



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.10.2011

COM(2011) 659 final

2011/0301 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour
l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007
déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire
dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie**

{ SEC(2011) 1237 final }

{ SEC(2011) 1239 final }

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

En ces temps de rigueur budgétaire, des formules novatrices doivent être trouvées pour mobiliser sans plus tarder une plus grande part de l'épargne privée et améliorer la panoplie des instruments financiers disponibles pour des projets d'infrastructures, notamment dans les domaines de l'énergie, des transports et des TIC. Les possibilités réduites d'accès au financement par les projets d'infrastructures exigent d'autres sources de financement par emprunt. Pour les projets d'infrastructures présentant un potentiel commercial, la norme devrait être que les fonds de l'UE soient combinés avec le secteur bancaire et celui du marché des capitaux dans le cadre de partenariats, notamment via la Banque européenne d'investissement (BEI), en sa qualité d'organisme financier de l'UE telle qu'elle est établie par le traité.

(a) L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (2014-2020)

Le 29 juin 2011, la Commission européenne a adopté sa proposition relative au cadre financier pluriannuel pour la période 2014-2020. Parmi les décisions essentielles figurait celle de placer l'octroi du concours financier dans les infrastructures de transports, d'énergie et des TIC sous un cadre législatif commun, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe («MIE»):

«La Commission a décidé de proposer la création d'un mécanisme pour l'interconnexion en Europe afin d'accélérer le développement des infrastructures nécessaires à l'UE. (...)Ce mécanisme financera, dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC, des infrastructures prioritaires préalablement sélectionnées qui présentent un intérêt pour l'UE, ainsi que des infrastructures à la fois physiques et liées aux technologies de l'information, compatibles avec les critères du développement durable¹.»

Suite à cette décision, la Commission présentera une proposition de nouveau règlement établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe. L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets s'inscrira dans la gamme de titres de créance auxquels le mécanisme peut avoir recours en plus des subventions et instruments de capitaux propres.

Le mécanisme offrira un cadre à plus long terme garantissant la création et la mise en œuvre, en temps utile et de manière efficace, de projets dans le domaine de l'énergie, des transports et des télécommunications. Une stratégie complète dotée d'une liste préliminaire de projets d'infrastructures prioritaires² comporte le grand avantage de pouvoir attirer plus d'investissements privés tout en contribuant simultanément à l'achèvement du marché intérieur.

¹ COM(2011) 500 final

² COM(2011) 500 - Un budget pour la stratégie Europe 2020 et les documents de travail de la Commission y relatifs.

Il y a lieu de prévoir des instruments financiers pour réduire certains obstacles qui empêchent l'apport de financement par emprunt et par capitaux propres. Ces instruments visent avant tout à attirer et faciliter le financement de projets par le secteur privé. En même temps, l'essor de l'activité d'investissement dans les projets d'infrastructures stimule l'essor global des marchés financiers après la crise, améliore le rythme de la reprise économique et favorise la croissance. L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets fera partie intégrante des instruments de partage des risques associés au mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2014-2020. Les instruments financiers dans le cadre du mécanisme peuvent être étendus à d'autres secteurs tels que les infrastructures sociales, les énergies renouvelables ou certains projets spatiaux, pour autant qu'ils remplissent les critères économiques et financiers appropriés, et la Commission veillera à inviter un éventail de partenaires, notamment des institutions financières internationales et des institutions financières des États membres investies d'une mission de service public, à participer à la mise en œuvre des instruments financiers après 2013.

(b) L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets – phase pilote 2012-2013

La phase pilote 2012-2013 visera avant tout à préparer la phase opérationnelle de l'initiative dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe pour la période 2014-2020 et à fournir un soutien immédiat aux projets d'infrastructure.

En raison de l'austérité budgétaire dans les États membres, le danger existe que des projets d'infrastructures présentant un intérêt pour l'UE ne soient pas menés à bien au rythme nécessaire pour atteindre les objectifs de la stratégie Europe 2020, compromettant ainsi la reprise et la croissance économiques de l'UE.

En outre, les difficultés en termes de liquidités et de risques apparues lors de la crise financière ont poussé les banques à réagir en raccourcissant les maturités des prêts tout en imposant des exigences plus élevées en termes de tarification et de garantie en ce qui concerne les projets d'infrastructures. Même si les marchés de la dette bancaire affichent certains signes de reprise, les projets d'infrastructures éprouvent toujours de grandes difficultés à obtenir un financement sous forme d'octroi de crédits à long terme. Ceci explique l'importance grandissante que les marchés obligataires revêtent en tant que source de financement potentielle. Toutefois, en l'absence de mesures visant à rehausser le crédit, aucun emprunt obligataire pour le financement de projets n'a été émis au cours des dernières années dans les domaines du RTE-T, du RTE-E ou du haut débit. Tant que les projets d'infrastructures comporteront certains aspects et risques comme le développement de nouveaux secteurs, les incertitudes en termes de rentabilité au niveau des prévisions de recettes, certains aspects régionaux au titre desquels figurent l'influence de la crise de la dette souveraine et les retombées internationales qui rendent la préparation et la mise en œuvre de projets plus exigeantes et laborieuses, ces projets ne parviendront pas à susciter l'intérêt des investisseurs sur le marché des capitaux.

C'est dans ce contexte et pour contribuer à l'achèvement du marché intérieur qu'il est proposé de lancer une phase pilote pour l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC. Cette initiative entend mobiliser l'investissement dans des domaines qui stimuleront la croissance et seront créateurs d'emplois. Les besoins en investissement dans les infrastructures, étant donné l'importance et l'urgence qu'ils revêtent, combinés aux longs délais de préparation d'un projet, requièrent une attention immédiate pour s'employer à résoudre la pénurie de sources de financement et tirer profit de la dynamique créée par la consultation publique, et restaurer ainsi la confiance des investisseurs.

L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets vise à offrir le rehaussement du crédit nécessaire pour attirer les investisseurs du marché des capitaux, et faciliterait ainsi la création d'une nouvelle classe d'actifs en termes d'emprunts obligataires destinés au financement de projets d'infrastructures. Dans le cadre de la reprise économique et des actions de soutien visant à stimuler la croissance, il y a lieu de lancer l'initiative à un moment où les investisseurs du marché des capitaux commencent à rechercher d'autres possibilités d'investissement à long terme permettant de dégager des revenus stables. Le lancement d'une phase pilote s'avère nécessaire à double titre pour permettre une mise en œuvre plus efficace des instruments financiers dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe: d'une part pour permettre d'optimiser la conception des instruments et d'autre part pour stimuler l'appétit des investisseurs au cours de la période postérieure à 2013.

Même si la phase pilote est limitée en termes d'étendue, de disponibilité budgétaire et du nombre de projets qui pourront être soutenus, elle devrait faire évoluer l'attitude du marché vers une meilleure adhésion à l'idée générale du financement par emprunt des projets d'infrastructures sur le marché des capitaux et jeter ainsi les bases d'une mise en œuvre à part entière au titre de la période 2014-2020.

Cette initiative crée une valeur ajoutée pour l'UE en raison de sa capacité à transcender les questions de fragmentation de marché auxquelles serait confronté un État membre avec une initiative de ce type. L'initiative, plutôt que de remplacer les prêts bancaires, les complétera et fournira ainsi une nouvelle source de financement concurrentielle par des crédits à long terme pour les projets d'infrastructures. La levée de fonds auprès du secteur privé au travers des instruments financiers européens protégera l'octroi limité de fonds à des projets n'attirant pas suffisamment le capital privé.

Au cours de la phase pilote, la Commission travaillerait notamment avec la BEI afin d'optimiser la conception de l'initiative en vue de parvenir à une mise en œuvre optimale à compter de 2014. Les enseignements tirés de la phase pilote permettraient tant aux investisseurs qu'aux promoteurs des projets de se familiariser avec la structure des emprunts obligataires pour le financement de projets et seraient dûment pris en compte lors de toute initiative ultérieure. L'initiative, pour avoir une incidence maximale, pourrait aussi être appliquée à des projets qui se trouvent à un stade avancé du processus d'appel d'offres aux fins du refinancement pendant la période de construction ou immédiatement après celle-ci. Même si la phase pilote de l'initiative est mise en œuvre avec la BEI, il serait fait appel à une gamme élargie de partenaires d'exécution pour la phase de mise en œuvre postérieure à 2013.

Dans l'actuel cadre financier pluriannuel, l'UE a déjà mis en œuvre avec la BEI un instrument de partage des risques, intitulé «Instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T» (GPTT). Les techniques de partage des risques et les méthodes de travail de l'initiative seront harmonisées sur celles du GPTT, dont le champ d'application serait étendu à l'énergie et aux télécommunications. Comme pour le GPTT, il serait fait appel à l'UE afin de partager les risques avec la BEI. En raison des similitudes, on s'attend à ce que l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets exerce un effet multiplicateur de l'ordre de 15 à 20.

Vu le peu de temps disponible, la Commission invite le Parlement européen et le Conseil à adopter la proposition de phase pilote dans les plus brefs délais.

2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

Une consultation publique concernant les principes de base de l'initiative a été lancée le 28 février 2011. Par ailleurs, une conférence s'est tenue le 11 avril 2011 afin de discuter des avantages et des inconvénients de l'initiative envisagée. Au terme de la période de consultation, plus d'une centaine de réponses ont été reçues en provenance de différents secteurs.

Les parties intéressées ont accueilli favorablement l'initiative relative aux emprunts obligataires pour le financement de projets. Les réactions concernant les objectifs de l'initiative ont été positives, les parties intéressées estimant qu'elle pourrait permettre d'augmenter et de faciliter le financement des infrastructures en faisant des marchés obligataires une source de capital de financement supplémentaire dont la forme devrait susciter l'intérêt des investisseurs institutionnels. Le mécanisme envisagé et la notation de crédit A/A- ciblée ont été jugés appropriés.

Les répercussions de l'initiative sur les frais de financement et les maturités ont reçu une réaction relativement favorable; on estime que les frais devraient diminuer, et les maturités s'allonger; seules 2 % des personnes interrogées estiment que l'initiative n'abaissera pas les frais de financement, toutes les autres estimant que les répercussions seront, au pire, neutres et, au mieux, positives.

En ce qui concerne l'ampleur du rehaussement du crédit, la plupart des parties intéressées qui ont répondu à cette question ont estimé que des instruments de rehaussement du crédit s'élevant à 20 % du montant de la dette privilégiée étaient suffisants, certains réduisant ce pourcentage à un ordre de 10 à 20 % pour les secteurs concernés, à savoir le RTE-T, le RTE-E et les TIC. La quasi-totalité des parties intéressées estiment que ces trois secteurs doivent représenter les principaux projets à financer. Par ailleurs, un quart des parties intéressées sont d'avis que l'infrastructure sociale doit être intégrée et un cinquième des personnes interrogées estiment que les énergies renouvelables doivent également être éligibles. Ces projets ne font toutefois pas partie du champ d'application des domaines RTE-T, RTE-E et TIC et seront envisagés lors d'une phase ultérieure.

Les opinions divergeaient sur la question d'avoir un seul créancier déterminant. La Commission ne définira donc pas ce point de manière normative, mais elle encouragera les investisseurs, les promoteurs de projets et d'autres acteurs à convenir d'accords mutuellement acceptables.

Le caractère positif prédominant des réactions semble confirmer que la Commission et la BEI ont identifié un besoin significatif du marché dans le domaine du financement de projets, ce qui garantira la réussite de l'initiative, sous réserve de sa conception correcte.

L'analyse d'impact a mis en évidence l'existence de certains obstacles réglementaires dans les domaines touchant à la réglementation des marchés publics et des marchés des capitaux. La Commission continuera à s'employer à résoudre ces problèmes en vue de trouver des solutions appropriées, le cas échéant. Néanmoins, l'impression générale est que ces questions ne compromettent pas la mise en œuvre de la phase pilote, même si elles pourraient être de nature à la ralentir. Étant donné que les activités de financement de projets par les marchés obligataires font actuellement défaut en Europe, les parties intéressées ont souligné la nécessité de lancer l'initiative dans les plus brefs délais.

Étant donné que les emprunts obligataires destinés au financement de projets, un type d'instrument financier intersectoriel destiné aux infrastructures, n'existent pas encore au niveau européen, la phase pilote de 2012-2013 permettrait de mettre à l'épreuve sa conception et son acceptation par le marché afin d'améliorer son efficacité dans le cadre du MIE pour la période 2014-2020. Lors de la phase pilote, l'attention sera avant tout accordée aux projets se trouvant à un stade relativement avancé³ afin d'accélérer la mise en œuvre et de faciliter la création d'un portefeuille de projets. Pour récolter l'expérience pertinente visant à garantir une adoption rapide après 2013, la BEI est disposée à travailler sur des opérations concrètes parallèlement au processus législatif (c'est-à-dire avant la décision politique formelle), de manière à permettre l'exécution des premières transactions en 2012.

Suite à l'audience tenue avec le Comité d'analyse d'impact le 31 août 2011, celui-ci a rendu son avis le 2 septembre 2011. Le rapport a été révisé selon les principaux points suivants en fonction des recommandations reçues:

L'analyse d'impact examine la situation actuelle du marché en établissant le lien avec l'analyse d'impact qui accompagne la proposition de MIE, qui fournit davantage d'informations contextuelles sur les instruments possibles du MIE, les écarts de financement et les imperfections du marché affectant les montants actuels d'investissement dans les infrastructures. La première option analysée concerne le statu quo, à savoir le maintien des programmes d'octroi actuels dans les domaines de l'énergie et des transports et des programmes d'octroi ainsi que des instruments financiers actuels concernant les transports. La deuxième option concerne des incitations réglementaires et la troisième option, la proposition de mise en œuvre de l'initiative relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. Dans ce contexte, les risques potentiels susceptibles d'entraver la mise en œuvre de l'initiative ont été examinés et un impact attendu quantifiable a été identifié en termes d'effet multiplicateur. L'analyse fait aussi état de questions liées au cadre réglementaire propice pour les investissements à long terme comme les marchés publics, Solvabilité II ou l'adéquation des fonds propres.

3. ASPECTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

3.1. Base juridique

Étant donné que la proposition concerne les réseaux européens dans le domaine des transports, de l'énergie et des télécommunications et qu'elle modifie notamment le règlement (CE) n° 680/2007, cet acte qui constitue la base juridique, à savoir les articles 172 et 173, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'UE.

3.2. La subsidiarité et la proportionnalité

La proposition respecte le principe de subsidiarité étant donné que le choix de règlement de l'UE pour financer les projets de réseaux transeuropéens en recourant à des emprunts obligataires est le mieux à même de fournir des moyens efficaces en termes de charge administrative pour attirer des investissements privés conséquents, l'effet multiplicateur attendu – sur le plan de la contribution du budget de l'UE – par rapport au financement global

³ Par exemple des projets ayant déjà atteint le stade de soumissionnaire retenu et/le refinancement de projets en cours de construction.

étant estimé de l'ordre de 15 à 20. En s'attachant à optimiser l'utilisation des fonds de l'UE, l'initiative entendra améliorer l'efficacité de l'action au niveau des États membres et de l'UE.

La proposition est également conforme au principe de proportionnalité, étant donné que le projet de règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses objectifs.

Alors que le GPTT ne concerne que des projets relatifs aux transports, l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets sera le premier instrument financier de l'UE dont profiteront des projets d'infrastructures ayant des besoins de financement similaires dans plusieurs domaines. Elle aura des retombées plus larges en termes d'incidence sur le marché, d'efficacité administrative et d'utilisation des ressources. Elle fournira aux parties concernées, telles que les financiers, les autorités publiques, les entreprises de construction et les opérateurs, un instrument financier européen cohérent dans le domaine des infrastructures.

3.3. Explication détaillée de la proposition

Afin de permettre le lancement de la phase pilote au cours du cadre financier pluriannuel actuel, la décision n° 1639/2006/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013)⁴ et le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil concernant l'octroi d'un concours financier de l'Union européenne dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie⁵ nécessitent les modifications suivantes:

La décision n° 1639/2006/CE du Parlement européen et du Conseil établit un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité, qui englobe les TIC. Cette décision doit être modifiée afin de permettre le lancement de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans le domaine des TIC et notamment le haut débit rapide.

L'article premier, paragraphe 1, ajoute les termes «haut débit» à l'actuel article 26, paragraphe 2, point b), de la décision établissant le programme PIC. Il est en effet jugé nécessaire de préciser ce point étant donné que les projets d'infrastructures relevant de la décision établissant le programme PIC devraient être axés sur la réalisation de projets en matière de haut débit rapide.

L'article premier, paragraphe 2, remplace l'article 31, paragraphe 2, de la décision établissant le programme PIC. Il vise à ajouter une définition de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. Cet ajout permettra aux projets TIC de tirer parti de la phase pilote de l'initiative. L'instrument devrait être mis à disposition jusqu'au 31 décembre 2014. L'engagement du budget de l'UE sera strictement limité aux crédits budgétaires, le risque résiduel étant quant à lui supporté par la BEI.

L'article premier permettra un transfert pouvant atteindre un montant de 20 millions d'EUR à partir du budget TIC au profit de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets.

⁴ JO L 310 du 9.11.2006, p. 15.

⁵ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

De plus, le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil détermine les règles générales pour l'octroi d'un concours financier de l'Union dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et crée par ailleurs l'instrument de partage des risques intitulé «Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-transport» (GPTT). Il convient de modifier de manière analogue le règlement (CE) n° 680/2007 afin de permettre à l'UE de revoir le champ d'application du partenariat du partage des risques avec la BEI dans le cadre du GPTT, et d'autoriser cette dernière à soutenir le financement des emprunts obligataires dans le cadre de l'initiative.

L'article 2, paragraphe 1, de la proposition modifie l'article 2 du règlement (CE) n° 680/2007 et vise à ajouter une définition de l'instrument de partage des risques et du rehaussement du crédit en ce qui concerne les emprunts obligataires destinés au financement de projets. Cet ajout permettra aux projets RTE (transport et énergie) de tirer parti de la phase pilote de l'initiative.

L'article 2, paragraphe 2, de la proposition modifie l'article 4 du règlement (CE) n° 680/2007 et prévoit que les demandes concernant l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets soient adressées à la BEI, comme c'est actuellement le cas dans le cadre du GPTT.

L'article 2, paragraphe 3, de la proposition permettra un transfert pouvant atteindre un montant de 200 millions d'EUR à partir de l'Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au réseau transeuropéen de transport (GPTT) et un montant de 10 millions d'EUR à partir du budget RTE-E au profit de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. L'engagement du budget de l'UE sera strictement limité aux crédits budgétaires, le risque résiduel étant quant à lui supporté par la BEI.

Pour permettre une mise en œuvre rapide, l'article 3 de la proposition stipule que la proposition de règlement devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

L'initiative sera entièrement financée en redéployant les enveloppes des programmes existants en 2012 et 2013.

Un montant de 500 millions d'EUR a déjà été fixé par le règlement (CE) n° 680/2007 au titre du LGTT, dont 200 millions d'EUR pourront être redéployés comme suit en vue du recours aux emprunts obligataires destinés au financement de projets au cours de la phase pilote dans le domaine des transports:

06 03 03 RTE-transport montant pouvant atteindre 200 millions d'EUR pour la période 2012-2013

10 millions d'EUR et 20 millions d'EUR peuvent être respectivement redéployés à partir des lignes budgétaires RTE-E et PIC comme suit:

32 03 02 RTE énergie un montant pouvant atteindre 10 millions d'EUR pour les projets RTE-E pour la période 2012-2013

09 03 01 PIC un montant pouvant atteindre 20 millions d'EUR au cours de la période 2013-2013 pour les projets TIC et les projets de haut débit.

Ces réaffectations budgétaires sont précisées dans la fiche financière qui accompagne la proposition. Il ne pourrait y avoir d'engagement conditionnel sur le budget de l'UE étant donné que la contribution de l'UE serait limitée au montant devant être engagé à cette fin au titre des lignes budgétaires.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007 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 sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 172 et son article 173, paragraphe 3,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁶,

vu l'avis du Comité des régions⁷,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision n° 1639/2006/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006⁸ établit un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (PIC) comprenant différents types de mesures de mise en œuvre réalisées au travers de programmes spécifiques, au titre desquels le «Programme d'appui stratégique en matière de technologies de l'information et de la communication (TIC)» contribue au développement du marché intérieur en ce qui concerne les produits et services liés aux TIC et les produits et services basés sur les TIC et vise à stimuler l'innovation par une adhésion plus large et des investissements plus conséquents dans ce domaine.
- (2) Le règlement (CE) n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007⁹ détermine les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie et crée par ailleurs l'instrument de partage des risques intitulé «Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-transport (GPTT)».

⁶ JO C du ..., p. ...

⁷ JO C du ..., p. ...

⁸ JO L 310 du 9.11.2006, p.15.

⁹ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.

- (3) Au cours de la prochaine décennie, des volumes records d'investissement seront nécessaires dans les réseaux européens de transport, d'énergie, d'information et de communication pour soutenir les actions phares de la stratégie Europe 2020. Le développement d'infrastructures intelligentes, modernes et pleinement interconnectées favorisera l'achèvement du marché intérieur. Les investissements nécessaires au titre du réseau RTE-T sont estimés à 500 milliards d'EUR. Dans les projets d'infrastructures dans le domaine de l'énergie présentant un intérêt européen, des investissements d'un montant approximatif de 100 milliards d'EUR pourraient ne pas être réalisés en raison d'obstacles liés à l'octroi, à la réglementation et au financement de permis, tandis que 100 autres milliards d'EUR seront financés par le secteur lui-même. Les investissements nécessaires pour atteindre l'objectif de la stratégie numérique visant à donner accès à l'Internet rapide à tous les citoyens européens et toutes les entreprises européennes vont de 181 à 273 milliards d'EUR, au titre desquels la quote-part des investisseurs du secteur privé devrait être de l'ordre de 30 à 100 milliards d'EUR.
- (4) Dans sa résolution du 8 juin 2011 intitulée «Investir dans l'avenir: un nouveau cadre financier pluriannuel (CFP) pour une Europe compétitive, durable et inclusive»¹⁰, le Parlement européen a souligné que l'Union devrait prendre l'initiative, notamment, d'améliorer l'utilisation des fonds de l'UE comme catalyseur pour attirer des financements supplémentaires auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI), de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), d'autres institutions financières internationales et du secteur privé. Il s'est en outre félicité de l'initiative des emprunts obligataires Europe 2020 pour le financement de projets, en tant que mécanisme de partage des risques avec la BEI, fournissant une aide plafonnée à partir du budget de l'Union, qui devrait avoir un effet de levier sur les fonds de l'Union et susciter d'autant plus l'intérêt des investisseurs privés à participer à des projets prioritaires de l'UE conformément aux objectifs de l'initiative Europe 2020.
- (5) Les instruments financiers peuvent améliorer l'efficacité des dépenses budgétaires et engendrer des effets multiplicateurs importants en termes d'attraction du financement du secteur privé et de réalisation des volumes d'investissement. L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets devrait produire un effet multiplicateur de l'ordre de 15 à 20.
- (6) Le Conseil du 12 juillet 2011 a rappelé qu'il convient d'évaluer les instruments financiers compte tenu des effets de levier par rapport aux instruments existants, des risques supplémentaires qui pèseraient sur les bilans financiers des administrations publiques et de l'éviction éventuelle des établissements privés. La communication de la Commission¹¹ et l'analyse d'impact relatives à une phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets, qui s'appuient sur les résultats d'une consultation publique, contribuent à aborder les questions précitées.
- (7) L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets poursuit un double objectif: tout d'abord contribuer au financement de projets

¹⁰ JO C ...du..., p. .

¹¹ COM(2011) xxx

prioritaires en termes de politique européenne et ensuite faciliter une participation plus grande du secteur privé dans le financement de projets d'infrastructures sur le marché des capitaux à long terme. Elle réorientera les dépenses budgétaires de l'UE sur des domaines favorables à la croissance en tenant compte de la discipline budgétaire de l'Union et du plafonnement prévu par l'actuel cadre financier pluriannuel.

- (8) L'initiative sera le premier instrument financier dont profiteront des projets d'infrastructures ayant des besoins de financement similaires dans plusieurs domaines. Elle aura dès lors des retombées plus larges en termes d'incidence sur le marché, d'efficacité administrative et d'utilisation des ressources. Elle fournira un instrument financier cohérent aux parties concernées dans le domaine des infrastructures, telles que les financiers, les autorités publiques, les entreprises de construction et les opérateurs.
- (9) Dans le cadre de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets, les emprunts obligataires seraient émis par des sociétés en charge des projets et le budget de l'Union ainsi que le financement d'un partenaire financier seraient utilisés pour rehausser la qualité de crédit des emprunts obligataires, afin d'attirer les investisseurs du marché des capitaux d'emprunt, tels que les fonds de pension et les compagnies d'assurance.
- (10) Le soutien de l'Union atténuerait le risque inhérent aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans la mesure où les acteurs du marché des capitaux seront disposés à investir dans des emprunts obligataires pour le financement de projets d'infrastructures d'un volume plus conséquent que s'il ne bénéficiaient pas du concours de l'Union.
- (11) La reprise économique en Europe ne devrait pas être compromise par un aggravement de la congestion des transports, par un manque de connexions énergétiques et par un ralentissement de la pénétration du haut débit qui découleraient de difficultés d'accès au financement privé ou public à long terme pour les projets d'infrastructures.
- (12) La réévaluation des programmes d'investissement en matière d'infrastructures par les États membres dans le contexte de leurs réformes structurelles et d'austérité budgétaire ne facilitera pas l'accélération requise du rythme des investissements en infrastructures. Par ailleurs, l'insuffisance et le coût toujours élevé des prêts bancaires à long terme pour les projets d'infrastructures appellent de nouvelles sources concurrentielles de financement par l'emprunt.
- (13) Le financement sur le marché des capitaux d'emprunt n'est toutefois pas facile à obtenir pour les projets d'infrastructures au sein de l'Union. Compte tenu de la fragmentation des marchés obligataires dans l'UE et de la taille et de la complexité des projets d'infrastructures qui nécessitent de longs temps de préparation, il est opportun et approprié d'examiner cette question au niveau de l'Union dans le cadre d'une procédure anticipant largement le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (14) C'est pourquoi une phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets devrait être lancée au cours de l'actuel cadre financier, afin de développer l'octroi de fonds du marché des capitaux d'emprunt dans le domaine des infrastructures de manière plus générale et d'élargir la gamme des instruments financiers mis à la disposition des projets dans le domaine des transports.

- (15) La décision n° 1639/2006/CE et le règlement (CE) n° 680/2007 devraient être modifiés afin de mettre en œuvre la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets. Cette phase pilote vise à soutenir les projets d'infrastructures présentant un potentiel commercial dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC, tandis que l'initiative peut être étendue à d'autres secteurs après 2013.
- (16) Compte tenu de la solide expérience de la BEI, du rôle de celle-ci en tant que principal vecteur de financement des projets d'infrastructures et de la nature de l'organisme financier de l'UE établie par le traité, la Commission devrait impliquer la BEI dans la mise en œuvre de la phase pilote. Les modalités particulières de la coopération, au titre desquelles figurent le partage des risques et la rémunération de BEI, devraient être fixées dans un accord entre la Commission et la BEI.
- (17) La phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets devrait être lancée en préparation du mécanisme pour l'interconnexion en Europe qui est proposé. La phase pilote contribuera à ouvrir la voie à un instrument financier de partage des risques dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
- (18) La demande de soutien, la sélection et la mise en œuvre de tous les projets relèveront de la législation de l'Union, notamment en ce qui concerne les aides d'État, en évitant de créer ou de rajouter des distorsions du marché.
- (19) La phase pilote devrait être financée en redéployant le budget affecté aux programmes existants dans les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications en 2012 et 2013. À ce titre, les redéploiements suivants pourront être effectués en faveur de l'initiative: un montant pouvant atteindre 200 millions d'EUR au départ du budget affecté au RTE-T, un montant pouvant atteindre 20 millions d'EUR à partir du budget du programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité et un montant pouvant atteindre 10 millions d'EUR à partir du budget affecté au RTE-E. Le budget disponible limite l'étendue de l'initiative et le nombre de projets pouvant être soutenus.
- (20) Les demandes de fonds budgétaires devraient émaner de la BEI, sur la base d'un éventail série de projets que la BEI estimerait adéquats et dont la réalisation lui paraîtrait probable. Toutes ces demandes devraient être adressées avant le 31 décembre 2013. Étant donné la complexité des grands projets d'infrastructures, il se pourrait que l'approbation effective intervienne à une date ultérieure, sans toutefois dépasser le 31 décembre 2014.
- (21) Pour garantir l'efficacité des mesures stipulées dans le présent règlement, ce dernier devrait entrer en vigueur le jour suivant celui de sa publication,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Modifications de la décision n° 1639/2006/CE

La décision n° 1639/2006/CE est modifiée comme suit:

1. À l'article 26, paragraphe 2, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) à encourager l'innovation par la généralisation des TIC et du haut débit et par des mesures incitant à investir dans ces domaines;».

2. L'article 31 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Les projets ont pour objectif d'encourager l'innovation, le transfert de technologies et la diffusion de nouvelles technologies suffisamment mûres pour être lancées sur le marché.

L'Union peut accorder une subvention pour contribuer au budget des projets visés au paragraphe 1, point a).

Elle peut également verser une contribution financière à la BEI au provisionnement et à la dotation de capital pour les prêts ou garanties que doit accorder la BEI sur ses ressources propres au titre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets visé aux paragraphes 2 *bis* à 2 *quinqüies*.»;

b) les paragraphes 2 *bis* à 2 *quinqüies* suivants sont insérés:

«2 *bis*. Un instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets désigne un rehaussement du crédit qui satisfait aux critères suivants:

a) il prend la forme d'un prêt ou d'une garantie octroyé par la BEI au titre du financement accordé à des projets dans le domaine des TIC et du haut débit;

b) il couvre les risques liés au service de la dette d'un projet et atténue le risque de crédit des détenteurs d'obligations;

c) il est uniquement utilisé pour des projets dont la viabilité financière repose sur les recettes des projets.

2 *ter*. Le risque auquel l'Union s'expose dans le cadre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets, y compris les commissions de gestion et les autres coûts éligibles, est strictement limité au montant de la contribution de l'Union à cet instrument et il n'y a pas d'autre engagement sur le budget général de l'Union. Le risque résiduel inhérent à toutes les opérations est supporté par la BEI.

2 *quater*. Les modalités détaillées de mise en œuvre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets, y compris son suivi et son contrôle, sont définies dans un accord de délégation entre la Commission et la BEI.

2 *quinqüies*. En 2013, un montant maximal de 20 millions d'EUR pourra être utilisé au départ des dotations budgétaires pour la réalisation des stratégies en matière de TIC et de haut débit conformément à la règle fixée à l'annexe I, point b). L'instrument de partage des risques peut réutiliser toutes recettes perçues pendant la période d'investissement pour de nouveaux prêts et garanties.».

Article 2

Modification du règlement (CE) n° 680/2007

Le règlement (CE) n° 680/2007 est modifié comme suit:

1. À l'article 2,

les points 14 et 15 suivants sont ajoutés:

«14. "instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets": un rehaussement du crédit accordé à des projets d'intérêt commun. L'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets couvre les risques liés au service de la dette d'un projet et atténue le risque de crédit des détenteurs d'obligations. Il est uniquement utilisé pour des projets dont la viabilité financière repose sur les recettes des projets;

15. "rehaussement du crédit": l'utilisation d'un prêt de la BEI ou d'une garantie de la BEI pour améliorer la qualité de crédit de la dette liée au projet.»

2. À l'article 4, paragraphe 1,

la phrase suivante est ajoutée:

«Les demandes concernant l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets visé à l'article 6, paragraphe 1, point g), sont adressées à la BEI conformément à la procédure de demande habituelle de la BEI.»

3. L'article 6, paragraphe 1, est modifié comme suit:

a) la phrase suivante est ajoutée au point d):

«En 2012 et 2013, un montant pouvant atteindre 200 millions d'EUR peut être redéployé au titre de l'instrument de partage des risques concernant les emprunts obligataires destinés au financement de projets dans le domaine des transports.»;

b) le point g) suivant est ajouté:

«g) contribution financière à la BEI au provisionnement et à la dotation de capital pour les prêts ou garanties que doit accorder la BEI sur ses ressources propres au titre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets dans le domaine des RTE-T et des RTE-E. Le risque auquel l'Union s'expose dans le cadre de l'instrument de partage des risques, y compris les commissions de gestion et les autres coûts éligibles, est strictement limité au montant de la contribution de l'Union à l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets et il n'y a pas d'autre engagement sur le budget général de l'Union. Le risque résiduel inhérent à toutes les opérations est supporté par la BEI. Les modalités détaillées de mise en œuvre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets, y compris son suivi et son contrôle, sont définies dans un accord de délégation entre la Commission et la BEI. En 2012 et 2013, un montant pouvant atteindre 210 millions d'EUR, dont un montant pouvant atteindre 200 millions d'EUR concernant des projets relatifs aux transports et un montant pouvant atteindre 10 millions d'EUR concernant

des projets relatifs à l'énergie, peut être redéployé au titre de l'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets conformément à la procédure visée à l'article 15, paragraphe 2, à partir, respectivement des lignes budgétaires RTE-T (GPTT) et RTE-E. L'instrument de partage des risques relatif aux emprunts obligataires destinés au financement de projets peut réutiliser toutes recettes perçues pendant la période d'investissement pour de nouveaux prêts et garanties.»

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles,

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS

1. CADRE DE LA PROPOSITION/INITIATIVE

- 1.1. Dénomination de la proposition/initiative
- 1.2. Domaine(s) politique(s) concernés dans la structure ABM/ABB
- 1.3. Nature de la proposition/initiative
- 1.4. Objectif(s)
- 1.5. Justification(s) de la proposition/initiative
- 1.6. Durée de l'action et impact financier
- 1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

- 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu
- 2.2. Système de gestion et de contrôle
- 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/INITIATIVE

- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses impactée(s)
- 3.2. Impact estimé sur les dépenses
 - 3.2.1. Synthèse de l'impact estimé sur les dépenses
 - 3.2.2. Impact estimé sur les crédits opérationnels
 - 3.2.3. Impact estimé sur les crédits de nature administrative
 - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel
 - 3.2.5. Participation de tiers au financement
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE POUR LES PROPOSITIONS

1. CADRE DE LA PROPOSITION/INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n° 1639/2006/CE établissant un programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (2007-2013) et le règlement (CE) n° 680/2007, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie.

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB¹²

Domaine politique: Affaires économiques et financières

Activité ABB: Opérations et instruments financiers

Domaine politique: Mobilité et transport

Activité ABB: Réseaux transeuropéens

Domaine politique: Société de l'information et médias

Activités: Adoption des TIC (0903)

Domaine politique: Énergie

Activité ABB: Réseaux transeuropéens (3203)

1.3. Nature de la proposition/initiative

La proposition/l'initiative porte sur **une action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectifs

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/initiative

Préparer le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)

Soutenir le développement des infrastructures liées à l'énergie qui garantissent la continuité et la sécurité de l'approvisionnement énergétique et donc le bon fonctionnement de l'économie.

Garantir les interconnexions et l'interopérabilité des réseaux de transport

Soutenir l'adoption des TIC

¹² ABM: Activity Based Management (gestion basée sur les activités)– ABB (EBA): Activity-Based Budgeting.(établissement du budget par activités)

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique: Nombre de projets soutenus dans le domaine des transports, de l'énergie et du haut débit.

Activité ABB:

ECFIN: Opérations et instruments financiers

MOVE – Interconnexions et interopérabilité des réseaux par l'élimination des engorgements

INFSO – Adoption des TIC (0903)

ENER – Améliorer la sécurité de l'approvisionnement énergétique par l'infrastructure

1.4.3. Résultat(s) et impact(s) attendu(s)

Préciser les effets que la proposition/initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

L'initiative vise à soutenir la redynamisation des marchés obligataires européens pour le financement de projets et à faciliter l'accès au financement des projets d'infrastructures. L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets est un nouvel instrument financier de partage des risques devant être introduit dans les politiques relatives aux RTE pour les domaines des transports, de l'énergie et des télécommunications, notamment à haut débit. Elle vise à encourager un plus grand financement par emprunt de la part du secteur privé pour les actions européennes touchant aux projets d'infrastructures.

Dans le cadre du budget du RTE-T, RTE-E et du programme-cadre pour l'innovation et la compétitivité (CIP), plutôt que d'être utilisé sous forme de subventions, le budget de l'UE est investi sous la forme de provisions et de dotations en capital auprès de la Banque européenne d'investissement (BEI) afin de couvrir une partie des risques encourus par la BEI lors du financement de projets d'infrastructures dans le cadre de cette initiative.

La mise en œuvre du mécanisme doit permettre:

- a) le financement par la BEI d'un plus grand volume de financement de projets d'infrastructures et de projets d'infrastructures plus risqués mais dont la réussite est assurée;
- b) la création d'un effet multiplicateur du financement du budget de l'UE par rapport aux investissements privés dans le domaine des infrastructures pour qu'un euro des fonds de l'UE affecté à l'initiative puisse générer un investissement de l'ordre de 15 à 20 EUR dans les projets d'infrastructures européens.

Toutefois, compte tenu des montants disponibles au titre des lignes budgétaires et de leur absence de fongibilité au cours de la phase pilote, il est estimé que le nombre de projets d'infrastructures qui pourront être soutenus est limité à une fourchette de 5 à 14 projets. L'estimation du nombre de projets dépendra principalement de leur ampleur et de leur acceptation par le marché.

1.4.4. Indicateurs de résultats et d'impacts

L'objectif est d'augmenter le financement disponible sur le marché des capitaux des projets d'infrastructures susceptibles de recevoir un concours financier en vertu du règlement n° 690/2007 et de la décision n° 1639/2006/CE. Les indicateurs suivants seront donc appliqués:

- le nombre de projets liés au RTE-T, RTE-E et au haut débit auxquels la BEI a octroyé un financement dans le cadre de l'initiative;
- l'effet multiplicateur atteint, tous secteurs confondus et par secteur; l'effet multiplicateur attendu est de l'ordre de 15 à 20 en termes de soutien budgétaire par rapport à l'ensemble des fonds levés pour les projets soutenus dans le cadre de l'initiative et aux modalités des transactions;
- le volume du financement levé sur le marché des capitaux d'emprunt au titre de ces projets, tous secteurs confondus et par secteur concerné.

Le suivi des résultats reposera sur le compte-rendu effectué par la BEI et les études de marché.

1.5. justification(s) de la proposition/initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

En raison de l'austérité budgétaire dans les Etats membres, le danger existe que des projets d'infrastructures présentant un intérêt pour l'UE ne soient pas menés à bien au rythme nécessaire pour atteindre les objectifs de la stratégie Europe 2020, compromettant ainsi la reprise et la croissance économiques de l'UE.

En outre, les difficultés apparues lors de la crise financière en termes de liquidités et de risques ont poussé les banques à réagir en raccourcissant les maturités des prêts tout en imposant des exigences plus élevées en termes de tarification et de garantie en ce qui concerne les projets d'infrastructures. Même si les marchés de la dette bancaire affichent certains signes de reprise, les projets d'infrastructures éprouvent toujours certaines difficultés à obtenir un financement sous forme d'octroi de crédits à long terme. Ceci explique l'importance grandissante que les marchés obligataires revêtent en tant que source de financement potentielle. Toutefois, en l'absence de mesures permanentes visant à rehausser le crédit, aucun emprunt obligataire pour le financement de projets n'a été émis au cours des dernières années dans les domaines du RTE-T, du RTE-E ou du haut débit.

L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets vise à offrir le rehaussement du crédit nécessaire pour attirer les investisseurs du marché des capitaux, ce qui permettrait de faciliter la création d'une nouvelle classe d'actifs en termes d'emprunts obligataires pour le financement de projets d'infrastructures. Dans le cadre de la reprise économique et du soutien des actions visant à stimuler la croissance, il y a lieu de lancer l'initiative à un moment où les investisseurs du marché des capitaux commencent à rechercher d'autres possibilités d'investissement à long terme, relativement sûres. Le lancement d'une phase pilote est nécessaire pour stimuler l'attitude du marché et permettre une mise en œuvre plus efficace des instruments financiers dans le cadre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe; ce lancement servira également de mise à l'épreuve qui permettrait d'optimiser la conception de la période postérieure à 2013.

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

L'initiative, plutôt que de remplacer les prêts bancaires, les complétera et fournira ainsi une nouvelle source de financement concurrentielle par des crédits à long terme pour les projets d'infrastructures. Il n'existe pas d'instruments semblables qui attireraient le financement par le marché des capitaux dans des projets d'infrastructures clés de l'UE

Il convient de trouver des formules novatrices pour mobiliser sans plus tarder une part plus importante des épargnes privées dans l'UE et les pays tiers à destination de projets d'infrastructures et alléger les restrictions budgétaires nationales au niveau des administrations publiques. Les opérations de financement de la BEI relevant de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets compléteront les actions menées dans le cadre des instruments actuels de capitaux propres et d'emprunt, le fonds Marguerite et l'Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-transport (GPTT).

Les opérations de financement de la BEI représentent un outil très visible et efficace de soutien des projets d'infrastructures dans le domaine des transports, de l'énergie et des TIC, qui sont importants pour la mise en œuvre de la stratégie Europe 2020. La BEI transmet l'intégralité des avantages financiers qui résultent du concours de l'UE et des frais de financement attrayants de la BEI aux bénéficiaires finaux sous la forme de taux d'intérêt concurrentiels.

L'instrument de partage des risques apporte le soutien financier nécessaire de l'UE à des projets qui, selon d'autres modalités, ne respecteraient pas les directives et les critères standard de la BEI.

1.5.3. Principales leçons tirées d'expériences similaires

Les constatations sont résumées et analysées dans l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition.

Les expériences dans le cadre de l'Instrument de garantie de prêt pour les projets relatifs au RTE-transport (GPTT) montrent qu'il faut beaucoup de temps pour faire accepter de nouvelles idées et faire comprendre aux marchés financiers, conseillers financiers et juridiques, autorités publiques, promoteurs des projets et opérateurs les retombées positives du GPTT sur la structure financière des projets. Lancé en 2007, le GPTT constituait une nouveauté, un instrument spécialement conçu pour couvrir les risques opérationnels après la période de construction de projets d'infrastructures dans le domaine des transports. C'est pourquoi il importe que soit lancée une phase pilote pour l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets afin de ne pas briser l'élan des parties concernées ayant réservé un accueil favorable à l'initiative.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments financiers

La présente initiative est compatible avec la stratégie Europe 2020, avec la proposition de mise en œuvre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et avec l'analyse annuelle de la croissance.

Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe offrira un cadre à plus long terme garantissant la création et la mise en œuvre opportunes et efficaces de projets en matière d'énergie, de transports et de télécommunications. Une stratégie complète dotée d'une liste préliminaire de projets d'infrastructures prioritaires, comme l'a proposée la Commission le

29 juin 2011¹³, comporte le grand avantage de pouvoir attirer plus d'investissements privés tout en contribuant simultanément à l'achèvement du marché intérieur. La stratégie qui comprend la sélection des projets éligibles à un financement est transparente, ce qui garantit un niveau de confiance élevé pour l'ensemble des parties concernées. Dans le cadre de cette stratégie, l'établissement de priorités politiques, de réglementations, de mesures d'incitation, de coopération étroite entre les parties concernées, de campagnes d'information et de sensibilisation sont nécessaires pour établir les conditions du cadre général des investissements dans le domaine des infrastructures, imposer des changements de comportement parmi les parties concernées et accélérer le rythme des interventions. Des subventions et des instruments financiers, chacun d'entre eux relevant d'un ensemble distinct de règles financières, seraient disponibles d'une manière coordonnée.

Il y a lieu de prévoir des instruments financiers pour réduire certains obstacles qui empêchent l'apport de financement par emprunt et par capitaux propres. Ces instruments visent avant tout à attirer et faciliter le financement de projets par le secteur privé. En même temps, l'essor de l'activité d'investissement dans les projets d'infrastructures stimule l'essor global des marchés financiers après la crise, améliore le rythme de la reprise économique et favorise la croissance. L'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets fera partie intégrante des instruments de partage des risques du MIE pour la période 2014-2020. La phase pilote de 2012-2013 visera avant tout à fournir un soutien immédiat aux projets d'infrastructures et à la préparation de la phase opérationnelle de l'initiative pour la période 2014-2020.

1.6. Durée de l'action et impact financier

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2012 jusqu'en 2013,

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)¹⁴

Gestion conjointe par délégation de tâches d'exécution à la BEI.

Selon les dispositions actuellement en vigueur, la proposition prévoit que la BEI finance des projets d'investissement conformément à ses règles et procédures. La Commission est responsable de la gestion des crédits budgétaires. La BEI et la Commission concluent un accord établissant les dispositions et les procédures détaillées relatives à la mise en œuvre de la proposition de décision.

¹³ COM(2011)500 - Un budget pour la stratégie Europe 2020 et les documents de travail de la Commission y relatifs.

¹⁴ Les spécificités des modes de gestion et les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte-rendu, système de gestion et de contrôle

Les opérations de financement de la BEI seront gérées par la BEI conformément aux règles et procédures de la Banque, y compris les mesures appropriées de vérification, de contrôle et de surveillance. Comme le prévoient les statuts de la BEI, le comité de vérification de la BEI, avec l'appui d'auditeurs externes, est chargé de vérifier la régularité des opérations et des comptes de la Banque. Les comptes de la BEI sont approuvés chaque année par le conseil des gouverneurs de la Banque.

De plus, le conseil d'administration de la BEI, au sein duquel la Commission est représentée par un administrateur titulaire et un administrateur suppléant, approuve chaque opération de financement de la BEI et veille à ce que la Banque soit gérée conformément à ses statuts et selon les directives générales définies par le conseil des gouverneurs.

L'accord tripartite existant entre la Commission, la Cour des comptes et la BEI, conclu en octobre 2003 et renouvelé pour une période de quatre ans en 2007, précise les règles selon lesquelles la Cour des comptes effectue ses contrôles concernant les opérations de financement de la BEI couvertes par la garantie de l'UE.

Conformément à l'article 49 de l'accord interinstitutionnel, la Commission rend compte une fois par an à l'autorité budgétaire des activités effectuées par la BEI.

En outre, la BEI fournit à la Commission les données statistiques, financières et comptables à propos de chacune de ses opérations de financement, dont la Commission a besoin pour remplir ses obligations d'information ou répondre aux demandes émanant de la Cour des comptes européenne, ainsi qu'un certificat d'audit concernant l'encours de ses opérations de financement.

Le suivi effectué par la Commission conformément aux principes de bonne gestion financière, donne lieu notamment à la rédaction de rapports réguliers sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre de l'initiative, les critères d'évaluation étant la mise en œuvre financière, les résultats obtenus et les indicateurs d'impact. Le compte rendu au titre de l'article 49 de l'accord interinstitutionnel comprend notamment un point sur cette initiative.

Enfin, la Commission envisage d'effectuer une évaluation de la phase pilote au cours du deuxième semestre 2013 afin d'évaluer sa réussite pendant la courte durée de fonctionnement et toutes leçons tirées pour la mise en œuvre postérieure à 2013 dans le cadre du MIE.

2.2. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Puisque cette initiative implique la gestion opérationnelle de la BEI, elle s'inspire du contrôle et de la surveillance déjà établis pour l'Instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T (GPTT). La BEI est la principale responsable de l'adoption de mesures de prévention de la fraude, notamment par l'application aux opérations financées de la «politique de la BEI pour la prévention et la lutte contre la fraude, la collusion, la contrainte, le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme dans les activités de la Banque européenne d'investissement» adoptée en avril 2008.

Les règles et procédures de la BEI prévoient, parmi les dispositions détaillées concernant la lutte contre la fraude et la corruption, la compétence de l'OLAF pour la réalisation d'enquêtes internes. En particulier, le conseil des gouverneurs de la BEI a approuvé en juillet 2004 une décision «relative aux conditions et modalités des enquêtes internes en matière de lutte contre la fraude, la corruption et toute activité illégale préjudiciable aux intérêts financiers des Communautés».

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses impactée(s)

- Lignes budgétaires des dépenses existantes. Le financement de l'instrument sera garanti par redéploiement du budget de l'UE affecté aux programmes actuels dans les mêmes domaines politiques (MOVE, ENER et INFOS) qui sont affectés par ce nouvel instrument et relèvent des mêmes lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND ⁽¹⁵⁾	de pays AELE ¹⁶	de pays candidats ¹⁷	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a bis), du règlement financier
1a	06.03.03 RTE-T	CD	NON	NON	NON	NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de dépenses	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a bis), du règlement financier
1a	32.03.02 RTE-E	CD	NON	NON	NON	NON
Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé.....]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a bis), du règlement financier
1a	09.03.01 PIC – Programme d'appui TIC	CD	OUI	OUI	OUI	NON

¹⁵ CD= Crédits dissociés / CND= Crédits Non Dissociés

¹⁶ AELE: Association européenne de libre-échange.

¹⁷ Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

La décision d'affecter des crédits à cette action sera prise par l'autorité budgétaire dans le cadre de la procédure annuelle. La répartition entre les crédits d'engagement et de paiement au fil des ans est par conséquent purement indicative. Quoi qu'il en soit, le budget total disponible de l'UE pour la phase pilote de l'initiative Europe 2020 relative aux emprunts obligataires destinés au financement de projets est plafonné à 230 millions d'EUR.

L'effort administratif que doivent fournir la Direction générale de la mobilité et des transports et l'Agence exécutive du réseau transeuropéen de transport devrait rester stable et se situer au même niveau que l'effort requis actuellement pour la gestion de l'Instrument de garantie de prêt pour les projets du RTE-T. Il n'y a donc aucune incidence sur les effectifs. En ce qui concerne les directions générales de l'énergie et de la société de l'information et des médias, l'initiative représente une nouvelle action tandis que pour la direction générale des affaires économiques et financières, la mise en œuvre et le suivi nécessitent un effort administratif. Il y a donc des incidences en termes d'effectifs, même si celles-ci sont différentes, qui reflètent les missions différentes relevant de ces directions générales.

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

Rubrique du cadre financier pluriannuel:			1a	Compétitivité pour la croissance et l'emploi		
DG: MOVE, ENER et INFSO			2012 ¹⁸	2013	2014	TOTAL
• Crédits opérationnels						
06.03.03	Engagements	(1)	100	100	0	200
	Paielements	(2)	40	60	100	200
32.03.02	Engagements	(1a)	0	10	0	10

¹⁸ L'année N est l'année de début de mise en œuvre de la proposition/initiative.

	Paiements	(2a)	0	10	0	10
09.03.01	Engagements	(1a)	0	20	0	20
	Paiements	(2a)	0	20	0	20
Crédits de nature administrative financés de certains programmes opérationnels ¹⁹			0	0	0	
Numéro de ligne budgétaire		(3)				
TOTAL des crédits pour les DG MOVE, ENER et INFSO	Engagements	=1+1a +3	100	130	0	230
	Paiements	=2+2a +3	40	90	100	230

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	100	130	0	230
	Paiements	(5)	40	90	100	230
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)	0	0	0	0
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1A du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6	100	130	0	230
	Paiements	=5+ 6	40	90	100	230

¹⁹ Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	5	«Dépenses administratives»
---	----------	----------------------------

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

	2012	2013	2014	2015	... insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'impact (voir point 1.6)	TOTAL
DG: MOVE, ENER, INFSO, ECFIN et Agence exécutive du RTE-T						
• Ressources humaines	0,5 effectifs (ECFIN) + 0,1 effectifs (ENER) = 0,0762 (0,6*12 7000 coût standard par poste)	0,1 effectifs (ECFIN) + 0,1 effectifs (ENER) + 0,5 effectifs (INFSO) = 0,0889 (0,7*12 7000 coût standard par poste)	0,1 effectifs (ECFIN) + 0,1 effectifs (ENER) = 0,0254 (0,2*12 7000 coût standard par poste)			
• Autres dépenses administratives	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)			

TOTAL DG <.....>	Crédits	0,0762	0,0889	0,0254					
-------------------------------	---------	--------	--------	--------	--	--	--	--	--

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	0,0762 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0889 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0254 (ENER + ECFIN + INFSO)							
--	--	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--

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

		Année 2012 ²⁰	Année 2013	Année 2014	Année 2015	... insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'impact (voir point 1.6)			TOTAL
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Engagements	100,076 2	130,088 9	0,0254)					230,1905
	Paiements	40,0762	90,0889)	1000,02 54)					230,1905

²⁰

L'année N est l'année de début de mise en œuvre de la proposition/initiative.

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☐ La proposition/initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels.
- x La proposition/initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après: ces besoins seront toutefois couverts par redéploiement. En outre, il n'y a pas de coûts fixes par projet puisque le budget de l'UE requis dépendra de la taille du projet et d'autres conditions. Par conséquent, les chiffres fournis ci-dessous ne sont que des estimations ayant une valeur indicative pour montrer que le nombre de projets à soutenir sera limité.
- - Les réalisations sont le nombre de projets rehaussés et la contribution du budget de l'UE versée à la BEI.

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

Indiquer les intitulés des objectifs et des réalisations			Année 2012	Année 2013	Année 2014	Année N+3	... insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'impact (voir point 1.6)	TOTAL
	RÉALISATIONS							

	Type de réalisation ²¹		Type Le coût moyen de la réalisation dépendra de la taille du projet et de sa catégorisation en termes de risque, échéance, etc.														Nb total de réalisations	Coût total
	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût	Nb de réalisations	Coût				
OBJECTIF SPECIFIQUE n° 1...			Nombre de projets soutenus dans le domaine des transports, de l'énergie et du haut débit.															
- Réalisation MOVE	Nbre de	Estimé à 20	1-2	40	1-3	60	1-6	100									3-11	200
- Réalisation ENER	Nbre de	Estimé à 10			1	10											1	10
- Réalisation INFISO	Nbre de	Estimé à 20			1-2	20											1-2	20
Sous-total objectif spécifique n° 1			1-	40	3-6	90	1-6	100										
OBJECTIF SPECIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		

²¹ Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.)

²² Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s) ...»

Sous-total objectif spécifique n° 2																
COÛT TOTAL	1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230

COÛT TOTAL	1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230
-------------------	-----	----	-----	----	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	------	-----

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

- ☐ La proposition/initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- ☒ La proposition/initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

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

	Année 2012 ²³	Année 2013	Année 2014	Année 2015	... insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'impact (voir point 1.6)			TOTA L
RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines	0,0762	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
Autres dépenses administratives								
Sous-total RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰

Hors RUBRIQUE 5²⁴ du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors-RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL	0,0762 ⁰	0,0889 ⁰	0,0254 ⁰					0,1905 ⁰
--------------	---------------------	---------------------	---------------------	--	--	--	--	---------------------

²³

L'année N est l'année de début de mise en œuvre de la proposition/initiative.

²⁴

Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

	2012	2013	2014	2015	Insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'impact (voir point 1.6)

• **Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)**

ECFIN: 01 01 01 01, ENER 32.01.01, INFSO 09.01.01 (siège et bureaux de représentation de la Commission)	0,1 (ENER) + 0,5 (ECFIN)	0,1 (ENER) + 0,1 ECFIN + 0,5 INFSO	0,1 (ENER) + 0,1 INFSO		
---	-----------------------------------	---	---------------------------------	--	--

• **Personnel externe (en équivalent temps plein: ETP)²⁵**

XX 01 02 01 (AC, INT, END provenant de l'«enveloppe globale»)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 04 yy ²⁶	Siège ²⁷	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
	ns les délégations	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
XX 01 05 02 (AC, INT, END sur recherche indirecte)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
10 01 05 02 (AC, INT, END sur recherche directe)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
Autres lignes budgétaires (préciser)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
TOTAL					

Exprimer les estimations sous forme de nombres entiers (ou avec une décimale au plus)

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs des DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein des DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.
Description des tâches à effectuer:

²⁵ AC = agent contractuel; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation; AL = agent local; END = expert national détaché.

²⁶ Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

²⁷ Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

Fonctionnaires et agents temporaires	La responsabilité opérationnelle principale relevant de la BEI, les effectifs de la Commission effectueront les tâches suivantes: - négociation des arrangements contractuels, etc.; - administration de la procédure budgétaire (sur la base de la réserve de projets fournie par la BEI); - évaluation des informations régulières présentées par la BEI et préparation des rapports adressés à l'autorité budgétaire, notamment ceux visés à l'article 49 de l'accord interinstitutionnel; - participation aux réunions du groupe de pilotage pour le suivi de la mise en œuvre; - comptabilité; - relations avec la Cour des comptes, le Parlement et le Conseil. - fourniture des orientations sur l'éligibilité à la BEI dans des dossiers de projets particuliers
Personnel externe	Sans objet

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel*

- La proposition est compatible avec la programmation financière existante. Ces montants proviendront du redéploiement au sein de programmes existants.

3.3. **Incidence estimée sur les recettes**

Les intérêts et autres recettes générés par l'instrument, au titre des commissions versées par les bénéficiaires et perçues avant le 31 décembre 2013 peuvent être ajoutés aux ressources de l'initiative. Au-delà du 1er janvier 2014, les recettes devront être reversées au budget de l'Union. À ce stade, il n'est pas possible d'estimer le flux et le calendrier des recettes éventuelles.

- ☐ La proposition/initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☒ La proposition/initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☒ sur les recettes diverses

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

Ligne budgétaire de recettes:	Crédits disponibles au titre de l'exercice budgétaire en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative ²⁸				
		2012	2013	2013	Année N+3	... insérer autant d'années que nécessaire pour refléter la durée de l'incidence (voir point 1.6)

²⁸

En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.

Article								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Pour les recettes diverses affectées, indiquer la/les ligne(s) budgétaire(s) des dépenses impactées

Indiquer la méthode de calcul de l’incidence sur les recettes.