

## I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT (CE) N° 680/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 20 juin 2007

**déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Le Conseil européen de Barcelone des 15 et 16 mars 2002 a souligné dans ses conclusions que des réseaux puissants et intégrés dans les secteurs de l'énergie et des transports constituent la clé de voûte du marché intérieur européen et qu'une meilleure utilisation des réseaux existants et l'achèvement des maillons manquants permettront d'accroître l'efficacité et la compétitivité et de garantir un niveau de qualité adéquat, ainsi que la réduction des points de saturation et, partant, une meilleure viabilité à long terme. Ces besoins s'inscrivent dans le cadre de la stratégie adoptée par les chefs d'État et de gouvernement au Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars 2000 et régulièrement citée par la suite.
- (2) Le Conseil européen de Bruxelles des 12 et 13 décembre 2003 a approuvé une action européenne pour la croissance en invitant la Commission à réorienter les dépenses, s'il y a lieu, vers des investissements dans le capital physique, notamment les investissements dans l'infrastructure des réseaux transeuropéens dont les projets prioritaires représentent des éléments essentiels pour renforcer la cohésion du marché intérieur.
- (3) Les retards pouvant survenir dans la réalisation de connexions transeuropéennes performantes, en particulier

les tronçons transfrontaliers, risqueraient de handicaper sérieusement la compétitivité de l'Union européenne, des États membres et des régions périphériques qui ne pourraient pas, ou ne pourraient plus, profiter pleinement des effets bénéfiques du marché intérieur.

- (4) Dans 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 <sup>(3)</sup>, le coût pour achever le réseau transeuropéen de transport entre 2007 et 2020 a été estimé à 600 milliards EUR. Les investissements nécessaires pour les seuls projets prioritaires au sens de l'annexe III de ladite décision représentent près de 160 milliards EUR pour la période 2007-2013.
- (5) Pour atteindre ces objectifs, tant le Parlement européen que le Conseil ont mis l'accent sur la nécessité de renforcer et d'adapter les instruments financiers au moyen d'un accroissement du niveau de cofinancement communautaire, en prévoyant la possibilité d'appliquer un taux de cofinancement communautaire plus élevé notamment pour des projets se distinguant par leur caractère transfrontalier, leur fonction de transit, ou par le franchissement d'obstacles naturels.
- (6) Conformément à la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la promotion du transport par voies navigables «Naïades» et eu égard au caractère durable des voies de navigation intérieures, les projets fluviaux devraient bénéficier d'une attention particulière.
- (7) Dans sa résolution du 8 juin 2005 sur les défis politiques et les moyens budgétaires de l'Union élargie 2007-2013 <sup>(4)</sup>, le Parlement européen a souligné l'importance stratégique que les réseaux de transport présentent pour le parachèvement du marché intérieur et pour le développement de relations plus étroites avec les pays candidats, précandidats ou appartenant au «cercle des amis». En outre, il a également exprimé sa volonté d'examiner des instruments de

<sup>(1)</sup> JO C 234 du 22.9.2005, p. 69.

<sup>(2)</sup> Avis du Parlement européen du 26 octobre 2005 (JO C 272 E du 9.11.2006, p. 405), position commune du Conseil du 22 mars 2007 (JO C 103 E du 8.5.2007, p. 26) et position du Parlement européen du 23 mai 2007 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

<sup>(4)</sup> JO C 124 E du 25.5.2006, p. 373.

- financement novateurs, tels que des garanties de prêt, des concessions européennes, des emprunts européens et un fonds de bonification de taux d'intérêt.
- (8) Avec les montants alloués aux réseaux transeuropéens dans les domaines des transports et de l'énergie (ci-après dénommés, respectivement, «RTE-T» et «RTE-E») conformément au cadre financier pluriannuel 2007-2013, il n'est pas possible de répondre à l'ensemble des besoins liés à la mise en œuvre des priorités établies dans la décision n° 1692/96/CE (RTE-T) et la décision n° 1364/2006/CE (RTE-E) <sup>(1)</sup>. Par conséquent, en complément des financements nationaux publics et privés, il convient de concentrer ces ressources sur certaines catégories de projets procurant la plus grande valeur ajoutée aux réseaux dans leur ensemble, notamment les tronçons transfrontaliers — y compris les autoroutes de la mer — et les projets visant à l'élimination de goulets d'étranglement tels que les obstacles naturels, et ce afin de veiller à la continuité des infrastructures du RTE-T et du RTE-E. Afin de favoriser la mise en œuvre coordonnée de certains projets, des coordonnateurs européens pourraient être désignés conformément à l'article 17 bis de la décision n° 1692/96/CE.
- (9) Étant donné que les investissements dans les projets prioritaires du RTE-T sont estimés à environ 250 milliards EUR et que le montant de référence financier européen qui est de 8 013 millions EUR dans le domaine des transports pour la période 2007-2013 ne représente qu'une infime partie du budget nécessaire à la réalisation des projets prioritaires, la Commission devrait, avec l'aide de coordonnateurs européens lorsqu'ils sont désignés, mener des actions pour soutenir et coordonner les efforts des États membres visant à financer et à achever, conformément au calendrier prévu, le réseau de RTE-T prévu. La Commission devrait mettre en œuvre les dispositions relatives aux coordonnateurs européens visés dans la décision n° 1692/96/CE. Elle devrait en outre étudier et tenter de résoudre, en coopération avec les États membres, le problème financier à long terme que posent la construction et l'exploitation de l'ensemble du RTE-T, étant donné que la phase de construction s'étend au moins sur deux périodes budgétaires de sept ans chacune et que la durée de vie prévue de la nouvelle infrastructure est d'au moins un siècle.
- (10) La décision n° 1364/2006/CE identifie les objectifs, les priorités d'action et les projets d'intérêt commun pour développer les RTE-E, y compris les projets prioritaires, et accorde une priorité appropriée aux projets déclarés d'intérêt européen. Les investissements nécessaires pour permettre à tous les États membres de participer pleinement au marché intérieur et pour achever les interconnexions avec les pays voisins sont de l'ordre de 28 milliards EUR entre 2007 et 2013, pour les seuls projets prioritaires.
- (11) Le Conseil européen des 12 et 13 décembre 2003 a par ailleurs invité la Commission à continuer d'étudier la nécessité de créer un instrument de garantie communautaire spécifique destiné à couvrir certains risques postérieurs à la construction dans le cadre des projets de RTE-T. En ce qui concerne l'énergie, le Conseil européen a invité la Commission à réorienter, s'il y a lieu, les dépenses vers des investissements dans le capital physique afin de stimuler la croissance.
- (12) Le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens <sup>(2)</sup> représente déjà une avancée réelle, puisqu'il autorise pour les projets déclarés prioritaires un taux de financement plus élevé, porté à 20 %. Il reste néanmoins tributaire de règles de mise en œuvre qui requièrent une simplification et d'une enveloppe budgétaire dont les ressources sont limitées. Il apparaît donc nécessaire, en complément des financements nationaux publics et des financements privés, d'accroître le concours communautaire en termes à la fois de montant et de taux d'intervention en vue de renforcer l'effet de levier des fonds communautaires, permettant ainsi de réaliser les projets prioritaires arrêtés.
- (13) Par le présent règlement, il y a lieu d'instaurer un programme déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des RTE-T et des RTE-E. Ce programme, qui doit respecter le droit communautaire, notamment en matière d'environnement, devrait concourir au renforcement du marché intérieur et avoir un effet stimulant sur la compétitivité de la Communauté et la croissance en son sein.
- (14) Le concours financier communautaire au titre du budget des réseaux transeuropéens devrait, outre porter essentiellement sur les projets ou parties de projets présentant la plus forte valeur ajoutée européenne, tendre à inciter les intervenants à accélérer la mise en œuvre des projets prioritaires visés dans les décisions n° 1692/96/CE et n° 1364/2006/CE. Il devrait aussi permettre de financer les autres projets d'infrastructures européens d'intérêt commun définis dans lesdites décisions.
- (15) Le concours financier communautaire est octroyé dans le but de développer des projets d'investissement dans les RTE-T et RTE-E, de fournir un engagement financier ferme, de mobiliser les investisseurs institutionnels et d'inciter à la formation de partenariats de financement entre secteur public et secteur privé. Dans le secteur de l'énergie, le concours financier vise principalement à aider à surmonter les obstacles financiers pouvant surgir lors de la préparation des projets et lors de leur développement préalable à la construction, et devrait être concentré sur les tronçons transfrontaliers des projets prioritaires et sur les interconnexions avec les pays voisins.
- (16) Dans sa communication au Parlement européen et au Conseil du 4 juillet 2005 sur le déploiement du système européen de signalisation ferroviaire ERTMS/ETCS, la Commission a souligné l'importance d'assurer une migration rapide et coordonnée vers ce système afin d'assurer l'interopérabilité du RTE-T. À cette fin, un soutien communautaire ciblé et limité dans le temps est nécessaire, à la fois pour les équipements au sol et les équipements embarqués.
- (17) Pour certains projets, les États membres concernés peuvent être représentés par des organisations internationales. Pour certains projets, la Commission peut en confier l'exécution à des entreprises communes, au sens de l'article 171 du traité. Ces situations particulières nécessitent d'étendre la notion de bénéficiaire de la contribution financière communautaire aux fins du présent règlement.

<sup>(1)</sup> Décision n° 1364/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 établissant des orientations relatives aux réseaux transeuropéens d'énergie (JO L 262 du 22.9.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO L 228 du 23.9.1995, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1159/2005 du Parlement européen et du Conseil (JO L 191 du 22.7.2005, p. 16).

- (18) Afin de répondre aux besoins spécifiques de chaque projet et d'accroître l'efficacité et la valeur du concours financier communautaire, ce concours peut prendre plusieurs formes: des subventions pour des études et des travaux, des subventions pour la rémunération de la mise à disposition, des bonifications d'intérêts, des garanties de prêt ou la participation à des fonds de capital-risque. Quelle que soit sa forme, le concours financier communautaire devrait être octroyé conformément aux dispositions du règlement (CE, Euratom) n° 1605/2002 du Conseil du 25 juin 2002 portant règlement financier applicable au budget général des Communautés européennes <sup>(1)</sup> et de ses modalités d'exécution, sauf dans les cas où le présent règlement déroge expressément à ces règles. L'octroi de garanties de prêt et la participation à des fonds de capital-risque devraient être fondés sur les principes du marché et viser, à plus long terme, l'autofinancement.
- (19) Pour l'application du concours financier communautaire à des projets de grande envergure s'échelonnant sur plusieurs années, il convient de permettre un engagement de la Communauté sur une base pluriannuelle, différencié selon le projet financé et les crédits d'engagement autorisés annuellement. Seul un engagement financier ferme, attractif et liant la Communauté sur le long terme permettra de réduire les incertitudes liées à la réalisation de ces projets et de mobiliser les investisseurs tant publics que privés. Les projets s'inscrivant dans le programme pluriannuel figurent au sommet des priorités du développement du RTE-T visées dans la décision n° 1692/96/CE et requièrent une action communautaire continue pour pouvoir être menés à bonne fin sans heurts et de manière efficace.
- (20) Il y a lieu d'encourager des formes, institutionnelles ou contractuelles, de financement public-privé ayant fait la preuve de leur efficacité, par le biais de garanties juridiques compatibles avec le droit de la concurrence et le marché intérieur, tout en diffusant les bonnes pratiques entre les États membres.
- (21) Une attention particulière devrait être apportée à la coordination efficace de l'ensemble des actions communautaires ayant une incidence sur les réseaux transeuropéens, notamment les financements issus des Fonds structurels et du Fonds de cohésion ainsi que les interventions de la Banque européenne d'investissement (ci-après dénommée «BEI»).
- (22) Le présent règlement établit, pour l'ensemble de la durée de sa mise en œuvre, une enveloppe financière qui constitue la référence privilégiée, au sens du point 37 de l'accord interinstitutionnel du 17 mai 2006 entre le Parlement européen, le Conseil et la Commission sur la discipline budgétaire et la bonne gestion financière <sup>(2)</sup>, pour l'autorité budgétaire dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.
- (23) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(3)</sup>.
- (24) À la lumière des développements de chacune des composantes des RTE-T et des RTE-E et de leurs caractéristiques intrinsèques, et dans l'optique d'une gestion plus efficace, il est souhaitable de prévoir plusieurs règlements distincts pour les domaines couverts jusqu'à présent par le seul règlement (CE) n° 2236/95.
- (25) Par le présent règlement, il y a lieu d'établir les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des RTE-T et des RTE-E conformément aux droit et politiques communautaires notamment en matière de concurrence, de protection de l'environnement, de santé, de développement durable, de passation des marchés publics et de mise en œuvre effective des politiques communautaires en matière d'interopérabilité.
- (26) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en œuvre des RTE-T et des RTE-E, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la nécessité de coordonner les actions nationales, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### Article premier

#### Objet

Le présent règlement définit les conditions, les modalités et les procédures de mise en œuvre du concours financier communautaire en faveur de projets d'intérêt commun dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie, en vertu de l'article 155, paragraphe 1, du traité.

#### Article 2

#### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «projet d'intérêt commun»: un projet ou une partie de projet reconnu d'intérêt commun pour la Communauté, dans le domaine des transports dans le cadre de la décision n° 1692/96/CE ou dans le domaine de l'énergie dans le cadre de la décision n° 1364/2006/CE;
- 2) «projet prioritaire»: dans le domaine des transports, un projet d'intérêt commun situé sur un axe, ou tout autre projet, cité à l'annexe III de la décision n° 1692/96/CE ou, dans le domaine de l'énergie, un projet d'intérêt commun considéré comme prioritaire pour la Communauté dans le cadre de la décision n° 1364/2006/CE;
- 3) «projet d'intérêt européen»: dans le domaine de l'énergie, un projet à maturité qui est situé sur un axe prioritaire visé dans la décision n° 1364/2006/CE et qui est de nature transfrontalière ou qui a des incidences notables sur la capacité de transport transfrontalier;

<sup>(1)</sup> JO L 248 du 16.9.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1995/2006 (JO L 390 du 30.12.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> JO C 139 du 14.6.2006, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 27.7.2006, p. 11).

- 4) «partie de projet»: toute activité indépendante financièrement, techniquement ou dans le temps, concourant à la réalisation d'un projet;
- 5) «tronçon transfrontalier»: les tronçons transfrontaliers visés à l'article 19 *ter* de la décision n° 1692/96/CE et les tronçons transfrontaliers assurant, via un pays tiers, la continuité d'un projet prioritaire entre deux États membres;
- 6) «goulet d'étranglement»: dans le domaine des transports, les obstacles en termes de vitesse et/ou de capacité qui ne permettent pas de garantir la continuité des flux de transport;
- 7) «bénéficiaire»: un ou plusieurs États membres, des organisations internationales ou entreprises communes au sens de l'article 171 du traité, ou des entreprises ou organismes publics ou privés ayant l'entière responsabilité d'un projet et se proposant d'investir des fonds propres ou des fonds fournis par des tiers en vue de mettre en œuvre le projet;
- 8) «études»: les activités nécessaires à la préparation de la mise en œuvre d'un projet, y compris les études préparatoires, de faisabilité, d'évaluation et de validation, et toute autre mesure d'appui technique, y compris les actions préalables aux travaux nécessaires à la définition et au développement complets d'un projet ainsi qu'à la prise de décision quant à son financement, telles que les actions de reconnaissance sur les sites concernés et la préparation du montage financier;
- 9) «travaux»: l'achat, la fourniture et le déploiement des composants, des systèmes et des services, la réalisation des travaux de construction et d'installation relatifs à un projet, la réception des installations et le lancement d'un projet;
- 10) «coût du projet»: le coût total des études ou des travaux directement liés et nécessaires à la réalisation d'un projet et supportés par un bénéficiaire;
- 11) «coût éligible»: la partie du coût du projet prise en considération par la Commission pour le calcul du concours financier communautaire;
- 12) «instrument de garantie de prêt»: une garantie accordée par la BEI en faveur d'une facilité de trésorerie de réserve accordée à des projets d'intérêt commun dans le domaine des transports. Il couvre les risques liés au service de la dette résultant du déficit de la demande et de la perte de revenus imprévus qui en découle durant la période initiale de mise en œuvre du projet. L'instrument de garantie de prêt n'est utilisé que pour les projets dont la viabilité financière est fondée, en tout ou partie, sur des recettes, des péages ou d'autres revenus provenant des usagers ou bénéficiaires ou de paiements effectués en leur nom;
- 13) «mécanismes de rémunération de la mise à disposition»: des mécanismes de financement pour projets d'infrastructures, construites et exploitées par un investisseur privé qui reçoit des paiements périodiques après la phase de construction en rémunération du service d'infrastructure fourni. Le montant du paiement dépend du degré de réalisation des niveaux de prestations convenus contractuellement. La rémunération de la mise à disposition est versée pendant la durée du contrat passé entre l'autorité ayant adjugé le contrat et le promoteur du projet, et sert à couvrir les coûts

de construction, de financement, d'entretien et d'exploitation.

## CHAPITRE II

### PROJETS ÉLIGIBLES, FORMES ET MODALITÉS DU CONCOURS FINANCIER, CUMUL DES FINANCEMENTS

#### Article 3

#### Éligibilité des projets et des demandes de concours financier communautaire

1. Seuls les projets d'intérêt commun peuvent bénéficier d'un concours financier communautaire au titre du présent règlement.

L'éligibilité des demandes de concours financier communautaire pour de tels projets est subordonnée au respect du droit communautaire.

2. Dans le domaine des transports uniquement, l'éligibilité est également subordonnée à l'engagement, par le demandeur du concours financier communautaire et, le cas échéant, les États membres concernés, de contribuer financièrement au projet faisant l'objet de la demande, en mobilisant, s'il y a lieu, des fonds privés.

3. Les projets dans le domaine des transports relatifs à un tronçon transfrontalier ou à une partie de ce tronçon peuvent bénéficier d'un concours financier communautaire s'il existe entre les États membres concernés ou entre les États membres et les pays tiers concernés un accord écrit portant sur l'achèvement des tronçons transfrontaliers. À titre exceptionnel, lorsqu'un projet est nécessaire pour relier des infrastructures au réseau d'un État membre voisin ou d'un pays tiers sans qu'il faille pour autant traverser la frontière, l'accord écrit visé ci-dessus n'est pas exigé.

#### Article 4

#### Présentation des demandes de concours financier communautaire

Les demandes de concours financier communautaire sont présentées à la Commission par un ou plusieurs États membres, ou, avec l'accord des États membres concernés, par des organisations internationales, des entreprises communes ou des entreprises ou organismes publics ou privés.

Les modalités de présentation des demandes de concours financier sont arrêtées conformément à l'article 9, paragraphe 1.

#### Article 5

#### Sélection des projets

1. Les projets d'intérêt commun bénéficient d'un concours financier communautaire en fonction de leur degré de contribution aux objectifs et aux priorités définis dans le cadre des décisions n° 1692/96/CE et n° 1364/2006/CE.

2. Dans le domaine des transports, une attention particulière est accordée aux projets suivants:

- les projets prioritaires;
- les projets destinés à éliminer les goulets d'étranglement, en particulier dans le cadre de projets prioritaires;
- les projets présentés ou soutenus conjointement par au moins deux États membres, en particulier ceux impliquant des tronçons transfrontaliers;

- d) les projets contribuant à la continuité du réseau et à l'optimisation de sa capacité;
- e) les projets contribuant à l'amélioration de la qualité de service offerte sur le RTE-T et qui favorisent, entre autres par le biais d'interventions sur les infrastructures, la sécurité et la sûreté des usagers et assurent l'interopérabilité entre les réseaux nationaux;
- f) les projets liés au développement et au déploiement des systèmes de gestion du trafic ferroviaire, routier, aérien, navigable intérieur, maritime et côtier qui garantissent l'interopérabilité entre les réseaux nationaux;
- g) les projets qui contribuent à l'achèvement du marché intérieur; et
- h) les projets qui contribuent au rééquilibrage entre les modes de transport privilégiant ceux qui sont les plus respectueux pour l'environnement, tels que les voies de navigation intérieure.
3. Dans le domaine de l'énergie une attention particulière est accordée aux projets d'intérêt européen qui contribuent:
- a) au développement du réseau pour renforcer la cohésion économique et sociale en réduisant l'isolement des régions moins favorisées et insulaires de la Communauté;
- b) à l'optimisation de la capacité du réseau et l'achèvement du marché intérieur de l'énergie, en particulier en ce qui concerne les projets comportant des tronçons transfrontaliers;
- c) à la sécurité de l'approvisionnement énergétique, la diversification des sources d'approvisionnement énergétique et, en particulier, aux interconnexions avec les pays tiers;
- d) au raccordement des productions d'énergies renouvelables; et
- e) à la sûreté, la fiabilité et l'interopérabilité des réseaux interconnectés.
4. La décision d'octroyer un concours financier communautaire prend en considération, entre autres:
- a) la maturité du projet;
- b) l'effet de levier de l'intervention communautaire sur les financements publics et privés;
- c) la solidité du montage financier;
- d) les incidences socio-économiques;
- e) les conséquences pour l'environnement;
- f) la nécessité de surmonter les obstacles financiers; et
- g) la complexité du projet, par exemple celle liée à la nécessité de franchir un obstacle naturel.
- b) dans le domaine des transports, subventions pour des travaux dans le cadre de mécanismes de rémunération de la mise à disposition;
- c) bonifications d'intérêts sur les prêts accordés par la BEI ou d'autres organismes financiers publics ou privés;
- d) contribution financière au provisionnement et à la dotation de capital pour les garanties que doit accorder la BEI sur ses ressources propres au titre de l'instrument de garantie de prêt. Ces garanties ne peuvent pas dépasser une durée de cinq ans après la date à laquelle le projet est mis en œuvre. À titre exceptionnel, dans des cas dûment justifiés, la garantie peut être accordée pour une durée allant jusqu'à sept années. La contribution du budget général de l'Union européenne à l'instrument de garantie de prêt ne peut pas être supérieure à 500 millions EUR. La BEI contribue pour un montant équivalent. Le risque auquel la Communauté s'expose dans le cadre de l'instrument de garantie de prêt, y compris les commissions de gestion et les autres coûts éligibles, est limité au montant de la contribution communautaire à cet instrument et il n'y a pas d'autre engagement sur le budget général de l'Union européenne. Le risque résiduel inhérent à toutes les opérations est supporté par la BEI. Les principales modalités, conditions et procédures relatives à l'instrument de garantie de prêt sont fixées à l'annexe;
- e) participation de capital à risque en ce qui concerne les fonds d'investissement ou des entreprises financières comparables, ayant pour priorité de fournir des capitaux à risque pour des projets de réseaux transeuropéens et comprenant des investissements importants du secteur privé; cette participation de capital à risque ne doit pas dépasser 1 % des ressources budgétaires fixées à l'article 18;
- f) contribution financière aux activités, liées au projet, des entreprises communes.
2. Le montant du concours financier communautaire accordé selon les formes visées au paragraphe 1, points a), b), c) et f), tient compte des critères fixés à l'article 5 et ne dépasse pas les taux suivants:
- a) en ce qui concerne les études, 50 % du coût éligible, quel que soit le projet d'intérêt commun concerné;
- b) en ce qui concerne les travaux:
- i) pour les projets prioritaires dans le domaine des transports:
- 20 % maximum du coût éligible,
  - 30 % maximum du coût éligible pour les tronçons transfrontaliers, pour autant que les États membres concernés aient donné à la Commission toutes les garanties nécessaires sur la viabilité financière et sur le calendrier de mise en œuvre du projet;

#### Article 6

#### Formes et modalités du concours financier communautaire

1. Le concours financier communautaire pour les projets d'intérêt commun peut prendre une ou plusieurs des formes d'intervention suivantes:

- a) subventions pour des études ou des travaux;

- ii) pour les projets dans le domaine de l'énergie, 10 % maximum du coût éligible;
  - iii) pour les projets dans le domaine des transports, autres que les projets prioritaires, 10 % maximum du coût éligible;
- c) en ce qui concerne le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS):
- i) pour les équipements au sol, 50 % maximum du coût éligible des études et des travaux;
  - ii) pour les équipements embarqués:
    - 50 % maximum du coût éligible de développement et de réalisation des prototypes pour l'installation d'ERTMS sur du matériel roulant existant, à condition que le prototype soit certifié dans au moins deux États membres,
    - 50 % maximum du coût éligible des équipements en série pour l'installation d'ERTMS sur du matériel roulant; la Commission fixe toutefois, dans le cadre du programme pluriannuel, un montant maximal d'intervention par unité de traction;
- d) pour les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, navigable intérieur, maritime et côtier, 20 % maximum du coût éligible des travaux.

3. La Commission arrête, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, les mesures d'exécution pour les instruments visés au paragraphe 1, points c) et e), du présent article.

#### Article 7

##### Autres concours et instruments financiers

1. Les opérations de financements de la BEI sont compatibles avec l'octroi d'un concours financier au titre du présent règlement.
2. La Commission coordonne et s'assure de la cohérence des projets cofinancés dans le cadre du présent règlement avec les actions connexes bénéficiant d'autres contributions et instruments financiers communautaires, ainsi que d'opérations de financement de la BEI.

### CHAPITRE III

#### PROGRAMMATION, MISE EN ŒUVRE ET CONTRÔLE

#### Article 8

##### Programmes de travail pluriannuels et annuels

1. La Commission, agissant conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, applique, lors de l'établissement des programmes de travail pluriannuels et annuels, les critères prévus à l'article 5 et les objectifs et priorités définis dans le cadre des décisions n° 1692/96/CE et n° 1364/2006/CE.
2. Un programme de travail pluriannuel dans le domaine des transports couvre les projets prioritaires et les systèmes de gestion du trafic routier, aérien, ferroviaire, navigable intérieur,

maritime et côtier. Le montant de l'enveloppe financière est compris dans une fourchette de 80 à 85 % des ressources budgétaires affectées aux transports, visées à l'article 18.

3. Le programme de travail annuel dans le domaine des transports applique les critères pour l'octroi d'un concours financier aux projets d'intérêt commun non inclus dans le programme pluriannuel.

4. Le programme de travail annuel dans le domaine de l'énergie applique les critères pour l'octroi d'un concours financier aux projets d'intérêt commun.

5. Le programme de travail pluriannuel est examiné au moins à mi-parcours et, si nécessaire, révisé conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.

#### Article 9

##### Octroi du concours financier communautaire

1. À la suite de chaque appel à propositions sur la base des programmes de travail pluriannuels ou annuels visés à l'article 8, paragraphe 1, la Commission décide, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, du montant du concours financier à octroyer aux projets ou parties de projets sélectionnés. Elle précise les conditions et modalités de leur mise en œuvre.

2. La Commission informe les bénéficiaires et les États membres concernés de tout concours financier à octroyer.

#### Article 10

##### Dispositions financières

1. Les engagements budgétaires peuvent être fractionnés en versements annuels. Chaque année, la Commission engage les versements annuels en tenant compte de l'état d'avancement des projets ou phases de projets bénéficiant d'un concours financier, des besoins prévisionnels et des disponibilités budgétaires.

L'échéancier indicatif de l'engagement des différents versements annuels est communiqué aux bénéficiaires et aux États membres concernés.

2. Le concours communautaire ne peut couvrir que les dépenses liées au projet encourues par les bénéficiaires ou les tiers chargés de la mise en œuvre d'un projet.

Les dépenses sont éligibles à compter de la date de dépôt de la demande de concours financier. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, les dépenses résultant de projets figurant dans le programme pluriannuel peuvent être éligibles à partir du 1<sup>er</sup> janvier de l'année en cours.

La TVA est un coût non éligible, à l'exception de la TVA non remboursable.

3. Les paiements sont effectués sous la forme d'un préfinancement, le cas échéant fractionné en plusieurs versements, de versements intermédiaires et du paiement du solde.

Les modalités de paiement sont définies en tenant compte notamment de la mise en œuvre pluriannuelle des projets d'infrastructure.

Le préfinancement, ou le cas échéant son premier versement, est payé lorsque le concours financier est octroyé.

Tout paiement intermédiaire est effectué sur la base des demandes de paiement, sous réserve du respect de l'article 13.

Le paiement du solde est effectué après acceptation du rapport final relatif au projet ou à l'étude présenté par le bénéficiaire et certifié par les États membres concernés. Le rapport final expose en particulier les dépenses effectivement encourues.

4. Dans le cadre des mécanismes de rémunération de la mise à disposition, le premier paiement de préfinancement est effectué dans un délai pouvant aller jusqu'à trois ans après l'octroi du concours financier communautaire, sur certification par les États membres du lancement du projet et après transmission du contrat de partenariat public-privé correspondant. D'autres paiements de préfinancement peuvent être effectués sur certification par les États membres de l'état d'avancement du projet.

Le paiement du solde est effectué après le début de la phase opérationnelle du projet après vérification que l'infrastructure a été livrée, sur certification par les États membres que les dépenses faisant l'objet de la demande ont été réellement encourues et sur présentation de la preuve que le montant total de la rémunération de la mise à disposition couvre le montant du concours financier communautaire.

Dans le cas où aucun paiement de la rémunération de la mise à disposition n'est dû du fait d'un manque de livraison de l'infrastructure, la Commission recouvre les paiements de préfinancement qu'elle a effectués.

#### Article 11

##### Responsabilité des États membres

1. Les États membres mettent tout en œuvre pour exécuter, dans leur domaine de responsabilité, les projets d'intérêt commun qui bénéficient du concours financier communautaire accordé dans le cadre du présent règlement.

2. Les États membres effectuent un suivi technique et un contrôle financier des projets en étroite collaboration avec la Commission et certifient la réalité et la conformité des dépenses encourues au titre de projets ou de parties de projets. Les États membres peuvent demander la participation de la Commission lors de contrôles sur place.

3. Les États membres informent la Commission des mesures prises au titre du paragraphe 2 et lui fournissent notamment une description des systèmes de contrôle, de gestion et de suivi créés pour assurer que les projets sont menés à bonne fin.

#### Article 12

##### Compatibilité avec le droit communautaire et les politiques communautaires

Les projets financés au titre du présent règlement sont menés en conformité avec le droit communautaire et tiennent compte des politiques communautaires, notamment celles en matière de concurrence, de protection de l'environnement, de santé, de développement durable, de passation des marchés publics et d'interopérabilité.

#### Article 13

##### Annulation, réduction, suspension et suppression du concours

1. Après un examen approprié et après en avoir informé les bénéficiaires et les États membres concernés afin qu'ils puissent présenter leurs observations dans un délai déterminé, la Commission:

- a) annule, sauf dans des cas dûment justifiés, le concours financier accordé pour les projets ou parties de projets qui n'ont pas démarré dans les deux ans qui suivent la date de commencement du projet fixée dans les conditions d'octroi du concours;
- b) peut suspendre, réduire ou supprimer le concours financier:
  - i) en cas d'irrégularité commise dans la mise en œuvre du projet ou d'une partie de projet, au regard des dispositions du droit communautaire; et
  - ii) en cas de non-respect des conditions régissant l'octroi du concours financier, en particulier si une modification importante affectant la nature du projet ou les modalités de mise en œuvre a été apportée sans l'approbation de la Commission;
- c) peut, en tenant compte de tous les facteurs pertinents, demander le remboursement du concours financier accordé, si dans les quatre ans qui suivent la date d'achèvement du projet fixée dans les conditions régissant l'octroi du concours, la mise en œuvre du projet ou de la partie de projet bénéficiant de ce concours n'a pas été achevée.

2. La Commission peut recouvrer tout ou partie des sommes déjà versées:

- a) lorsque cela est nécessaire, notamment à la suite de l'annulation, de la suppression ou de la réduction du concours financier ou de la demande de remboursement du concours; ou
- b) en cas de cumul de concours financiers communautaires pour une partie d'un projet.

#### Article 14

##### Protection des intérêts financiers de la Communauté

1. L'Office européen de lutte anti-fraude (OLAF) peut procéder à des contrôles et vérifications sur place en application du règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités <sup>(1)</sup>.

2. Les conditions régissant l'octroi du concours financier communautaire peuvent notamment prévoir un suivi et des contrôles financiers à effectuer par la Commission, ou tout représentant habilité par elle, et des audits à réaliser par la Cour des comptes, le cas échéant sur place.

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

<sup>(1)</sup> JO L 292 du 15.11.1996, p. 2.

## CHAPITRE IV

## DISPOSITIONS FINALES

## Article 15

**Procédure de comité**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
3. Le comité adopte son règlement intérieur.
4. La BEI désigne un représentant au comité qui ne prend pas part au vote.

## Article 16

**Évaluation**

1. La Commission et les États membres, assistés des bénéficiaires, peuvent procéder à une évaluation des modalités de réalisation des projets ainsi que de l'impact de leur mise en œuvre, afin d'apprécier si les objectifs prévus, y compris en matière de protection de l'environnement, ont été atteints.
2. La Commission peut demander à un État membre bénéficiaire de présenter une évaluation spécifique des projets financés dans le cadre du présent règlement ou, le cas échéant, de lui fournir les informations et l'assistance nécessaires pour procéder à l'évaluation de ces projets.

## Article 17

**Information et publicité**

1. La Commission présente tous les deux ans au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions un rapport sur les activités réalisées dans le cadre du présent règlement. Ce rapport contient une évaluation des résultats réalisés grâce au concours financier communautaire dans différents domaines d'application, eu égard aux objectifs initiaux, ainsi qu'un chapitre sur le contenu et la mise en œuvre du programme pluriannuel en cours. Ce rapport contient également des informations relatives aux sources de financement de chaque projet.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 20 juin 2007.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

H.-G. PÖTTERING

2. Les États membres concernés et, le cas échéant, les bénéficiaires veillent à ce qu'une publicité adéquate entoure le concours accordé au titre du présent règlement afin de faire connaître à l'opinion publique le rôle joué par la Communauté dans la réalisation des projets.

## Article 18

**Ressources budgétaires**

1. L'enveloppe financière pour la mise en œuvre du présent règlement pour la période 2007-2013 est de 8 168 000 000 EUR, dont 8 013 000 000 EUR pour le RTE-T et 155 000 000 EUR pour le RTE-E.
2. Les crédits annuels sont autorisés par l'autorité budgétaire dans la limite du cadre financier pluriannuel.

## Article 19

**Clause de révision**

Avant la fin de l'année 2010, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport général sur l'expérience acquise dans le cadre des mécanismes prévus par le présent règlement pour l'octroi du concours financier communautaire.

Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure prévue à l'article 156, premier alinéa, du traité, décident si et dans quelles conditions les mécanismes prévus par le présent règlement sont maintenus ou modifiés au-delà de la période visée à l'article 18 du présent règlement.

## Article 20

**Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Les actions en cours dans le domaine du transport et de l'énergie à la date d'application du présent règlement continuent d'être régies par le règlement (CE) n° 2236/95, dans sa version en vigueur au 31 décembre 2006.

*Par le Conseil*

*Le président*

G. GLOSER

## ANNEXE

**Principales modalités, conditions et procédures de l'instrument de garantie de prêt visé à l'article 6, paragraphe 1, point d)**

La BEI est un partenaire du partage des risques et gère la contribution communautaire à l'instrument de garantie de prêt au nom de la Communauté. Des conditions et modalités d'application de l'instrument de garantie de prêt, y compris son suivi et son contrôle, sont fixées de manière plus détaillée dans un accord de coopération entre la Commission et la BEI, en tenant compte des dispositions figurant dans la présente annexe.

INSTRUMENT DE GARANTIE DE PRÊT POUR LES PROJETS RELATIFS AU RTE-TRANSPORT	
<b>Contribution communautaire</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sans préjudice de la procédure d'adaptation prenant effet à partir de 2010, décrite au paragraphe 2, la contribution du budget général de l'Union européenne à l'instrument de garantie de prêt est mise à la disposition de la BEI conformément au calendrier suivant: <ul style="list-style-type: none"> <li>2007 10 millions EUR</li> <li>2008 35 millions EUR</li> <li>2009 60 millions EUR</li> <li>2010 80 millions EUR</li> <li>2011 105 millions EUR</li> <li>2012 110 millions EUR</li> <li>2013 100 millions EUR</li> </ul> </li> <li>Durant les années allant de 2007 à 2009, la Commission verse à la BEI les montants annuels prévus ci-dessus. À partir de 2010, la BEI demande le transfert des sommes sur le compte fiduciaire, dans la limite du montant cumulé indiqué dans le calendrier. La demande est formulée avant le 31 décembre de l'année précédente et s'accompagne d'une prévision des besoins à couvrir par la contribution communautaire prévue. Cette prévision sert de base à une adaptation, fondée sur la demande, des versements annuels indiqués ci-dessus, qui est décidée conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2.</li> </ol>
<b>Compte fiduciaire</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>La BEI crée un compte fiduciaire pour recueillir la contribution communautaire et les revenus découlant de cette dernière.</li> <li>Les intérêts perçus sur le compte fiduciaire et les autres revenus découlant de la contribution communautaire, tels que les primes de garantie et les marges d'intérêt et de risque sur les montants versés par la BEI, sont ajoutés aux ressources du compte fiduciaire, à moins que la Commission ne décide, conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, qu'ils soient reversés sur la ligne budgétaire RTE-T.</li> <li>Les sommes utilisées aux fins d'une dotation de capital sont remboursées sur le compte fiduciaire après que les montants déboursés par la BEI au titre de l'instrument de garantie de prêt ont été totalement remboursés.</li> </ol>
<b>Utilisation de la contribution communautaire</b>	<p>La BEI utilise la contribution communautaire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— afin de constituer, pour chaque projet éligible, une provision pour pertes attendues et une dotation en capital, conformément aux règles en la matière de la BEI et à l'analyse des risques réalisée par la BEI en accord avec la politique applicable dans le cadre du mécanisme de financement structuré;</li> <li>— afin de couvrir les coûts éligibles liés non pas au projet mais à l'établissement et à la gestion de l'instrument de garantie de prêt. Ces coûts sont définis dans l'accord de gestion conclu entre la Commission et la BEI.</li> </ul>
<b>Partage des risques</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>La contribution communautaire est utilisée par la BEI afin de constituer, pour chaque projet éligible, une provision pour pertes attendues et une dotation en capital.</li> <li>La provision pour pertes attendues couvre les pertes attendues dans le cadre d'un projet. La part de la contribution communautaire couvrant, pour chaque opération éligible, la provision pour pertes statistiquement attendues est versée du compte fiduciaire à la BEI, couvrant ainsi un pourcentage du risque. Ce pourcentage est variable et dépend du degré de risque de l'opération ainsi que de sa maturité.</li> <li>La dotation en capital couvre les pertes non prévues dans le cadre d'un projet. La part de la contribution communautaire correspondant à la dotation en capital est affectée dans le compte fiduciaire à chaque opération sous-jacente. Ce montant peut être exigé par la BEI en cas de recours à la garantie accordée par elle au titre de l'instrument de garantie de prêt, couvrant ainsi un pourcentage supplémentaire des risques qu'elle encourt.</li> <li>Les modalités de partage des risques découlant du mécanisme ci-dessus se traduisent par un partage approprié, entre le compte fiduciaire et la BEI, de la marge de risque que la BEI impute à sa contrepartie dans le cadre de l'opération sous-jacente relevant de l'instrument de garantie de prêt.</li> </ol>

INSTRUMENT DE GARANTIE DE PRÊT POUR LES PROJETS RELATIFS AU RTE-TRANSPORT	
<b>Garantie de la BEI</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'instrument de garantie de prêt consiste en une garantie de la BEI en vertu de laquelle une facilité de trésorerie de réserve est octroyée à un projet éligible dans des conditions compatibles avec l'instrument de garantie de prêt.</li> <li>2. Si les pourvoyeurs de cette facilité de trésorerie de réserve sont autorisés à faire appel à la garantie de la BEI dans le cadre de l'instrument de garantie de prêt, la BEI leur verse toutes les sommes dues et devient créancière du projet.</li> <li>3. Une fois que la BEI est devenue créancière du projet, ses droits au titre de l'instrument de garantie de prêt sont d'un rang inférieur au service de la dette de la facilité de crédit prioritaire et supérieur au financement sous forme de prise de participation et aux financements connexes.</li> <li>4. La facilité de trésorerie de réserve ne devrait pas dépasser 20 % du montant total de la créance privilégiée engagée lors de la clôture financière.</li> </ol>
<b>Fixation des prix</b>	Le prix des garanties dans le cadre de l'instrument de garantie de prêt, fondé sur la marge de risque et la couverture de tous les coûts administratifs de l'instrument de garantie qui sont liés au projet, est déterminé conformément aux règles et critères habituels de la BEI en la matière.
<b>Procédure de demande</b>	Les demandes de couverture de risques au titre de l'instrument de garantie de prêt sont adressées à la BEI conformément à la procédure de demande habituelle de la BEI.
<b>Procédure d'approbation</b>	La BEI est chargée de la procédure de contrôle préalable aux plans financier, technique, juridique et des risques et décide de l'octroi d'une garantie au titre de l'instrument de garantie de prêt conformément à ses règles et critères habituels, dont la qualité des propositions individuelles, la solvabilité des emprunteurs, l'acceptabilité des conditions et la demande du marché.
<b>Durée de l'instrument de garantie de prêt</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La contribution communautaire à l'instrument de garantie de prêt est engagée au plus tard le 31 décembre 2013. L'approbation effective des garanties doit être achevée d'ici le 31 décembre 2014.</li> <li>2. En cas d'extinction de l'instrument de garantie de prêt au cours de la période actuelle du cadre financier, toutes liquidités sur le compte fiduciaire autres que les fonds engagés et les fonds nécessaires à la couverture d'autres coûts et dépenses éligibles sont reversés sur la ligne budgétaire RTE-T. Si l'instrument de garantie de prêt n'est pas reconduit lors de la prochaine période du cadre financier, tous les fonds restants sont reversés dans le volet des recettes du budget général de l'UE.</li> <li>3. Les fonds alloués à l'instrument de garantie de prêt peuvent être sollicités jusqu'à l'expiration de la dernière garantie ou jusqu'au remboursement de la dernière dette subordonnée, si ce remboursement intervient avant l'expiration de la dernière garantie.</li> </ol>
<b>Établissement de rapports</b>	Les modalités d'établissement des rapports annuels relatifs à la mise en œuvre de l'instrument de garantie de prêt sont fixées d'un commun accord par la Commission et la BEI.