo dell'1,7% e lo si applica al costo totale d'investimento in Europa per i progetti prioritari individuati negli orientamenti RTE-Energia (20 miliardi di euro), si giungerebbe a un bilancio annuale medio dell'ordine dei 50 milioni di euro per il periodo 2007-2013.

²⁰ Almeno per le parti della rete al di fuori dell'UE.

3. Interconnettere le reti elettriche.

43. Il sostegno RTE-E dovrebbe concentrarsi sui progetti o parti di progetti individuati negli orientamenti RTE-E²¹ per i quali il sostegno europeo comporterebbe il maggior valore aggiunto e permetterebbe di portare avanti la realizzazione. Il sostegno ai progetti RTE-E sarebbe consentito esclusivamente qualora si presentassero difficoltà economiche per i progetti finanziati dal solo settore privato. È probabile che tali progetti siano quelli per i quali i benefici sono maggiormente distribuiti.
44. Il Consiglio europeo di Barcellona del 2002 ha sottolineato l'importanza di completare i nodi mancanti delle reti elettriche e di fissare un obiettivo concreto per le interconnessioni elettriche pari almeno al 10% della capacità di generazione elettrica interna installata. In vari Stati membri questo livello non è ancora stato raggiunto. Gli scambi transfrontalieri di elettricità in Europa non superano l'8% del consumo. Il Consiglio europeo ha altresì riconosciuto che vi è la possibilità che l'obiettivo del 10% non sia sufficiente nel caso in cui vi sia una forte concentrazione del mercato.
45. Interconnessioni elettriche insufficienti avranno inoltre come conseguenza quella di limitare la sicurezza d'approvvigionamento operativa delle reti, nonché di compromettere gli sforzi di prevenzione e di gestione dei black-out di elettricità. In Italia, ad esempio, il potenziamento delle connessioni elettriche con i paesi vicini, in particolare Austria e Slovenia, comporterà una maggiore affidabilità e una più ampia diversificazione dell'offerta. Il funzionamento coordinato delle reti energetiche all'interno della Comunità e nei paesi vicini può contribuire in modo significativo alla sicurezza degli approvvigionamenti. A più lungo termine, l'inadeguatezza dell'interconnessione elettrica avrà ripercussioni negative sull'utilizzo efficace delle risorse energetiche in Europa.

4. Rafforzare l'approvvigionamento di gas

46. La dipendenza esterna della Comunità per quanto riguarda il gas dovrebbe passare dall'attuale 50% a oltre l'80% nel 2030. Tenuto conto del tempo normalmente necessario per realizzare i grandi progetti che comportano investimenti in numerosi paesi, una strategia prudente suggerisce di procedere fin d'ora ad investimenti significativi nell'ammodernamento e nella costruzione di nuove reti al fine di garantire l'approvvigionamento dell'Europa di gas proveniente da paesi terzi, in particolare Russia, Algeria, la regione del mar Caspio e il Mashreq.

IV. NECESSITÀ DEL NUOVO QUADRO PER LE RETI TRANSEUROPEE DEI TRASPORTI E DELL'ENERGIA

47. Tenuto conto di quanto esposto in precedenza, al di là dei semplici aspetti legati al bilancio, appare necessario procedere a una revisione più ampia delle disposizioni, della sfera di applicazione e degli strumenti di attuazione del regolamento RTE al fine di tenere conto delle priorità nel settore della politica delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia fissate dall'Unione per il periodo 2007-2013 espresse nelle

²¹ Decisione n. 1229/2003/CE e modifiche proposte.

nuove decisioni sugli orientamenti adottati e nelle prese di posizione del Consiglio e del Parlamento europeo.

48. Al fine di rispettare pienamente gli obiettivi della Comunità in materia di sviluppo della rete, il nuovo regolamento fissa le norme generali di concessione degli aiuti che si basano sui principi informativi che seguono:

Semplificazione

Per semplicità (conformemente alla comunicazione della Commissione sulle prospettive finanziarie) le modalità d'applicazione di questi principi generali saranno fissate attraverso una procedura di comitato e non per codecisione.

La procedura del comitato stabilita dal regolamento è modificata al fine di adeguarla alla decisione del Consiglio del 1999 (comitatologia)²². Le scelte fondamentali per i progetti prioritari sono state prese in codecisione e sono state pertanto assunte dal Parlamento europeo e dal Consiglio. Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, la scelta di un comitato consultivo appare essere la più appropriata.

Condizionalità

Un punto qualificante del nuovo regolamento sta nell'aver condizionato la concessione degli aiuti al rispetto di alcune disposizioni della politica comune dei trasporti e dell'energia. Per i trasporti, ciò significa un'attenzione particolare per la sicurezza e per le modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente, quale il trasporto ferroviario – in particolare delle merci. Allo stesso tempo, ogni richiesta di finanziamento di linee ferroviarie ad alta velocità dovrà essere accompagnata da un'analisi delle capacità liberate sull'infrastruttura esistente a favore dello sviluppo del trasporto merci su rotaia su lunga distanza. Anche i finanziamenti per le reti dei trasporti e dell'energia a valere sul bilancio RTE saranno erogati a condizione che siano garantite la continuità e l'interoperabilità delle reti.

Selettività e concentrazione

L'applicazione di questi elementi di condizionalità si tradurrà in una maggiore selettività dei progetti, il che faciliterà la concentrazione dei fondi su un minor numero di progetti, in particolare su quelli che presentano il maggior valore aggiunto comunitario. Ciò consentirà di meglio rispondere sia alle aspettative dei promotori che agli imperativi di una gestione sana ed efficace.

Il bilancio proposto per la RTE-T, che ammonta a poco più di 20 miliardi di euro sul periodo 2007-2013, è ambizioso. Una dotazione (media) di 2,9 miliardi di euro all'anno contro i poco più di 600 milioni di euro per il periodo attuale, permetterà di finanziare una parte significativa dell'investimento totale relativo ad alcuni progetti prioritari di RTE-Trasporti.

²² Decisione 468/1999/CE del 28 giugno 1999, GU L 184 del 17 luglio 1999.

Al fine di rafforzare l'effetto moltiplicatore dell'intervento comunitario, inoltre, l'intero bilancio disponibile sarà concentrato su due soli gruppi di progetti che rappresentano la chiave di volta della rete transeuropea dei trasporti:

- i progetti prioritari, con particolare attenzione per i progetti che contribuiscono all'integrazione del mercato interno in una Comunità ampliata e che contribuiscono fortemente a ridurre gli squilibri tra le modalità di trasporto a favore di quelle più rispettose dell'ambiente, e in particolare per il trasporto merci su lunghe distanze;
- gli altri progetti d'interesse comune, in particolare i progetti che contribuiscono al miglioramento della qualità del servizio offerto sulla rete e che favoriscono, tra l'altro, la sicurezza²³ degli utenti e assicurano l'interoperabilità tra le reti nazionali, in particolare i programmi per la realizzazione dei sistemi di gestione del traffico ferroviario, aereo e marittimo.

Nel settore dell'energia i finanziamenti si concentreranno essenzialmente sui progetti prioritari individuati nella decisione n. 1229/2003/CE sugli orientamenti. Il sostegno, relativo innanzitutto gli studi di fattibilità, riguarderà la fase di sviluppo dei progetti (precedente la costruzione) compresi gli studi tecnici ed ambientali, e comprenderà anche studi geologici e sondaggi nelle zone di difficile accesso che possono rendere costose tali attività. Il sostegno alla fase di costruzione è giustificato in casi eccezionali, nei quali il valore aggiunto europeo sia particolarmente elevato o in cui esistano ostacoli naturali difficili da superare. Questo potrebbe essere il caso dei progetti transfrontalieri e delle interconnessioni con i paesi limitrofi.

Proporzionalità

Nel settore dei trasporti il presente regolamento prevede, per alcune tratte dei progetti prioritari, di innalzare al 30% il tasso massimo di cofinanziamento e fissa al 50% il tasso che può essere concesso in via assolutamente eccezionale per determinate tratte transfrontaliere. Il tasso di cofinanziamento sarà così molto più attraente e proporzionale al valore aggiunto del progetto per la Comunità, ossia ai benefici che gli altri paesi trarranno dalla realizzazione di un'infrastruttura. Così facendo sarà più facile assicurare, da un lato, il rispetto del calendario dei lavori stabilite dalla recente decisione in materia di orientamenti e, dall'altro, garantire la continuità della rete tenendo presente che, fino ad oggi, le tratte transfrontaliere che assicurano la connessione di diverse reti nazionali sono state particolarmente penalizzate dall'insufficienza dei finanziamenti.

Un tasso di cofinanziamento più elevato permetterà altresì, per numerosi progetti che devono iniziare tra il 2007 e il 2010, di completare gli investimenti finanziari - che oggi si rivelano problematici - grazie alla garanzia di un finanziamento comunitario su un periodo di 7 anni. Si deve, tuttavia, notare che si tratta di tassi massimi e che, di conseguenza, il tasso medio d'intervento sarà significativamente più basso, tanto più che una parte di questa dotazione servirà anche a sostenere progetti tecnologici e industriali quali l'interoperabilità, la gestione del traffico aereo nel contesto del "cielo unico europeo" e la sicurezza (aspetti che non sono direttamente compresi in questi

²³ Direttiva 2004/54, del 29 aprile 2004, sulla sicurezza delle gallerie.

progetti prioritari).

A fronte di un aumento del contributo finanziario della Comunità, gli Stati membri dovranno fornire garanzie solide, sulla base di un piano finanziario e d'impegni definitivi circa le date di realizzazione del progetto. Su tale base, convenzioni stipulate tra gli Stati membri interessati e la Commissione potranno rafforzare l'impegno assunto da questi Stati di realizzare progetti di grande portata. La Commissione si accerterà che il rialzo del tasso di cofinanziamento non comporti ritardi nella realizzazione dei progetti che devono ancora essere definiti e per i quali non è ancora stato fissato un piano di finanziamento. Per agevolare l'attuazione coordinata di determinati progetti inseriti nell'allegato III della decisione sugli orientamenti RTE n. 884/2004, e come previsto all'articolo 17 bis della stessa decisione, la Commissione potrà altresì ricorrere a un coordinatore europeo.

La tabella che segue riporta in dettaglio i tassi di sostegno per le diverse categorie di progetti (trasporti).

	Tassi massimi	
	Studi	Costruzione
1. Progetti prioritari²⁴	50%	fino al 30%
Tratte transfrontaliere di progetti prioritari	50%	fino al 50%
2a. Altri progetti tra cui interoperabilità e sicurezza	50%	fino al 50%
2b. Altri progetti d'interesse comune	50%	fino al 15%

Nel settore dell'energia, il sostegno agli studi può raggiungere il 50% dei costi ammissibili, mentre il tasso del contributo per la costruzione è normalmente limitato al 10% dei costi ammissibili. In casi eccezionali, e in particolare per i progetti prioritari che devono superare importanti ostacoli finanziari e presentano benefici particolarmente significativi individuati su scala europea (come avviene normalmente per i progetti transfrontalieri o d'interconnessione con i paesi vicini), i progetti possono essere sovvenzionati fino al 20%. Vista la natura concorrenziale dell'energia, non è stato proposto di aumentare la percentuale massima di sostegno al di sopra del livello previsto dall'attuale regolamento RTE. Il finanziamento RTE-Energia per i lavori dovrebbe limitarsi alle parti dei progetti che si trovano all'interno della Comunità. Il sostegno agli studi potrebbe coprire la totalità del progetto, compresi gli elementi situati al di fuori della Comunità.

²⁴

Ai sensi dell'allegato III della decisione n. 884/2004, del 21 aprile 2004.

Per il sostegno finanziario alla costruzione di progetti o sezioni di progetti situati nei paesi partner, è fondamentale il coordinamento con altri strumenti dell'Unione (strumenti rivolti alle politiche esterne, Banca europea per gli investimenti ecc.) per garantire, attraverso tali strumenti, un sostegno finanziario ai paesi partner dei progetti RTE-Energia. Questi strumenti possono mettere a disposizione di importanti progetti d'infrastruttura nei nostri paesi partner capitali di rischio, sovvenzioni per gli interessi sui prestiti, garanzie dei prestiti, copertura dei rischi non commerciali ed altre agevolazioni.

Forme d'intervento

I promotori hanno a disposizione numerose modalità per facilitare l'attuazione dei progetti. Oltre alle sovvenzioni in conto interessi, che mirano a ridurre l'onere rappresentato dagli interessi, poco utilizzate fino a questo momento, e la partecipazione al capitale di rischio (che fanno già parte delle disposizioni previste dal regolamento in vigore) la creazione di uno strumento di garanzia che copra i rischi specifici dei progetti RTE nella fase successiva alla costruzione è uno dei nuovi strumenti finanziari specifici che il nuovo regolamento intende istituire. L'obiettivo di questo nuovo strumento di garanzia è di incentivare il settore privato a finanziare progetti della rete transeuropea dei trasporti. In tal modo si contribuirà a contenere il costo del finanziamento e ad accelerare la conclusione di "pacchetti" finanziari da parte del settore privato, in particolare attraverso le banche private. La garanzia sarà limitata alla fase di avvio operativo del progetto e/o a una percentuale massima del prestito al settore privato. Sarà obbligatorio un contributo significativo degli Stati membri nei quali saranno realizzati i progetti. La proposta dettagliata, nonché le condizioni e le modalità di applicazione saranno oggetto di una comunicazione separata. Tenuto conto della relativa complessità dell'insieme di questi strumenti, potrebbe rendersi necessario il ricorso ad esperti del settore per gestire gli strumenti finanziari di questo tipo.

Gestione

La responsabilità dell'attuazione dei progetti compete in primo luogo agli Stati membri in base al sistema istituzionale proprio di ciascuno Stato. Questa responsabilità sarà esercitata nell'osservanza del nuovo regolamento, il quale precisa i mezzi di attuazione e le responsabilità rispettive della Commissione e degli Stati membri per la selezione, la gestione dei progetti e il controllo delle sovvenzioni. In particolare, il nuovo regolamento - pur continuando ad attribuire alla Commissione il ruolo decisivo circa la decisione finale sulla scelta dei progetti - propone di accordare agli Stati membri un ruolo più importante nel controllo tecnico e nella certificazione delle spese.

Per l'esecuzione del presente regolamento la Commissione si riserva il diritto di delegare la gestione del programma ad un'agenzia esecutiva per le reti transeuropee dei trasporti, nel rispetto del regolamento n. 58/2003 del Consiglio, del 19 dicembre 2002. Tale eventualità non rimette in discussione la responsabilità della Commissione in materia di programmazione. Si tratterebbe semplicemente di delegare all'agenzia alcuni compiti di gestione.

V. COMMENTI AGLI ARTICOLI

L'articolo 1 definisce la finalità del programma. Tale articolo è pressoché identico all'articolo 1 del regolamento attuale per quanto riguarda la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia.

L'articolo 2 contiene le definizioni dei termini utilizzati nel regolamento.

L'articolo 3 definisce i criteri di ammissibilità per i beneficiari e corrisponde all'articolo 2 del regolamento attuale.

L'articolo 4 stabilisce le modalità di presentazione delle domande di contributo e riproduce in parte l'articolo 8 dell'attuale regolamento.

L'articolo 5 espone i criteri di selezione per la concessione del contributo nel settore dei trasporti e dell'energia. Prevede la necessità di prestare particolare attenzione ai progetti prioritari, i quali, di conseguenza, beneficiano di un finanziamento maggiorato.

L'articolo 6 definisce l'ambito di applicazione del regolamento che è identico a quello del regolamento attuale, ad eccezione dei rischi inerenti alla fase successiva alla costruzione che sono ora coperti da uno strumento di garanzia.

L'articolo 7 fissa le modalità d'intervento, nonché i tassi massimi del contributo finanziario della Comunità. L'articolo specifica inoltre che la Commissione fisserà le modalità, il calendario e gli importi dei versamenti per gli strumenti finanziari attraverso la procedura di comitato.

L'articolo 8 detta le disposizioni relative al cumulo dei contributi finanziari della Comunità per azioni differenti nell'ambito di uno stesso progetto.

L'articolo 9 riguarda il coordinamento e la compatibilità con altre politiche comunitarie che devono rispettare i progetti finanziati in applicazione del regolamento.

L'articolo 10 stabilisce la responsabilità della Commissione per l'applicazione del regolamento.

L'articolo 11 prevede che la Commissione stabilisca un programma pluriennale che copra i progetti prioritari e fissa l'entità del contributo finanziario per il periodo 2007-2013. Spetterà a un programma annuale definire i criteri per la concessione di contributi finanziari ai progetti d'interesse comune non inseriti nella programmazione pluriennale.

L'articolo 12 specifica le modalità di concessione del contributo finanziario della Comunità: adozione di decisioni annuali di esecuzione del bilancio subordinatamente allo stato di avanzamento dei progetti e alle disponibilità di bilancio. L'articolo definisce le modalità di notifica delle decisioni di concessione da parte della Commissione.

L'articolo 13 riproduce l'articolo 11 del regolamento vigente relativo alle disposizioni finanziarie.

L'articolo 14 riguarda la responsabilità degli Stati membri. Gli Stati membri devono controllare e verificare le azioni che beneficiano di un contributo comunitario.

L'articolo 15 riguarda le modalità di controllo, annullamento, riduzione, sospensione e soppressione del contributo comunitario e resta praticamente identico all'articolo 13 dell'attuale regolamento. La Commissione può eventualmente esigere il rimborso del contributo finanziario, conformemente al principio di proporzionalità.

L'articolo 16 istituisce le misure per la protezione degli interessi finanziari della Comunità onde garantire la corretta esecuzione delle azioni finanziate ed impedire le irregolarità e sanzionarle.

L'articolo 17 prevede che la Commissione sarà assistita da un comitato di tipo consultivo ai fini dell'applicazione di determinati articoli del regolamento.

L'articolo 18 prevede una valutazione, da parte della Commissione o degli Stati membri, delle azioni che beneficiano del sostegno comunitario.

L'articolo 19 prevede che ogni tre anni la Commissione presenti alle altre istituzioni una relazione sulle attività realizzate. Tale articolo prescrive inoltre che gli Stati membri e i beneficiari pubblicizzino il sostegno comunitario di cui hanno usufruito.

L'articolo 20 indica l'importo finanziario di riferimento per il periodo 2007-2013.

L'articolo 21 contiene una clausola di revisione del programma per il periodo successivo al 2013 sulla base delle esperienze acquisite e comunicate al Parlamento e al Consiglio entro la fine del 2010.

L'articolo 22 riguarda le modifiche apportate dal presente regolamento al regolamento n. 2236/95.

L'articolo 23 stabilisce l'entrata in vigore del regolamento, e fissa al 1° gennaio 2007 la data in cui esso entra in applicazione. Per le azioni in corso al momento dell'entrata in vigore del regolamento si continua ad applicare il regolamento n. 2236/95.

ALLEGATO ALLA RELAZIONE

I. Valore aggiunto comunitario, sussidiarietà e proporzionalità.

- Quali sono gli obiettivi delle misure previste in relazione agli obblighi della Comunità?

In base al Titolo XV del trattato, la Comunità europea concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori dei trasporti e dell'energia. L'azione comunitaria mira, tra l'altro, a promuovere le interconnessioni e l'interoperabilità delle reti nazionali al fine di assicurare una continuità di queste ultime, nonché un elevato grado di sicurezza per gli utenti.

- Le misure previste sono di competenza esclusiva della Comunità oppure la competenza è condivisa con gli Stati membri?

La competenza è condivisa con gli Stati membri.

- Qual è la dimensione comunitaria del problema?

Le infrastrutture dei trasporti dipendono fondamentalmente dai finanziamenti concessi dai bilanci nazionali che, in un periodo di forti restrizioni di bilancio, si orientano di preferenza verso gli investimenti sulle tratte interne, a scapito dei collegamenti transnazionali che garantiscono una redditività finanziaria più bassa e comportano maggiori difficoltà transfrontaliere di coordinamento. Se la Comunità non partecipa al finanziamento, la maggior parte dei collegamenti transnazionali – che pure sono di importanza capitale per la costruzione della rete transeuropea che dovrebbe collegare le reti nazionali - subiranno ritardi notevoli.

Per le reti dell'energia, la dimensione comunitaria deriva essenzialmente dal mercato interno dell'elettricità di nuova costituzione. Come ha stabilito il Consiglio europeo in svariate conclusioni, l'inadeguatezza delle infrastrutture potrebbe compromettere in modo irreparabile i progressi compiuti nel settore del mercato dell'elettricità e del quadro normativo. Nel corso dei prossimi anni si dovranno adattare le infrastrutture energetiche in Europa per far sì che sopportino flussi di energia superiori a quelli previsti al momento della loro progettazione. I consumatori di tutta la Comunità beneficeranno di questi investimenti, come quelli dedicati alle interconnessioni che permetteranno il funzionamento della rete su scala europea, come pure degli investimenti realizzati nelle nuove infrastrutture per l'offerta dall'esterno dell'Europa, resa necessaria dalla crescente dipendenza energetica. Da ultimo, queste reti transeuropee incoraggiano un uso efficiente delle fonti energetiche in tutta Europa, in particolare delle fonti di energia rinnovabili.

- Questi obiettivi possono essere conseguiti in modo adeguato dagli Stati membri?

Nel settore dei trasporti, i grandi progetti tesi a migliorare il flusso del traffico hanno delle ripercussioni transeuropee che superano ampiamente i confini nazionali. Non è credibile attendersi che questi paesi finanzino, da soli, tali infrastrutture, quando il grosso dei benefici di tali progetti ricadrà su altri paesi.

Nell'ambito delle reti dell'energia, i premi all'investimento sono stati modificati dall'apertura e dall'integrazione dei mercati. Gli investimenti che rivestono un interesse fondamentalmente transeuropeo, quali le interconnessioni, non possono essere pagati esclusivamente dai contribuenti di uno o due Stati membri.

- Qual è la soluzione più efficace, quella realizzata attraverso un'azione comunitaria o quella realizzata attraverso un'azione nazionale? Qual è il valore aggiunto apportato dall'azione comunitaria e quale sarà il costo da pagare se non si adotteranno misure?

Nel settore dei trasporti i progetti d'interesse comune sono già stati individuati nella decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa agli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dei trasporti. Tuttavia, l'interesse nazionale alla realizzazione di investimenti per la costruzione di una rete dei trasporti interconnessa e interoperabile, competitiva e sicura non è, con ogni probabilità, elevato quanto l'interesse della Comunità. Questa conclusione è confermata dai ritardi nella realizzazione dei 14 progetti prioritari individuati a Essen, e in particolare dei progetti transfrontalieri. Contribuendo a promuovere gli scambi, in particolare quelli tra Stati membri, e migliorando l'accessibilità, questi progetti dovrebbero accrescere il potenziale di crescita dallo 0,2 allo 0,3% del PIL, incremento che corrisponde a un milione di posti di lavoro permanenti. I progetti consentiranno di ridurre le emissioni di CO₂ del 4% rispetto alla tendenza in atto. In questo contesto, il sostegno comunitario per questi progetti d'interesse comune può rivelarsi essenziale ed è, comunque, giustificato. Il costo della mancata realizzazione delle azioni sarà rappresentato da un'infrastruttura decisamente inadeguata rispetto alle esigenze, con un impatto negativo non solo sulle reti dei trasporti in generale, ma anche sul livello di traffico, sulla sicurezza, sui livelli d'inquinamento e sull'accessibilità delle regioni periferiche, senza contare gli effetti indiretti sulla crescita e la competitività dell'Unione nel suo complesso.

Anche per le reti dell'energia sono stati individuati progetti d'interesse europeo nella decisione del Consiglio e del Parlamento sugli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia. Tuttavia, gli interessi nazionali per gli investimenti che consentono di realizzare un mercato dell'energia integrato e competitivo in Europa possono non essere importanti quanto quello della Comunità. I lenti progressi degli investimenti transfrontalieri confermano questa conclusione. È per tale motivo che un sostegno comunitario a progetti d'interesse europeo può rivelarsi essenziale ed è, comunque, giustificato. Non si tratta tanto di garantire un valore aggiunto all'azione di uno Stato membro, quanto di porre una particolare enfasi sugli investimenti d'interesse europeo. In questo caso, il costo della mancanza d'azione è rappresentato da un'infrastruttura inadeguata che pregiudicherà lo sviluppo del mercato interno dell'energia.

- L'intensità dell'azione comunitaria è proporzionale agli obiettivi da conseguire?

Per i trasporti è stato proposto un sostegno medio (complessivo) pari a circa il 15% del costo totale degli investimenti per i progetti prioritari. Le tratte transfrontaliere dovrebbero beneficiare di tale sostegno in via prioritaria. I benefici sul piano dell'incentivazione dello sviluppo di una rete interoperabile e interconnessa sarebbero rilevanti, mentre la mancata azione avrebbe un costo elevato per l'economia della Comunità in generale.

Per le reti dell'energia la partecipazione finanziaria proposta corrisponde all'1,7% del totale del costo degli investimenti in Europa per i progetti prioritari individuati negli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia. Il sostegno alla RTE-E sarà concentrato, in particolare, su progetti essenziali per conseguire gli obiettivi politici fissati dall'Unione. I benefici sul piano dell'incentivazione dello sviluppo di una rete interconnessa sarebbero rilevanti, mentre la mancata azione avrebbe un costo elevato per l'economia della Comunità in generale.

- Qual è la soluzione migliore per realizzare questi obiettivi? (raccomandazioni, sostegno finanziario, riconoscimento reciproco, legislazione ecc.).

Di norma il sostegno finanziario è basato su un regolamento del Parlamento e del Consiglio.

- Nell'ambito della legislazione, il campo d'applicazione, la durata o l'intensità sono più ampi del necessario?

Vista la limitazione degli investimenti pubblici e la difficoltà nell'attrarre investitori privati, la partecipazione finanziaria della Comunità in infrastrutture che apportano benefici a livello europeo è giustificata e completa il quadro politico esistente definito dal Libro bianco sui trasporti e gli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dei trasporti.

Per quanto riguarda le reti dell'energia, il sostegno finanziario agli investimenti che presentano un beneficio a livello europeo sarebbe giustificato in determinati casi, anche nell'ambito del mercato liberalizzato; gli investimenti nelle infrastrutture per la trasmissione dell'energia sono attualmente realizzati dagli operatori delle reti, sulla base di costi integrati nelle tariffe soggette a regolamentazione.

II. Valutazione d'impatto.

Nell'ambito della revisione degli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dei trasporti (COM(2003) 564) la Commissione ha fatto realizzare un'analisi d'impatto approfondita della proposta che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Le principali osservazioni contenute nel documento SEC(2003) 1060 sono le seguenti:

- a. Il programma d'investimento RTE-T stimolerà la competitività e l'economia in Europa; contribuirà allo sviluppo del commercio internazionale, in particolare nei nuovi paesi membri.
- b. A breve termine, i lavori di costruzione stimoleranno l'occupazione, in particolare nelle regioni interessate.
- c. A più lungo termine, si prevede che il miglioramento delle condizioni di vita derivante dalla moltiplicazione delle occasioni d'incontro e lo sviluppo delle prospettive commerciali grazie al miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità saranno pari allo 0,23% del PIL e rappresenteranno circa un milione di posti di lavoro permanenti.

Il fabbisogno in termini di investimenti quale risulta dalla relazione Van Miert, ammonta a 600 miliardi di euro per la totalità dei progetti d'interesse comune, 225 miliardi dei quali per i progetti prioritari (140 miliardi per questi progetti nel solo periodo 2007-2013).

Per quanto riguarda le reti dell'energia, la valutazione dell'impatto dei progetti ammissibili, cioè dei progetti d'interesse comune e, in particolare, dei progetti prioritari, è stata presentata dalla Commissione contemporaneamente alla proposta del 10 dicembre 2003 che stabilisce orientamenti per TEN-Energia²⁵.

²⁵ SEC(2003) 1369 del 10.12.2003.

La conclusione della valutazione è che l'attuazione dei progetti individuati negli orientamenti del giugno 2003 e di quelli proposti nei nuovi orientamenti avranno un impatto positivo sull'economia europea nel suo insieme, sulla coesione attraverso l'integrazione delle reti dell'energia dei nuovi Stati membri, sull'ambiente - grazie al fatto che sarà facilitata l'integrazione della produzione delle fonti di energia rinnovabili - sul mercato interno dell'energia - attraverso l'aumento delle capacità per gli scambi commerciali - sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico - attraverso l'aumento delle capacità d'importazione e la diversificazione delle fonti e delle vie d'importazione - e, da ultimo, sulla cooperazione con gli Stati vicini.

È evidente che il sostegno alle reti transeuropee dell'energia non presenta gli stessi vantaggi per tutti i tipi d'infrastrutture energetiche. In particolare, l'estensione delle reti apporterà benefici alla produzione di elettricità su vasta scala. Per contro, in base agli attuali orientamenti, l'interconnessione diretta delle fonti di energia con i sistemi di distribuzione locale dell'elettricità (comuni a determinate energie rinnovabili e tecnologie combinate elettricità-calore) non rientra nella sfera del sostegno alle reti transeuropee dell'energia.

Il sostegno comunitario proposto servirà ad incoraggiare ed accelerare l'attuazione dei progetti d'infrastrutture dell'energia individuati negli orientamenti per le reti transeuropee nel settore dell'energia e consentirà, pertanto, di conseguire i benefici previsti.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

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

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione²⁶,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni²⁸,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato²⁹,

considerando quanto segue:

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

²⁶ GU C del , pag. .

²⁷ GU C del , pag. .

²⁸ GU C del , pag. .

²⁹

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

- (4) Nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti³⁰ (in seguito: RTE-T), modificata dalla decisione n. 884/2004/CE, il costo stimato del completamento della rete transeuropea dei trasporti entro il 2020 è di circa 600 miliardi di euro. Per il periodo 2007-2013 gli investimenti necessari per i soli progetti prioritari ai sensi dell'allegato III di tale decisione corrispondono a quasi 140 miliardi di euro.
- (5) Per conseguire tali obiettivi, il Consiglio e il Parlamento hanno messo in evidenza la necessità di rafforzare e adattare gli strumenti finanziari tramite l'aumento del livello del cofinanziamento comunitario, prevedendo la possibilità che soprattutto i progetti che si distinguono per il carattere transfrontaliero, la funzione di transito o per il superamento di ostacoli naturali, beneficino di un'aliquota di cofinanziamento comunitario più elevata.
- (6) La decisione n. 1229/2003/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, che stabilisce un insieme di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia e che abroga la decisione n. 1254/96/CE³¹, individua gli obiettivi, le priorità d'azione e i progetti d'interesse comune necessari per completare e sviluppare tale rete, compresi i progetti prioritari. Gli investimenti necessari per consentire a tutti gli Stati membri di partecipare pienamente al mercato interno e per completare le interconnessioni con i paesi vicini sono dell'ordine di 28 miliardi di euro entro il 2013, per i soli progetti prioritari. Questa cifra comprende circa 8 miliardi di euro d'investimenti da realizzare nei paesi terzi.
- (7) Il Consiglio europeo del 12 e 13 dicembre 2003 ha anche invitato la Commissione a continuare a studiare se sia necessario istituire uno strumento specifico di garanzia comunitaria – nell'ambito dei progetti RTE-T – destinato a coprire determinati rischi successivi alla costruzione. Per quanto riguarda l'energia, il Consiglio ha invitato la Commissione a riorientare, se necessario, le spese verso investimenti in capitale fisico al fine di stimolare la crescita.
- (8) Il regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio del 18 settembre 1995 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee³², modificato dal regolamento n. 1655/99/CE e dal regolamento n. 807/2004/CE rappresenta già un reale passo in avanti, dato che autorizza un'aliquota di finanziamento comunitario più elevata – che adesso è pari al 20%³³ - per i progetti dichiarati prioritari. Tale regolamento abbisogna tuttavia di norme di attuazione più semplici e di una dotazione finanziaria in presenza di risorse limitate. Appare pertanto necessario, ad integrazione dei finanziamenti

³⁰ GU L 228 del 9.9.1996 pag.1. Decisione modificata da ultimo dalla decisione n. 884/2004/CE (GU L 167 del 30.4.2004, pag.1).

³¹ GU L 176 del 12.7.2003 pag.11.

³² GU L 228 del 23.9.1995, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 143 del 30.4.2004, pag. 46).

³³ Tutti i progetti prioritari nel settore dell'energia beneficiano di questo tasso, mentre nel settore dei trasporti sono interessate solo le tratte transfrontaliere o che superano ostacoli naturali.

nazionali pubblici e privati, potenziare l'intervento comunitario aumentando sia il volume che l'aliquota del contributo, in modo da accentuare l'effetto leva dei fondi comunitari e permettere quindi di realizzare i progetti prioritari individuati.

- (9) Alla luce degli sviluppi di ogni singolo componente delle reti transeuropee – trasporti, energia e telecomunicazioni - e delle loro caratteristiche intrinseche, e nell'ottica di una gestione più efficace di ogni programma, è opportuno prevedere numerosi regolamenti distinti per i settori fino ad ora disciplinati dal regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, del 18 settembre 1995.
- (10) Il presente regolamento intende attuare un programma che fissi le norme generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia. Tale programma, che deve rispettare l'acquis comunitario, in particolare la normativa ambientale, deve concorrere al rafforzamento del mercato interno e stimolare la competitività e la crescita della Comunità.
- (11) Dato che la realizzazione delle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia mira a conseguire obiettivi che non possono essere realizzati in maniera sufficiente dagli Stati membri tenuto conto, in particolare, della necessità di coordinamento delle azioni nazionali, e che possono pertanto essere meglio realizzati a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in ossequio al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo, il presente regolamento si limita a quanto necessario per raggiungere questi obiettivi.
- (12) Il programma deve essere caratterizzato dall'erogazione del contributo finanziario della Comunità ai progetti o alle parti di progetti che presentano il maggior valore aggiunto europeo e deve incentivare i soggetti interessati ad accelerare l'attuazione dei progetti prioritari di cui alle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE. Il programma deve altresì permettere di finanziare anche gli altri progetti d'infrastrutture europee d'interesse comune definiti nelle decisioni citate.
- (13) Il contributo finanziario della Comunità è concesso al fine di sviluppare progetti d'investimento nelle reti transeuropee dei trasporti e dell'energia, di garantire un serio impegno finanziario, di mobilitare gli investitori istituzionali e di stimolare la formazione di consorzi di finanziamento tra settore pubblico e settore privato. Nel settore dell'energia, il contributo finanziario deve contribuire principalmente a superare gli ostacoli finanziari che possono presentarsi durante la preparazione dei progetti e durante la fase di sviluppo precedente l'avvio della fase di costruzione e dovrà concentrarsi sulle sezioni transfrontaliere dei progetti prioritari e sulle interconnessioni con i paesi vicini.
- (14) Il contributo finanziario della Comunità deve potere assumere forme d'intervento differenti, quali sovvenzione diretta, abbuono d'interesse, strumenti di garanzia del prestito, partecipazione ai fondi di capitale a rischio e deve poter altresì coprire i rischi specifici successivi alla fase di costruzione.
- (15) Per l'erogazione del contributo finanziario della Comunità a progetti di grande portata scaglionati su più anni è opportuno consentire un impegno della Comunità su base pluriennale. In effetti, solo un impegno finanziario stabile, allettante e tale da

impegnare la Comunità sul lungo periodo consentirà di ridurre le incertezze inerenti alla realizzazione di questi progetti e di mobilitare gli investimenti pubblici e privati.

- (16) È necessario prestare particolare attenzione a un coordinamento efficace di tutte le azioni comunitarie che hanno ripercussioni sulle reti transeuropee, in particolare dei finanziamenti provenienti dai fondi strutturali e dal Fondo di coesione, nonché degli interventi della Banca europea per gli investimenti.
- (17) Il presente regolamento fissa, per tutta la durata del programma, una dotazione finanziaria che costituisce per l'autorità di bilancio il riferimento privilegiato ai sensi del punto 33 dell'accordo interistituzionale del 6 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione sulla disciplina e il miglioramento della procedura di bilancio³⁴.
- (18) Tenuto conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del regolamento n. 2236/95 e della natura delle competenze conferite alla Commissione dal presente regolamento, è opportuno fissare le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento conformemente alla decisione n. 1999/468/CE del Consiglio del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione³⁵.
- (19) Tenuto conto dell'adozione, attraverso il presente regolamento, di disposizioni specifiche nel settore dei trasporti e dell'energia e di disposizioni relative ai sistemi di posizionamento e di navigazione via satellite tramite il regolamento (CE) n. del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶, è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 2236/95 al fine di limitarne l'ambito di applicazione al solo settore delle telecomunicazioni.

³⁴ GUL

³⁵ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

³⁶ Cfr. la pagina della Gazzetta ufficiale relativa al regolamento sul sistema di posizionamento e di navigazione via satellite (GALILEO).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I
Disposizioni generali

Articolo 1
Oggetto

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

Articolo 2
Definizioni

Ai fini del presente regolamento s'intende per:

- 1) "progetto d'interesse comune", il progetto o la parte di progetto definiti d'interesse comune per la Comunità, nel settore dei trasporti, dalla decisione n. 1692/96/CE e, nel settore dell'energia, dalla decisione n. 1229/2003/CE;
- 2) "progetto prioritario", un progetto d'interesse comune considerato prioritario per la Comunità nel settore dei trasporti, a norma dell'allegato III della decisione n. 1692/96/CE e, nel settore dell'energia, a norma della decisione n. 1229/2003/CE;
- 3) "parte di progetto", ogni attività indipendente, dal punto di vista finanziario, tecnico o temporale, che concorre alla realizzazione del progetto;
- 4) "beneficiario", l'organismo pubblico o privato avente la responsabilità della committenza del progetto e che si propone di investire fondi propri o fondi forniti da terzi al fine di realizzare il progetto;
- 5) "studi", gli studi necessari alla definizione di un progetto, compresi gli studi preparatori, di fattibilità e di valutazione e ogni altra misura di sostegno tecnico, comprese le azioni preliminari ai lavori, necessari per la definizione completa di un progetto e per la decisione in merito al suo finanziamento, quali le azioni di ricognizione sui siti interessati e la preparazione dell'organizzazione finanziaria;
- 6) "lavori", l'acquisto e la fornitura di componenti, sistemi e servizi e la realizzazione dei lavori di costruzione ed installazione relativi al progetto, compreso il collaudo degli impianti e la messa in servizio del progetto;
- 7) "rischi successivi alla fase di costruzione", i rischi che si presentano nei primi anni successivi alla fine della costruzione dovuti a fattori specifici e che comportano una diminuzione dei redditi d'esercizio rispetto alle previsioni;

- 8) "costo del progetto", il costo totale degli studi e dei lavori direttamente legati e necessari alla realizzazione del progetto ed effettivamente sostenuti dal beneficiario;
- 9) "costo ammissibile", la parte del costo del progetto presa in considerazione dalla Commissione per il calcolo del contributo finanziario della Comunità.

Capo II

Progetti ammissibili, forme d'intervento e cumulo dei finanziamenti

Articolo 3

Ammissibilità dei progetti

1. Possono beneficiare di un contributo finanziario della Comunità ai sensi del presente regolamento unicamente i progetti di interesse comune individuati ai sensi delle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE.
2. L'ammissibilità è subordinata al rispetto della normativa comunitaria ed in particolare alle norme in materia di concorrenza, di tutela dell'ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici, nonché all'effettiva attuazione delle disposizioni comunitarie in materia di interoperabilità delle reti, in particolare delle reti ferroviarie.
3. Unicamente nel settore dei trasporti, l'ammissibilità è inoltre subordinata all'impegno, da parte di ciascuno Stato membro interessato, di contribuire finanziariamente al progetto candidato al contributo finanziario della Comunità, mobilitando eventualmente fondi privati.

Articolo 4

Presentazione delle richieste di contributo

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

Articolo 5

Selezione dei progetti

1. I progetti d'interesse comune beneficiano di un contributo finanziario della Comunità in funzione del grado in cui contribuiscono agli obiettivi e alle priorità definite dalle decisioni n. 1692/96/CE e n. 1229/2003/CE.
2. Nel settore dei trasporti è rivolta particolare attenzione ai progetti e ai programmi che seguono:
 - a) progetti presentati congiuntamente da almeno due Stati membri, in particolare nel caso di progetti transfrontalieri;

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

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

d) progetti che contribuiscono al miglioramento della qualità del servizio offerto sulla rete transeuropea e che favoriscono, tra l'altro, attraverso interventi infrastrutturali, la sicurezza e la protezione degli utenti e assicurano l'interoperabilità tra le reti nazionali;

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

3. Nel settore dell'energia è rivolta particolare attenzione ai progetti che contribuiscono:

a) alla continuità della rete e all'ottimizzazione della sua capacità,

b) all'integrazione del mercato interno dell'energia, con particolare riferimento alle sezioni transfrontaliere,

c) alla sicurezza dell'approvvigionamento energetico, con particolare riferimento alle interconnessioni con i paesi terzi,

d) alla connessione delle fonti di energia rinnovabili e/o

e) alla sicurezza, affidabilità e interoperabilità delle reti interconnesse.

Articolo 6 Forme d'aiuto

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

Articolo 7 Modalità dell'intervento

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

a) sovvenzioni;

b) abbuoni di interessi sui prestiti concessi dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) o da altri organismi finanziari pubblici o privati;

- c) garanzie su prestiti per coprire i rischi successivi alla fase di costruzione;
 - d) partecipazione ai fondi di capitale a rischio;
 - e) eventualmente, una combinazione degli aiuti comunitari di cui alle lettere da a) a d), al fine di ottenere dalle risorse finanziarie mobilitate il massimo effetto incentivante;
2. Il contributo finanziario della Comunità non supera le percentuali di seguito indicate:
- a) per quanto riguarda gli studi, il 50% del costo totale ammissibile degli studi, a prescindere dal tipo di progetto d'interesse comune di cui si tratta;
 - b) per quanto riguarda i lavori:
 - i) per i progetti prioritari nel settore dei trasporti, al massimo, il 30% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, le sezioni transfrontaliere di questi progetti beneficiano di un'aliquota contributiva massima pari al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, a patto che questi siano avviati entro il 2010 e che gli Stati membri interessati abbiano presentato alla Commissione un piano contenente tutte le garanzie necessarie in relazione al contributo finanziario degli Stati membri e al calendario di attuazione del progetto; l'aliquota del contributo comunitario è modulata in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;
 - ii) per i progetti prioritari nel settore dell'energia, al massimo, il 20% del costo totale ammissibile dei lavori;
 - iii) per gli altri progetti nel settore dei trasporti, al massimo, il 15% del costo totale ammissibile dei lavori; in via eccezionale, per i progetti che rientrano nella realizzazione di sistemi d'interoperabilità e di sicurezza, tale percentuale può arrivare al massimo al 50% del costo totale ammissibile dei lavori, con modulazione in funzione dei benefici ricavati da altri Stati membri;
 - iv) per gli altri progetti nel settore dell'energia, al massimo, il 10% del costo totale ammissibile.
3. La Commissione, secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2, determina le modalità, il calendario e gli importi dei versamenti per gli strumenti di cui al paragrafo 1, lettere b), c) e d) del presente articolo.

Articolo 8

Cumulo dei contributi finanziari della Comunità

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

Articolo 9
Compatibilità e coordinamento con le politiche comunitarie

1. I progetti d'interesse comune finanziati a norma del presente regolamento devono essere conformi alle disposizioni del trattato, agli atti adottati sulla base di tali disposizioni stesse e delle politiche comunitarie, comprese quelle relative alla tutela dell'ambiente, all'interoperabilità, alla concorrenza e all'aggiudicazione degli appalti pubblici.
2. La Commissione provvede ad assicurare il coordinamento e la coerenza dei progetti avviati nell'ambito del presente regolamento con le azioni avviate grazie ai contributi del bilancio comunitario, agli interventi della BEI e agli altri strumenti finanziari della Comunità.

Capo III
Attuazione, programmazione, controllo

Articolo 10
Attuazione

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

Articolo 11
Programmazione pluriennale e programma annuale

1. La Commissione stabilisce una programmazione pluriennale e un programma annuale secondo la procedura di cui all'articolo 17, paragrafo 2.
2. La programmazione pluriennale riguarda i progetti prioritari e fissa i criteri per la concessione del contributo e la dotazione finanziaria per l'intero periodo 2007-2013. L'importo deve essere compreso tra il 65 e l'85% delle risorse di bilancio di cui all'articolo 20.
3. Il programma annuale definisce i criteri per la concessione in vista di un contributo finanziario ai progetti d'interesse comune non inclusi nella programmazione pluriennale. Ogni anno le risorse non utilizzate nel quadro della programmazione pluriennale RTE-T sono destinate al finanziamento di progetti d'interesse comune che fanno parte del programma annuale.

Articolo 12
Concessione del contributo

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

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

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

Articolo 13 *Disposizioni finanziarie*

1. Il contributo comunitario può coprire unicamente le spese attinenti al progetto sostenute dai beneficiari o da terzi responsabili dell'esecuzione del progetto.

2. Le spese sostenute anteriormente alla data in cui la Commissione ha ricevuto la domanda di contributo non possono beneficiare del contributo.

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

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

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

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

Articolo 14 *Responsabilità degli Stati membri*

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

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

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

Articolo 15

Annullamento, riduzione, sospensione e soppressione del contributo

1. Salvo in casi debitamente giustificati dinanzi alla Commissione, i contributi finanziari della Comunità concessi per progetti d'interesse comune che non siano stati avviati nei due anni successivi alla data prevista per il loro inizio, indicata nella decisione di concessione del contributo, sono annullati dalla Commissione.
2. Se la realizzazione di un progetto non sembra giustificare né una parte né la totalità del contributo finanziario assegnato, la Commissione procede a un esame appropriato del caso e, in particolare, chiede allo Stato membro e/o al beneficiario, di presentare le loro osservazioni entro un termine stabilito.
3. All'esito dell'esame di cui al paragrafo 2, la Commissione può ridurre, sospendere o sopprimere il contributo per l'operazione considerata qualora risulti confermata l'esistenza di un'irregolarità o l'inosservanza di una delle condizioni indicate nella decisione di concessione del contributo e, in particolare, quando risulti che è stata introdotta – senza chiedere l'autorizzazione della Commissione – una modifica importante che incide sulla natura o sulle modalità di realizzazione del progetto.
4. In caso di cumulo indebito sono recuperate le somme indebitamente versate.
5. Se, dieci anni dopo aver ricevuto un contributo finanziario della Comunità un progetto non è stato portato a termine, la Commissione può esigere, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti.
6. Le somme che danno luogo a ripetizione dell'indebito devono essere restituite alla Commissione.

Articolo 16

Tutela degli interessi finanziari della Comunità

1. L'Ufficio europeo antifrode (OLAF) può procedere a controlli e verifiche in loco ai sensi del regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio³⁷.
2. In relazione alle azioni comunitarie finanziate dal presente regolamento, s'intende per irregolarità di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE, Euratom) n. 2988/95 del Consiglio³⁸ qualsiasi violazione di una disposizione del diritto comunitario o qualsiasi inosservanza di un obbligo contrattuale derivante da un atto o da un'omissione di un soggetto che abbia o possa avere come conseguenza un pregiudizio per il bilancio generale delle Comunità o per i bilanci da queste gestite attraverso una spesa indebita.
3. Le decisioni adottate a norma del presente regolamento prevedono in particolare una supervisione e un controllo finanziario effettuati dalla Commissione – o da un rappresentante da questa autorizzato – nonché verifiche, eventualmente in loco, da parte della Corte dei conti.

³⁷ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

³⁸ GU L 312 del 23.12.1995 pag. 1.

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

Capo IV
Disposizioni finali

Articolo 17
Comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Ove sia fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 3 e 7 della decisione n. 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.
3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.
4. La BEI designa un proprio rappresentante presso il comitato che non partecipa al voto.

Articolo 18
Valutazione

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

Articolo 19
Informazione e pubblicità

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

Articolo 20
Risorse di bilancio

1. L'importo di riferimento finanziario per l'attuazione del presente regolamento per il periodo 2007-2013 è di 20 690 milioni di euro, di cui 20 350 milioni per i trasporti e 340 milioni per l'energia.
2. Gli stanziamenti annuali sono autorizzati dall'autorità di bilancio nei limiti delle prospettive finanziarie.

Articolo 21
Clausola di revisione

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

Il Parlamento europeo e il Consiglio, che deliberano secondo la procedura di cui all'articolo 156, primo comma, del trattato, decidono se ed in quali condizioni le misure previste dal presente regolamento saranno mantenute in vigore o modificate dopo la fine del periodo di cui all'articolo 20, paragrafo 1.

Articolo 22
Modifica del regolamento (CE) n. 2236/95

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

- 1) Il titolo è sostituito dal titolo seguente:

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

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

"Articolo 1: Definizione e ambito di applicazione

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

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

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

"3. Indipendentemente dalla forma d'intervento scelta, l'importo totale del contributo comunitario concesso ai sensi del presente regolamento non deve superare il X% del costo totale degli investimenti."

- 5) L'articolo 5 bis è soppresso.

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

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

"Articolo 10

Concessione del contributo finanziario

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

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

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

9) L'articolo 14 è soppresso.

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

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

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

12) L'allegato è soppresso.

Articolo 23 *Entrata in vigore*

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

Esso si applica dal 1° gennaio 2007.

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

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

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo
Il Presidente*

*Per il Consiglio
Il Presidente*

SCHEDA FINANZIARIA LÉGISLATIVE

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

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

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

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

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

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

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

20.690 millions d'€ en crédits d'engagement.

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

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

2.4 Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

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

2.5 Incidence financière sur les recettes

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

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

4. BASE JURIDIQUE

L'article 156 du traité.

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

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

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

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

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

**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 millions d'€ en crédits d'engagement.

2.2 Période d'application:

2007-2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Millions d'euros (à la 3e décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire³⁹

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

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

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

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

Population visée

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

Choix des modalités d'intervention

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

6.1.1 Intervention financière

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

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

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

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

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

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

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

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

(Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.)

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

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

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

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

Indicateurs d'impact selon les objectifs poursuivis

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

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

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Mio€ en CE

2.2 Période d'application: 2007 - 2013

2.3 Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

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

Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

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

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

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

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

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

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

voir ci-dessus

4. BASE JURIDIQUE

voir ci-dessus

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1 Nécessité d'une intervention communautaire

5.1.1 Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Une attention particulière sera portée aux projets qui contribuent à:

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

5.1.2 Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

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

Toute l'Union Européenne

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

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

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

Programme pluriannuel et annuel

- les réalisations immédiates;

Cofinancement des actions préparatoires et des travaux

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

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

Cofinancement des travaux pour la réalisation des projets :

- Jusqu'à 20% du coût éligible pour les projets prioritaire
- Jusqu'à 10% du coût éligible pour les autres projets d'intérêt commun

Participation à des instruments financiers

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

5.3 Modalités de mise en œuvre

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

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

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

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

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

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

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

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

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

CE en Mio€ (à la 3ème décimale)

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

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

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DEPENSES ADMINISTRATIVES

7.1. Incidence sur les ressources humaines

Les effectifs actuels pour la gestion des reti transeuropee d'Energie sont de 2,5 personnes.

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

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

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

7.2 Incidence financière globale des ressources humaines

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

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3 Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

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

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

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

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

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

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

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1 Système de suivi

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

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

Les experts en charge du monitoring étudieront les volets suivants :

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

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

8.2 Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

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

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

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

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

9. MESURES ANTI-FRAUDE

voir point 9 des dispositifs pour les Reti transeuropee de transport