



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 659 final

2011/0301 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și a Deciziei nr. 1639/2006 a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013)

{SEC(2011) 1237 final}
{SEC(2011) 1239 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Într-un moment de constrângeri fiscale sunt necesare urgent soluții inovatoare de mobilizare a unei părți mai mari din economiile private și de îmbunătățire a instrumentelor financiare disponibile pentru proiecte, în special în sectoarele energetic, transporturilor și TIC. Posibilitățile reduse ale proiectelor de infrastructură de a accesa fonduri face necesară identificarea unor surse alternative de finanțare prin împrumuturi. Regula pentru proiectele de infrastructură cu potențial comercial ar trebui să fie combinarea fondurilor UE în parteneriat cu piața de capital și sectoarele bancare, în special prin intermediul Băncii Europene de Investiții (BEI) ca organism financiar al UE desemnat prin Tratat.

(a) Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte în cadrul facilității „Conectarea Europei” (2014-2020)

La 29 iunie 2011 Comisia Europeană a adoptat propunerea sa privind cadru financiar multianual (CFM) pentru perioada 2014-2020. Una dintre deciziile cheie adoptate a fost aceea privind reunirea într-un cadru legislativ comun - facilitatea „Conectarea Europei” (denumită în continuare „CEF”), a acordării de asistență financiară pentru infrastructura energetică, de transport și TIC:

„Comisia a decis să propună crearea Facilității „Conectarea Europei” pentru a accelera dezvoltarea infrastructurii de care UE are nevoie. (...) Facilitatea „Conectarea Europei” va finanța infrastructurile prioritare de interes UE identificate anterior în domeniul transporturilor, energiei și TIC, precum și infrastructurile fizice și de tehnologie a informației, care respectă criteriile de dezvoltare durabilă.”¹

În urma acestei decizii, Comisia va face o propunere pentru un nou regulament în vederea instituirii facilității „Conectarea Europei”. Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte va face parte din gama de instrumente de împrumut pe care le poate atrage facilitatea în plus față de instrumentele de capitaluri proprii și de subvenții.

Facilitatea va furniza cadrul pe termen mai lung prin care se asigură dezvoltarea și implementarea la timp și în mod eficient a proiectelor din domeniile energetic, al transporturilor și al telecomunicațiilor. O strategie de amploare a oportunităților prioritare ale proiectelor de infrastructură² are un potențial semnificativ de a atrage mai multe finanțări din sectorul privat și, în același timp, de a sprijini finalizarea pieței interne.

Instrumentele financiare sunt necesare pentru a reduce obstacolele specifice care împiedică fluxul finanțării prin împrumut sau prin capitaluri proprii. Principalul obiective al acestora este atragerea și facilitarea finanțării proiectelor din surse din sectorul privat. În același timp, intensificarea activității de investiții în proiecte de infrastructură stimulează dezvoltarea la nivel mondial a piețelor financiare post-criză, îmbunătățește ritmul redresării economice și promovează creșterea. Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte va deveni parte integrantă a instrumentelor de partajare a riscului ale facilității

¹ COM (2011) 500 final

² COM(2011)500 Un buget pentru Europa 2020 și documentele de lucru relevante ale serviciilor Comisiei.

„Conectarea Europei“ pentru perioada 2014-2020. Instrumentele financiare din cadrul facilității ar putea fi extinse la alte sectoare, cum ar fi infrastructura socială, energia regenerabilă și anumite proiecte spațiale, cu condiția ca acestea să îndeplinească criteriile economice și financiare adecvate și Comisia va urmări să invite și alți parteneri, precum alte instituții financiare internaționale sau instituții financiare cu o misiune publică din statele membre, să participe la punerea în aplicare a instrumentelor financiare după 2013.

(b) Etapa pilot 2012-2013 a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte

Principalul obiectiv al etapei pilot în 2012-2013 ar fi pregătirea etapei operaționale a inițiativei în cadrul facilității „Conectarea Europei“ pentru perioada 2014-2020 și acordarea de sprijin imediat proiectelor de infrastructură.

Datorită austerității bugetare din statele membre, există pericolul ca proiectele de infrastructură de interes pentru UE să nu se realizeze în ritmul necesar pentru a îndeplini obiectivele Europa 2020, periclitan astfel redresarea economică și creșterea UE.

În plus, datorită lichidității și a provocărilor privind riscurile apărute în timpul crizei financiare, băncile au reacționat prin micșorarea scadenței creditelor, combinate cu majorarea prețurilor și cerințe suplimentare în cazul proiectelor de infrastructură. Cu toate că piețele de credite bancare dau semne de redresare, proiectele de infrastructură continuă să se confrunte cu dificultăți majore în obținerea de împrumuturi pe termen lung. Prin urmare, a crescut importanța potențială a piețelor de obligațiuni ca sursă de finanțare. Cu toate acestea, deoarece nu există măsuri publice de ameliorare a condițiilor de credit, în ultimii ani, în domeniul TEN-T, TEN-E sau a rețelelor în bandă largă nu au fost emise obligațiuni de finanțare de proiecte. Atâta vreme cât proiectele de infrastructură implică elemente și riscuri precum reabilitarea terenurilor dezafectate, afaceri nesigure din punctul de vedere al veniturilor, aspecte regionale, inclusiv efectele crizei datoriilor de stat și impactul transfrontalier, datorită cărora pregătirea și implementarea proiectului solicită multe eforturi și mult timp, astfel de proiecte continuă să fie neinteresante pentru investitorii de pe piața de capital.

Având în vedere aceste aspecte și pentru a contribui la realizarea pieței unice, se propune lansarea unei etape pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte din domeniile transporturilor, energiei și TIC. Această inițiativă încearcă să mobilizeze investiții în domenii care vor stimula creșterea economică și vor crea locuri de muncă. Nevoia mare și urgentă de investiții în infrastructură, combinată cu perioadele extinse necesare pentru pregătirea proiectului, face necesară o acțiune rapidă pentru soluționarea deficitului de fonduri și pentru a profita de momentul creat de consultarea publică, crescând astfel încrederea investitorilor.

Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte are ca scop obținerea ameliorării condițiilor de credit necesară pentru atragerea investitorilor de pe piața de capital și ar facilita crearea unei noi clase de active în ceea ce privește obligațiunile de finanțare a proiectelor de infrastructură. În contextul redresării economice și a măsurilor de sprijin care stimulează creșterea, este necesară lansarea inițiativei într-o perioadă în care investitorii de pe piața de capital au început să caute oportunități alternative de investiții pe termen lung cu venituri stabile. Pentru a permite o implementare mai eficientă a instrumentelor financiare în cadrul facilității „Conectarea Europei“, este necesară lansarea unei etape pilot atât pentru a permite optimizarea strategiei, cât și pentru a stimula apetitul investitorilor pentru perioada de după 2013.

Deși etapa pilot ar fi limitată în ceea ce privește domeniul de aplicare, bugetul disponibil și numărul de proiecte care pot fi sprijinite, se preconizează că va stimula comportamentul pieței către o mai mare acceptare a finanțării prin împrumut de pe piața de capital pentru proiectele de infrastructură în general și va oferi bazele pentru o punere completă pentru perioada 2014-2020.

Prezenta inițiativă oferă și valoare adăugată la nivel UE datorită capacității acesteia de a trece peste aspectele legate fragmentarea pieței cu care s-ar confrunta o astfel de inițiativă la nivelul statelor membre. Inițiativa mai degrabă vine în completarea și nu înlocuiește împrumuturile acordate de bănci, oferind, prin urmare, o sursă alternativă și competitivă de împrumut pe termen lung pentru proiectele de infrastructură. Mobilizarea finanțărilor din sectorul privat prin instrumente financiare UE va menține o finanțare redusă pe bază de subvenții pentru proiectele care atrag insuficient capital privat.

În etapa pilot, Comisia ar lucra cu BEI pentru a optimiza concepția inițiativei în vederea unei implementări optime începând cu 2014. Experiența din etapa pilot ar permite atât investitorilor, cât și sponsorilor proiectelor să se familiarizeze cu structura obligațiunilor de finanțare a proiectelor și va fi luată în considerare în măsura în care va fi necesară pentru alte inițiative. Pentru a avea un impact maxim, inițiativa ar putea fi aplicată și proiectelor aflate într-un stadiu avansat al procesului de atribuire în vederea refinanțării în timpul sau la scurt timp după finalizarea perioadei de construcție. Cu toate că etapa pilot ar fi implementată împreună cu BEI, pentru implementarea etapei post-2013 se va căuta o gamă mai largă de parteneri.

În cadrul financiar actual multianual, UE, împreună cu BEI, a implementat deja un instrument de partajare a riscului numit instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-T (LGTT). Tehnicile de partajare a riscurilor și metodele de lucru ale inițiativei vor fi aliniate la cele ale LGTT, în timp ce domeniul de aplicare va fi extins pentru a include domeniile energiei și al telecomunicațiilor. În mod similar cu LGTT, contribuția UE va fi utilizată pentru a partaja riscurile cu BEI. Prin urmare, datorită similarității, se preconizează că inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte va avea un efect multiplicator de aproximativ 15-20.

Având în vedere timpul scurt rămas la dispoziție, Comisia invită Parlamentul și Consiliul să adopte o propunere pentru o etapă pilot cât mai curând posibil.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI EVALUĂRILE IMPACTULUI

La 28 februarie 2011 a fost lansată o consultare publică privind principiile de bază ale inițiativei. În plus, la o conferință din 11 aprilie 2011 au fost dezbătute avantajele și dezavantajele inițiativei planificate. La finalul perioadei de consultări s-au primit peste 100 de răspunsuri provenite din sectoare diferite.

Factorii interesați au apreciat inițiativa de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte. Obiectivele inițiativei au avut primit un feedback pozitiv de la factorii interesați, care consideră că aceasta ar majora și ar facilita finanțarea de infrastructuri prin deschiderea piețelor de obligațiuni ca sursă de capital din împrumuturi sub o formă care să intereseze investitorii instituționali. Mecanismul recomandat și ratingul de credit țintă de A/A- au fost considerate adecvate.

Impactul inițiativei asupra costurilor de finanțare și a scadențelor este considerat mai degrabă favorabil, adică s-a observat o scădere a costurilor și o prelungire a scadențelor, cu numai 2% dintre respondenți care consideră că această inițiativă nu ar reduce costurile de finanțare, iar restul de respondenți fiind de părere că impactul va fi în cel mai rău caz neutru și în cel mai bun caz pozitiv.

În ceea ce privește gradul de ameliorare a condițiilor de credit, majoritatea factorilor interesați care au răspuns la această întrebare au exprimat părerea potrivit căreia instrumentele de ameliorare a condițiilor de credit cu 20% din cuantumul datoriei prioritare sunt suficiente, unii dintre aceștia reducând valorile la 10-20% pentru sectoarele vizate, și anume TEN-T, TEN-E și TIC. Aproape toți factorii interesați consideră că aceste trei sectoare ar trebui să reprezinte proiectele principale care trebuie finanțate. În plus, 1/4 dintre factorii interesați cred că ar trebui inclusă și infrastructura socială și 1/5 dintre respondenți cred că energiile regenerabile ar trebui să fie, de asemenea, eligibile. Cu toate acestea, astfel de proiecte nu sunt de competența TEN-T, TEN-E și TIC și vor fi luate în considerare într-o etapă ulterioară.

În ceea ce privește existența unui singur creditor coordonator, părerile au fost împărțite. Prin urmare, Comisia nu va include prevederi la acest punct, dar va încuraja investitorii, sponsorii proiectelor și alți jucători să convină asupra unor angajamente reciproc acceptabile.

Feedback-ul general pozitiv confirmă faptul că Comisia și BEI au identificat o cerință de piață importantă în sectorul finanțării de proiecte ceea ce asigură succesul inițiativei, dacă aceasta va fi elaborată corect.

Evaluarea impactului a evidențiat anumite obstacole legislative potențiale în ceea ce privește reglementările privind achizițiile publice și piețele de capital. Comisia va continua să se dedice acestor probleme, urmărind în continuare să găsească soluții adecvate, după caz. Cu toate acestea, se consideră că aceste probleme nu vor periclita implementarea etapei pilot, cu toate că este posibil să o încetinească. Având în vedere faptul că piața de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte nu are o activitate *de facto* în Europa, factorii interesați au insistat asupra nevoii de a lansa inițiativa cât mai curând posibil.

Având în vedere faptul că, la nivel european, nu există încă obligațiuni pentru finanțarea de proiecte de infrastructură, un instrument financiar de tip hibrid pentru mai multe sectoare de activitate, etapa pilot din 2012-2013 va permite testarea concepției și a acceptării sale pe piață pentru a-i îmbunătăți eficiența în cadrul CEF pentru perioada 2014-2020. Etapa pilot se va axa pe proiecte aflate în stadii relativ avansate³ pentru a accelera implementarea și pentru a obține mai simplu un portofoliu de proiect. Pentru a cumula o experiență relevantă care să asigure o lansare rapidă după 2013, BEI este dispusă să lucreze cu operațiuni concrete în paralel cu procesul legislativ (adică, anterior deciziei politice oficiale) pentru ca primele tranzacții să fie efectuate în 2012.

Ca urmare a audierii cu Comitetul de evaluare a impactului care a avut loc în 31 august 2011, Comitetul a transmis avizul său la 2 septembrie 2011. Pe baza recomandărilor primite, raportul a fost reelaborat urmărind liniile directoare de mai jos:

Evaluarea impactului revizuieste situația actuală a pieței cu referire la evaluarea impactului care însoțește propunerea pentru CEF și care include un context mai larg privind

³ De exemplu, proiecte care sunt deja în etapa în care au selectat un ofertant și/sau refinanțarea proiectelor aflate în etapa de construcție.

instrumentele potențiale CEF, deficitele de finanțare și imperfecțiunile pieței care influențează nivelurile actuale de investiții în infrastructură. Prima opțiune evaluată se referă la status quo, adică o continuare a programelor actuale de acordare a subvențiilor în domeniile energiei și transporturilor și a programelor de subvenții și a instrumentelor financiare actuale pentru transporturi. A doua opțiune se referă la stimulente de ordin legislativ, iar a treia la propunerea privind implementarea inițiativei de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte. În acest context, au fost revizuite principalele riscuri ale implementării inițiativei și a fost prezentat impactul cuantificabil preconizat exprimat prin efectul de multiplicare. Evaluarea semnalizează, de asemenea, probleme legate de cadrul legislativ care permite investiții pe termen lung, precum achizițiile publice, Solvabilitate II sau cerințele de capital.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Temei juridic

Deoarece domeniul de aplicare al propunerii se axează asupra rețelelor europene în domeniul transporturilor, energiei și telecomunicațiilor și modifică în special Regulamentul (CE) nr. 680/2007, ea are la bază temeiul juridic al acestora, și anume, articolele 172 și 173 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea UE.

3.2. Subsidiaritate și proporționalitate

Propunerea respectă principiul subsidiarității deoarece opțiunea regulamentului UE de a finanța proiectele de rețele transeuropene prin emiterea de obligațiuni este cea mai potrivită pentru a furniza un mijloc eficient de atragere a nivelurilor superioare de finanțare din sectorul privat, efectul multiplicator preconizat aferent contribuției de la bugetul UE comparativ cu finanțarea totală fiind estimat la aproximativ 15-20. Axându-se pe optimizarea utilizării fondurilor UE, inițiativa va avea drept scop îmbunătățirea eficienței acțiunilor UE și a statelor membre.

Propunerea respectă și principiul proporționalității, deoarece proiectul de regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor sale.

Dacă LGTT este orientat numai asupra proiectelor din sectorul transporturilor, inițiativa UE Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte va fi primul instrument financiar adresat proiectelor de infrastructură din mai multe domenii cu nevoi similare de finanțare și va genera beneficii mai mari în ceea ce privește impactul asupra pieței, eficiența administrativă și utilizarea resurselor. Aceasta va furniza un instrument financiar UE coerent pentru factorii interesați din domeniul infrastructurilor, precum finanțatorii, autoritățile publice, societățile de construcții și operatorii.

3.3. Explicarea detaliată a propunerii

Pentru a putea lansa etapa pilot în cadrul financiar multianual actual, Decizia 1639/2006/CE⁴ a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013) și Regulamentul (CE) nr. 680/2007⁵ al Parlamentului European și

⁴ JO L 310, 9.11.2006, p.15.

⁵ JO L 162, 22.6.2007, p.1.

al Consiliului privind acordarea asistenței financiare din partea Uniunii în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice ar trebui modificate după cum urmează:

Decizia 1639/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului instituie un program cadru pentru inovație și competitivitate, care cuprinde TIC. Aceasta trebuie modificată pentru a permite lansarea inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte în domeniul TIC și în special, cel al rețelelor de viteză mare în bandă largă .

Prin articolul 1, alineatul (1) din prezenta propunere se adaugă termenul „bandă largă” la articolul 26, alineatul (2), litera (b) existent în decizia PIC. S-a considerat necesară evidențierea acestui fapt, deoarece se preconizează că proiectele de infrastructură conforme cu decizia PIC vor fi axate pe dezvoltarea de proiecte de rețele de mare viteză în bandă largă.

Articolul 1, alineatul (2) înlocuiește articolul 31 alineatul (2) din decizia PIC: Acesta are drept scop adăugarea unei definiții a instrumentului de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte. În acest mod, proiectele TIC vor putea beneficia de pe urma acestei inițiative încă din etapa pilot. Instrumentul ar trebui să fie disponibil până la 31 decembrie 2014. Solvabilitatea bugetului UE se va limita strict la creditele bugetare, riscul rezidual fiind suportat de BEI.

Articolul 1 va permite, de asemenea, un transfer de până la 20 milioane EUR din bugetul TIC în beneficiul inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte.

În plus, Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului stabilește normele generale de acordare a asistenței financiare din partea Uniunii în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și creează, de asemenea, „instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-Transport (LGTT)”, un instrument de partajare a riscurilor. În mod similar Regulamentul (CE) nr. 680/2007 trebuie modificat pentru a permite UE să modifice domeniul de aplicare al parteneriatului existent de partajare a riscurilor cu BEI în cadrul LGTT și pentru a permite BEI să sprijine finanțarea prin emitere de obligațiuni pe baza inițiativei.

Astfel, articolul 2, alineatul (1) din prezenta propunere, care modifică articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 680/2007, are drept scop adăugarea unei definiții a instrumentului de partajare a riscurilor și a ameliorării condițiilor de credit pentru obligațiunile de finanțare de proiecte. În acest mod, proiectele din domeniul transporturilor și cele TEN-E vor putea beneficia în urma acestei inițiative încă din etapa pilot.

Articolul 2, alineatul (2) din prezenta propunere modifică articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 680/2007 și prevede ca solicitările de instrumente de partajare a riscurilor pentru obligațiuni de finanțare de proiecte să fie adresate BEI, cum se întâmplă în prezent în cazul LGTT.

Prin articolul 2, alineatul (3) din propunere se va permite transferul unei sume totale de până la 200 milioane EUR de la instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiecte TEN-Transport (LGTT) și a 10 milioane EUR din bugetul TEN-E în beneficiul inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte. Solvabilitatea bugetului UE se va limita strict la creditele bugetare, riscul rezidual fiind suportat de BEI.

Pentru a permite o implementare promptă, la articolul (3) din propunere se prevede ca regulamentul propus să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Inițiativa va fi finanțată în întregime în 2012 și 2013 prin realocare din pachetele financiare ale programelor existente.

Regulamentul (CE) nr. 680/2007 a stabilit deja o sumă de 500 milioane EUR pentru LGTT, din care pot fi realocați până la 200 milioane EUR pentru a fi utilizați pentru obligațiuni de finanțare a proiectelor în etapa pilot, în domeniul transporturilor, după cum urmează:

06 03 03 TEN Transport până la 200 milioane EUR în perioada 2012-2013

10 milioane EUR și, respectiv, 20 milioane EUR pot fi realocați din liniile bugetare TEN-E și PIC, după cum urmează:

32 03 02 TEN Energie până la 10 milioane EUR în perioada 2012-2013 pentru proiecte TEN-E

09 03 01 PIC până la 20 milioane EUR în 2013 pentru proiecte TIC și de rețele în bandă largă

Aceste realocări bugetare sunt prezentate în situația financiară care însoțește propunerea. Nu vor exista datorii contingente la bugetul UE, deoarece contribuția UE va fi limitată la valoarea ce trebuie alocată în acest sens din liniile bugetare.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și a Deciziei nr. 1639/2006 a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și, în special, articolele 172 și 173, alineatul (3),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului actului legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁶,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁷,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Decizia nr. 1639/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 2006⁸ stabilește programul cadru pentru competitivitate și inovație (PCI) cu diferite tipuri de măsuri de aplicare implementate prin programe specifice, dintre care „Programul de sprijinire a politicii în materie de tehnologia informației și comunicării (TIC)” oferă sprijin pentru întărirea pieței interne pentru produsele și serviciile TIC și produsele și serviciile create pe baza TIC și are drept scop stimularea inovației prin adoptarea mai extinsă și investiții în TIC.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 680/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2007⁹ stabilește normele generale de acordare a asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice și creează, de asemenea, «instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-Transport (LGTT)», un instrument de partajare a riscurilor.

⁶ JO C , , p. .

⁷ JO C , , p. .

⁸ JO L 310, 9.11.2006, p.15.

⁹ JO L 162, 22.6.2007, p.1.

- (3) În următorul deceniu vor fi necesar un volum de investiții fără precedent în rețelele de transporturi, energetice, informatice și de comunicații din Europa, pentru a putea sprijini acțiunile emblematică ale strategiei Europa 2020 și pentru a dezvolta infrastructuri inteligente, îmbunătățite și pe deplin interconectate în vederea susținerii finalizării pieței interne. Valoarea estimată a investițiilor necesare pentru rețeaua TEN-T se ridică la 500 miliarde EUR. Dintre proiectele de infrastructură energetică relevante pentru Europa, investiții în valoare de aproximativ 100 miliarde EUR riscă să nu fie obținute datorită obstacolelor legate de acordarea autorizațiilor, de ordin legislativ sau financiar, în vreme ce alte 100 miliarde EUR vor fi finanțate de sectorul însoși. Investițiile necesare pentru îndeplinirea obiectivelor Agendei digitale de furnizare a accesului la internet de mare viteză pentru toți cetățenii și afacerile europene variază între 181 miliarde EUR și 273 miliarde EUR, din care se preconizează că investițiile din sectorul privat însumează între 30 miliarde EUR și 100 miliarde EUR.
- (4) În rezoluția din 8 iunie 2011 privind investiția în viitor: un nou cadru financiar multianual (CFM) pentru o Europă competitivă, durabilă și favorabilă incluziunii¹⁰, Parlamentul European a subliniat că Uniunea Europeană ar trebui să ia măsuri în special pentru a intensifica utilizarea fondurilor UE ca un catalizator pentru atragerea de finanțări suplimentare de la Banca Europeană de Investiții (BEI), Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), alte instituții financiare internaționale și din sectorul privat și a salutat inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, ca mecanism de partajare a riscurilor cu BEI, care oferă sprijin limitat la un plafon din bugetul UE și care ar trebui să mobilizeze fondurile UE și să atragă interesul suplimentar al investitorilor din sectorul privat de a participa la proiectele UE prioritare conforme cu obiectivele Europa 2020.
- (5) Instrumentele financiare pot îmbunătăți eficiența cheltuielilor bugetare și pot genera efecte multiplicatoare mari din perspectiva atragerii de finanțări din sectorul privat și a volumelor de investiții obținute. Efectul multiplicator preconizat al inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte este de 15-20.
- (6) Consiliul din 12 iulie 2011 a reamintit că instrumentele financiare inovatoare trebuie evaluate comparativ cu instrumentele existente în ceea ce privește efectele de pârghie, riscurile care s-ar adăuga la bilanțurile autorităților publice și posibila excludere a instituțiilor private. Comunicarea Comisiei¹¹ privind etapa pilot pentru inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte și evaluarea sa de impact, care valorifică rezultatele consultării publice, contribuie la adresarea aspectelor mai sus menționate.
- (7) Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte are un obiectiv dublu: în primul rând să sprijine finanțarea proiectelor prioritare pentru politica europeană și în al doilea rând să faciliteze o implicare mai mare din partea sectorului privat în finanțarea pe termen lung a proiectelor de infrastructură. va redirecționa utilizarea bugetului UE înspre domenii care generează creștere economică luând în considerare disciplina bugetară a Uniunii și plafoanele stabilite de cadrul financiar multianual actual.

¹⁰ COM(2011)500

¹¹ COM(2011)660

- (8) Va fi primul instrument financiar care aduce beneficii proiectelor de infrastructură din mai multe domenii cu nevoi similare de finanțare și, astfel, va genera beneficii mai mari în ceea ce privește impactul asupra pieței, eficiența administrativă și utilizarea resurselor. Va oferi un instrument coerent pentru factorii interesați din domeniul infrastructurilor, precum finanțatorii, autoritățile publice, societățile de construcții și operatorii.
- (9) Prin inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte obligațiunile vor fi emise de societățile care se ocupă de proiect, iar finanțarea de la bugetul Uniunii împreună cu cea oferită de un partener financiar vor fi utilizate pentru a îmbunătăți bonitatea obligațiunilor în vederea atragerii de investitori de pe piața de capital, cum ar fi fondurile de pensii și societățile de asigurări.
- (10) Sprijinul din partea Uniunii Europene ar trebui să atenueze riscul inerent obligațiunilor de finanțare a proiectelor în asemenea măsură încât participanții pe piața de capital vor fi dispuși să investească într-un volum mai mare de astfel de obligațiuni, decât ar fi posibil fără sprijinul acordat de Uniunea Europeană.
- (11) Redresarea economică a Europei nu ar trebui compromisă de tot mai multe blocaje de trafic, de legăturile lipsă din domeniul energetic și de o întârziere a penetrării rețelilor în bandă largă, datorate dificultăților cu care se confruntă proiectele de infrastructură în obținerea de finanțări pe termen lung din sectorul privat sau public.
- (12) Reevaluarea programelor de investiții în infrastructură de către statele membre în contextul austerității bugetare și a reformelor structurale ale acestora nu va facilita accelerarea ritmului necesară pentru investițiile în infrastructură. În plus, creditele bancare pe termen lung pentru proiecte de infrastructură rămân insuficiente și scumpe, făcând necesare surse de finanțare prin împrumut alternative și competitive.
- (13) Cu toate acestea, finanțarea prin împrumut de pe piața de capital pentru proiecte de infrastructură în Uniune nu este disponibilă atât de simplu. Datorită fragmentării piețelor de obligațiuni pe teritoriul UE, combinată cu volumul și complexitatea proiectelor de infrastructură, care necesită perioade de pregătire îndelungate, abordarea acestei probleme la nivelul Uniunii printr-un proces accelerat cu mult timp înainte de facilitarea „Conectarea Europei” este atât adecvată, cât și oportună în acest moment.
- (14) Prin urmare, ar trebui să fie lansată o etapă pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte în cadrul financiar actual cu scopul de a dezvolta finanțarea prin împrumut de pe piața de capital pentru infrastructuri într-un sens mai general și de a lărgi gama de instrumente financiare disponibile în prezent pentru proiectele din domeniul transporturilor.
- (15) În vederea punerii în aplicare a etapei pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte, Decizia nr. 1639/2006/CE și Regulamentul (CE) nr. 680/2007 ar trebui să fie modificate. Această etapă pilot are drept scop sprijinirea proiectelor de infrastructură cu potențial comercial din sectoarele transporturilor, energetic și TIC, în timp ce, după 2013, inițiativa poate fi extinsă la alte sectoare.
- (16) Comisia ar trebui să implice BEI în punerea în aplicare a acestei etape pilot, datorită expertizei îndelungate a BEI ca finanțator major al proiectelor de infrastructură și dat

fiind caracterul său de organism financiar al UE desemnat prin Tratat. Termenii și condițiile specifice ale cooperării, inclusiv partajarea riscurilor și remunerația aferentă BEI, ar trebui stabilite printr-un acord între Comisie și BEI.

- (17) Etapa pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte ar trebui să fie lansată pentru a pregăti facilitatea „Conectarea Europei” propusă. Această etapă pilot va ajuta la pregătirea instrumentelor financiare de partajare a riscurilor din cadrul facilității „Conectarea Europei”.
- (18) Solicitarea de asistență, selectarea și punerea în aplicare a tuturor proiectelor fac obiectul legislației Uniunii, în special în ceea ce privește ajutoarele de stat și urmăresc să evite crearea sau adăugarea de inegalități pe piață.
- (19) Etapa pilot ar trebui să fie finanțată în 2012 și 2013 prin realocări bugetare de la programele curente din domeniile transporturilor, energetic și al telecomunicațiilor. În acest scop, pentru această inițiativă ar putea fi realocate până la 200 milioane EUR de la bugetul TEN-T, până la 20 milioane EUR de la bugetul programului-cadru pentru competitivitate și inovație și până la 10 milioane EUR de la bugetul TEN-E. Bugetul disponibil limitează atât domeniul de aplicare al inițiativei, cât și numărul de proiecte ce pot fi sprijinite.
- (20) BEI ar trebui să solicite fonduri bugetare pe baza unei liste de proiecte, pe care BEI le consideră corespunzătoare și posibil de realizat. Orice astfel de solicitări ar trebui să fie efectuate anterior datei de 31 decembrie 2013. Datorită complexității proiectelor de infrastructură de anvergură, aprobarea efectivă ar putea fi primită la o dată ulterioară, dar nu mai târziu de 31 decembrie 2014.
- (21) Pentru ca măsurile prevăzute de prezentul regulament să fie eficiente, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare în ziua următoare datei publicării.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări la Decizia nr. 1639/2006/CE

Decizia nr. 1639/2006/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 26, alineatul (2) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) stimula inovația prin adoptarea pe scară mai largă a TIC și prin investiții în TIC și rețele în bandă largă;”

2. Articolul 31 se modifică după cum urmează:

(a) Alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

”2. „Proiectele au rolul de a promova inovația, transferul de tehnologie și diseminarea noilor tehnologii care sunt suficient pregătite pentru a fi lansate pe piață.

Uniunea Europeană poate acorda o subvenție pentru a contribui la bugetul proiectelor menționate la alineatul (1), litera (a).”

Alternativ, Uniunea Europeană poate face o contribuție financiară către BEI pentru provizioane și alocare de capital pentru credite sau garanții ce urmează a fi acordate de BEI din resurse proprii în baza instrumentului de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor menționate la alineatele (2a)-(2d).”

(b) se introduc următoarele alineate (2a)-(2d):

„2a Instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte înseamnă o ameliorare a condițiilor de credit care îndeplinește următoarele criterii:

(a) ia forma unui credit acordat de BEI sau a unei garanții din partea BEI în favoarea finanțării acordate proiectelor din domeniile TIC și al rețelelor în bandă largă;

(b) acoperă riscul de neplată al datoriei aferent unui proiect și diminuează riscul de credit al titularilor de obligațiuni;

(c) se utilizează numai pentru proiectele a căror viabilitate financiară se bazează pe veniturile generate de proiect.

2b. Expunerea Uniunii Europene la instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor, inclusiv taxele de administrare și alte costuri eligibile, se limitează strict la valoarea contribuției Uniunii Europene la instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor, și nu există o datorie ulterioară la bugetului general al Uniunii Europene. Riscul rezidual inerent tuturor operațiunilor este suportat de BEI.

2c. Termenele și condițiile detaliate privind punerea în aplicare a instrumentului de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor, inclusiv monitorizarea și controlul acestuia, sunt stabilite printr-un acord de delegare între Comisie și BEI.

2d. În conformitate cu regula stabilită în anexa I, subpunctul b, în 2013 poate fi utilizată o sumă de până la 20 milioane EUR din bugetul alocat în vederea aplicării politicii TIC și a rețelelor în bandă largă. Instrumentul de partajare a riscurilor poate reutiliza orice venituri generate în perioada de investiție pentru a solicita noi credite sau garanții în limitele menționate mai sus.”

Articolul 2

Modificări la Regulamentul (CE) nr. 680/2007

Regulamentul (CE) nr.680/2007 se modifică după cum urmează:

(1) La articolul 2:

se adaugă următoarele puncte 14 și 15:

„14. „instrument de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte” înseamnă o ameliorare a condițiilor de credit care îndeplinește următoarele criterii: Instrumentul de partajarea riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte acoperă

riscul de neplată al datoriei aferent unui proiect și diminuează riscul de credit al titularilor obligațiunilor. Se utilizează numai pentru proiectele a căror viabilitate financiară se bazează pe veniturile generate de proiect.

15. „ameliorare a condițiilor de credit” înseamnă utilizarea unui credit BEI sau a unei garanții BEI pentru a îmbunătăți bonitatea unui împrumut aferent unui proiect.”

(2) La articolul 4 alineatul (1):

se introduce următorul text:

„Cererile de instrumente de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte de la articolul 6, alineatul (1) se depun la BEI, în conformitate cu procedura standard de prezentare a cererilor a BEI.”

(3). Articolul 6 alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) la litera (d) se introduce următorul text:

„În 2012 și 2013 se poate realoca o sumă de până la 200 milioane EUR pentru instrumente de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte din sectorul transporturilor.”

(b) se introduce următorul text la litera (g):

„(g) o contribuție financiară către BEI pentru provizioane și alocare de capital pentru credite sau garanții ce urmează a fi acordate de BEI din resurse proprii în baza instrumentului de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor în domeniul TEN-T și TEN-E. Expunerea Uniunii Europene la instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor, inclusiv taxele de administrare și alte costuri eligibile, se limitează strict la valoarea contribuției Uniunii Europene la instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor, și nu există o datorie ulterioară la bugetului general al Uniunii Europene. Riscul rezidual inherent tuturor operațiunilor este suportat de BEI. Termenele și condițiile detaliate privind punerea în aplicare a instrumentului, inclusiv monitorizarea și controlul acestuia, sunt stabilite printr-un acord de cooperare între Comisie și BEI. În 2012 și 2013 poate fi realocată o sumă de până la 210 milioane EUR, din care până la 200 milioane EUR pentru proiecte din domeniul transporturilor și până la 10 milioane EUR pentru proiecte din domeniul energetic, pentru instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare de proiecte, în conformitate cu procedura menționată la articolul 15, alineatul (2) din liniile bugetare ale TEN-T (LGTT) și, respectiv, TEN-E. Instrumentul de partajare a riscurilor pentru obligațiunile de finanțare a proiectelor poate reutiliza orice venituri generate în perioada de investiție pentru a solicita noi credite sau garanții.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la

*Pentru Parlamentul European,
Președintele*

*Pentru Consiliu,
Președintele*

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ PENTRU PROPUNERI

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 1.1. Titlul propunerii/inițiativei
- 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizate în structura ABM/ABB
- 1.3. Natura propunerii/inițiativei
- 1.4. Obiectiv (obiective)
- 1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei
- 1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia
- 1.7. Tipul (tipurile) de gestionare preconizat (preconizate)

2. MĂSURI DE GESTIONARE

- 2.1. Norme de monitorizare și raportare
- 2.2. Sistemul de gestiune și control
- 2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

- 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia bugetară (liniile bugetare) afectată (afectate)
- 3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor
 - 3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale
 - 3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ
 - 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual
 - 3.2.5. Participarea terților la finanțare
- 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

FISĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ PENTRU PROPUNERI

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Deciziei nr. 1639/2006 a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a unui program-cadru pentru inovație și competitivitate (2007-2013) și a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 de stabilire a normelor generale pentru acordarea asistenței financiare comunitare în domeniul rețelelor transeuropene de transport și energetice.

1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizate în structura ABM/ABB¹²

Domeniul de politică: afaceri economice și financiare

Activitate ABB: instrumente și operațiuni financiare

Domeniul de politică: mobilitate și transporturi

Activitate ABB: rețele transeuropene

Domeniul de politică: societatea informațională și media

Activități: Lansare TIC (0903)

Domeniul de politică: energetic

Activitate ABB: rețele transeuropene (3203)

1.3. Natura propunerii/inițiativei

Propunere/inițiativă care se referă la o acțiune reorientată către o acțiune nouă

1.4. Obiective

1.4.1. *Obiectiv (obiective) strategic (strategice) multianual (multianuale) ale Comisiei vizat (vizate) de propunere/inițiativă*

De pregătire a CEF

Sprrijinirea dezvoltării de infrastructuri energetice care să asigure continuitatea și siguranța furnizării surselor energetice și, astfel, funcționarea corespunzătoare a economiei

Pentru a asigura interconectări și interoperabilitatea rețelelor de transport

Sprrijinirea lansării TIC

¹² ABM: gestiune pe activități - ABB: stabilirea bugetului pe activități.

1.4.2. Obiectiv (obiective) specific (specifice) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

„Obiectiv (obiective) specific (specifice) ...” Numărul de proiecte susținute în domeniul transporturilor, energiei și rețelelor în bandă largă.

Activitate ABB:

ECFIN: instrumente și operațiuni financiare

MOVE Interconectări și interoperabilitatea rețelelor prin eliminarea blocajelor de trafic

INFSO Lansarea TIC (0903)

ENER de îmbunătățire a siguranței furnizării energiei prin infrastructură

1.4.3. Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa le poate avea asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate

Obiectivul inițiativei este de a sprijini redresarea piețelor de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte din Europa și de a facilita accesul la finanțare a proiectelor de infrastructură. Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte este un instrument financiar nou de partajare a riscurilor ce urmează să fie introdus în cadrul politicilor TEN pentru transporturi, energie și telecomunicații, în special rețelele în bandă largă. Are ca scop încurajarea unui număr mai mare de finanțări prin împrumut pentru acțiunile proiectelor de infrastructură europene.

Ca parte a bugetului TEN-T, TEN-E și al programului-cadru pentru competitivitate și inovație (PCI) - în loc să fie utilizat ca subvenție - bugetul UE este investit sub formă de provizioane sau alocări de capital către Banca Europeană de Investiții (BEI) pentru a acoperi o parte din riscul suportat de BEI atunci când finanțează proiecte de infrastructură în temeiul acestei inițiative.

Punerea în aplicare a mecanismului ar trebui să permită:

a) Finanțarea de către BEI a unui volum mai mare de credite acordate proiectelor de infrastructură și proiectelor de infrastructură mai riscante, dar totuși eligibile pentru finanțare.

b) Generarea unui efect multiplicator al finanțării de la bugetul UE asupra investițiilor din sectorul privat în infrastructură, astfel încât 1 EUR din fondurile UE alocate inițiativei să genereze între 15 EUR și 20 EUR investiții în proiecte de infrastructură.

Cu toate acestea, având în vedere sumele disponibile în liniile bugetare și faptul că acestea nu sunt fungibile în etapa pilot, se preconizează că numărul proiectelor care pot fi sprijinite se limitează la 5-14 proiecte de infrastructură. Numărul estimat al proiectelor depinde în principal de volumul și acceptarea pe piață a acestora.

1.4.4. Indicatori de rezultat și de impact

Obiectivul este de a majora finanțarea prin împrumut disponibilă pe piața de capital pentru proiectele de infrastructură eligibile pentru finanțare în temeiul Regulamentului nr. 690/2007 și al Deciziei nr. 1639/2006/CE. Drept urmare se vor aplica următorii indicatori:

- Numărul de proiecte TEN-T, TEN-E și de rețele în bandă largă care au primit finanțare BEI prin această inițiativă.
- Efectul multiplicator generat, în mod cumulat și pe sector. În ceea ce privește sprijinul acordat din bugetul UE, efectul multiplicator preconizat este de până la 15-20 comparat cu investițiile strânse pentru proiectele finanțate prin inițiativă și cu termenii tranzacțiilor.
- Volumul de finanțare prin împrumut colectat de pe piața de capital pentru aceste proiecte, în mod cumulativ și pentru sectorul vizat.

Monitorizarea rezultatelor se va baza pe rapoartele transmise de BEI și pe studii de piață.

1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerința (cerințele) de îndeplinit pe termen lung sau scurt

Datorită austerității bugetare din statele membre, există pericolul ca proiectele de infrastructură de interes pentru UE să nu se realizeze în ritmul necesar pentru a îndeplini obiectivele Europa 2020, periclitanând astfel redresarea economică și creșterea UE.

În plus, datorită lichidității și a problemelor privind riscurile apărute în timpul crizei financiare, băncile au reacționat prin micșorarea scadenței creditelor, majorarea prețurilor și cerințe colaterale pentru proiectele de infrastructură. Cu toate că piețele de credite bancare dau semne de redresare, proiectele de infrastructură continuă să se confrunte cu dificultăți majore în accesarea de credite pe termen lung. Prin urmare, a crescut importanța potențială a piețelor de obligațiuni ca sursă de finanțare. Cu toate acestea, deoarece nu există măsuri publice permanente de ameliorare a condițiilor de credit, în ultimii ani, în domeniile TEN-T, TEN-E sau a rețelelor în bandă largă nu a fost efectuată nicio operațiune cu obligațiuni de finanțare de proiecte.

Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte are ca scop obținerea ameliorării condițiilor de credit necesare pentru atragerea investitorilor de pe piața de capital și ar facilita crearea unei noi clase de active aferentă obligațiunilor de finanțare de proiecte de infrastructură. În contextul redresării economice și a măsurilor de sprijin care stimulează creșterea, este necesară lansarea inițiativei într-un moment în care investitorii de pe piața de capital au început să caute alternative de investiții pe termen lung mai sigure. Lansarea unei etape pilot este necesară pentru a stimula comportamentul pieței și pentru a permite aplicarea mai eficientă a instrumentelor financiare prin facilitatea „Conectarea Europei” și, de asemenea, pentru a testa piața, ceea ce ar permite optimizarea proiectării pentru perioada de după 2013.

1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE

Inițiativa mai degrabă va completa și nu va înlocui creditele bancare, oferind, astfel, o sursă alternativă și competitivă de finanțare a proiectelor prin împrumut pe termen lung. Nu există instrumente similare care să atragă finanțare de pe piața de capital pentru proiecte UE cheie de infrastructură.

Sunt necesare soluții inovatoare pentru mobilizarea rapidă a unei cote mai mari din economiile private din interiorul și din afara UE pentru proiectele de infrastructură și pentru a diminua presiunile asupra bugetelor publice naționale. Operațiunile de finanțare ale BEI din cadrul inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte vin în completarea activităților realizate prin instrumentele actuale de capitaluri

proprii și de datorii, a instrumentului Marguerite și a celui de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-transport (LGTT).

Operațiunile de finanțare ale BEI reprezintă un instrument foarte vizibil și eficient de sprijinire a proiectelor de infrastructură în domeniul transportului, energiei și TIC, domenii importante pentru punerea în aplicare a strategiei Europa 2020. BEI transferă în totalitate beneficiarilor finali avantajele financiare rezultând din contribuția UE și costurile atractive de finanțare ale BEI, sub formă de rate competitive ale dobânzilor.

Instrumentul de partajare a riscurilor furnizează garanția financiară din partea UE, necesară proiectelor care, în mod normal, nu s-ar încadra în orientările și criteriile standard ale BEI.

1.5.3. Lecții învățate din experiențe similare anterioare

Concluziile sunt sintetizate și analizate în evaluarea impactului, care însoțește prezenta propunere.

Experiențele cu instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-transport (LGTT) arată că este nevoie de o perioadă semnificativă pentru ca piețele financiare, consultanții financiari și juridici, autoritățile publice, sponsorii proiectelor și operatorii să accepte idei noi și să înțeleagă impactul benefic al LGTT asupra structurii financiare a proiectelor. LGTT a fost lansat în 2007 ca o noutate, un instrument dedicat pentru acoperirea riscului operațional după perioada de construcție a proiectelor de infrastructură în transporturi. Prin urmare, este important să se lanseze etapa pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte pentru ca acești factori interesați, care apreciază inițiativa, să nu piardă momentul.

1.5.4. Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante

Prezenta inițiativă este coerentă cu strategia Europa 2020, cu propunerea de punere în aplicare a facilității „Conectarea Europei” și cu analiza anuală a creșterii.

Facilitatea „Conectarea Europei” va furniza cadrul pe termen mai lung prin care se asigură dezvoltarea și implementarea la timp și în mod eficient a proiectelor din domeniile energetic, al transporturilor și telecomunicațiilor. O strategie de amploare privind oportunitățile prioritare de proiecte de infrastructură, astfel cum a fost propusă de Comisie la 29 iunie 2011¹³, are un potențial semnificativ de a atrage mai multe finanțări din sectorul privat și, în același timp, va sprijini finalizarea pieței interne. Strategia, inclusiv procesul de selectare a proiectelor eligibile pentru finanțare, este transparentă, asigurând astfel un nivel ridicat de certitudine pentru toți factorii interesați. În cadrul strategiei este necesar să se stabilească prioritățile politicii, regulamentele, schemele de stimulare, o coordonare strânsă între factorii interesați, campanii de informare și sensibilizare, în vederea stabilirii condițiilor generale ale cadrului pentru investiții în infrastructură, pentru a genera schimbări de comportament între factorii interesați și pentru a accelera ritmul de intervenție. Subvențiile și instrumentele financiare, fiecare fiind acordate pe baza unui set distinct de norme, vor fi disponibile într-o manieră coordonată.

Instrumentele financiare sunt necesare pentru a reduce obstacolele specifice care împiedică fluxul finanțării prin împrumut sau prin capitaluri proprii. Principalul obiective al acestora este atragerea și facilitarea finanțării proiectelor din surse din sectorul privat. În același

¹³ COM(2011)500 - Un buget pentru Europa 2020 și documentele de lucru relevante ale serviciilor Comisiei.

timp, intensificarea activității de investiții în proiecte de infrastructură stimulează dezvoltarea la nivel mondial a piețelor financiare post-criză, îmbunătățește ritmul redresării economice și promovează creșterea. Inițiativa Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte va fi parte integrantă a instrumentelor de partajare a riscurilor ale CEF pentru perioada 2014-2020. Principalul obiectiv al etapei pilot în perioada 2012-2013 va fi acordarea de sprijin imediat proiectelor de infrastructură și pregătirea etapei operaționale a inițiativei în perioada 2014-2020.

1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia

Perioada inițială de punere în aplicare, între 2012 și 2013.

1.7. Tipul (tipurile) de gestionare preconizat (preconizate)¹⁴

Gestionare în comun cu delegarea sarcinilor de implementare către BEI.

În conformitate cu prevederile existente, propunerea prevede că BEI finanțează proiectele de investiții în conformitate cu normele și procedurile proprii. Comisia este responsabilă cu gestionarea creditelor bugetare. BEI și Comisia încheie un acord prin care se stabilesc prevederile și procedurile detaliate privind punerea în aplicare a deciziei propuse.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Norme de monitorizare și raportare, gestiune și control

Operațiunile de finanțare BEI vor fi gestionate de BEI în conformitate cu normele și procedurile proprii BEI, inclusiv măsurile corespunzătoare de audit, control și monitorizare. Conform prevederilor Statutului BEI, Comitetul de audit al BEI, sprijinit de auditori externi, răspunde de verificarea regularității operațiunilor și a contabilității BEI. Conturile BEI sunt aprobate anual de Consiliul guvernatorilor BEI.

Mai mult, Consiliul de administrație al BEI, în cadrul căruia Comisia este reprezentată de un administrator și un supleant, aprobă fiecare operațiune de finanțare a BEI și monitorizează administrarea BEI în conformitate cu Statutul ei și cu directivele generale stabilite de Consiliul guvernatorilor.

Acordul tripartit existent între Comisie, Curtea de Conturi și BEI din octombrie 2003, reînnoit în 2007 pentru o perioadă de patru ani, detaliază normele conform cărora Curtea de Conturi trebuie să efectueze auditurile asupra operațiunilor de finanțare ale BEI acoperite de garanția UE.

Conform articolului 49 din acordul interinstituțional, Comisia raportează în fiecare an autorității bugetare cu privire la activitățile întreprinse de BEI.

Mai mult, BEI furnizează Comisiei datele statistice, financiare și contabile despre fiecare dintre operațiunile de finanțare ale BEI, necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de raportare sau pentru a răspunde solicitărilor Curții de Conturi Europene, precum și un certificat de audit cu privire la valoarea contractată a operațiunilor de finanțare ale BEI.

¹⁴

Detaliile privind tipurile de gestionare și referințele la Regulamentul financiar pot fi consultate pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

Monitorizarea efectuată de Comisie în conformitate cu o gestiune financiară completă include întocmirea rapoartelor regulate privind evoluția procesului de punere în aplicare a inițiativei prin intermediul implementării financiare, a rezultatelor și a indicatorilor de impact. Raportarea în temeiul articolului 49 din acordul interinstituțional va cuprinde o secțiune privind prezenta inițiativă.

În final, în a doua jumătate a lui 2013 Comisia intenționează să efectueze o evaluare a etapei pilot pentru a estima succesul inițiativei în perioada scurtă de aplicare și pentru a trage concluziile în vederea aplicării după 2013 în cadrul CEF.

2.2. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

Deoarece această inițiativă implică gestiunea operațională a BEI, inițiativa se bazează pe mecanismele de control și monitorizare deja funcționale pentru instrumentul de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-Transport (LGTT). Principala responsabilitate pentru adoptarea de măsuri antifraudă revine BEI, în special prin aplicarea, în cadrul operațiunilor finanțate, a „Politicilor BEI de prevenire și luptă împotriva corupției, fraudei, concentrării, coerciției, spălării banilor și finanțării terorismului în activitățile Băncii Europene de Investiții“, politici adoptate în aprilie 2008.

Normele și procedurile BEI includ, pe lângă dispozițiile detaliate de luptă împotriva fraudei și corupției, competența OLAF de a efectua anchete interne. În special în iulie 2004, Consiliul guvernatorilor BEI a aprobat o decizie „privind condițiile și modalitățile efectuării anchetelor interne de luptă împotriva fraudei, corupției și activităților ilegale care prejudiciază interesele financiare ale Comunității“.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia bugetară (liniile bugetare) afectată (afectate)

- Linii bugetare de cheltuieli existente. *Finanțarea instrumentului va fi garantată prin realocare de la bugetul UE în cadrul programelor existente din aceleași domenii de politică (MOVE, ENER și INFOS), care sunt afectate de acest instrument și fac parte din aceeași linie bugetară.*

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuția			
	Numărul [Descriere.....]	Dif./nedif. (15)	din țări AELS ¹⁶	din țări candidate ¹⁷	din țări terțe	în sensul articolului 18, alineatul 1, litera aa din Regulamentul financiar
1A	06.03.03 TEN-T	Dif	NU	NU	/NU	NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuția			
	Numărul [Rubrica.....]	Dif./nedif.	din țări AELS	din țări candidate	din țări terțe	în sensul articolului 18, alineatul 1, litera aa din Regulamentul financiar
1A	32.03.02 TEN-E	Dif	NU	NU	NU	NU
Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuția			
	Numărul [Rubrica.....]	Dif./nedif.	din țări AELS	din țări candidate	din țări terțe	în sensul articolului 18, alineatul 1, litera aa din Regulamentul financiar
1A	09.03.01 CIP ICT PSP	Dif	DA	DA	DA	NU

¹⁵ Dif. = Credite diferențiate / Nedif. = Credite nediferențiate.

¹⁶ AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

¹⁷ Țări candidate și, dacă este cazul, țări potențial candidate din zona Balcanilor de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

Prezenta decizie privind creditele alocate acestei acțiuni va fi luată de autoritatea bugetară în contextul procedurii anuale. Prin urmare, împărțirea sarcinilor angajamentului și a plăților creditelor în decursul anilor este doar orientativă. În orice caz, bugetul total al UE disponibil pentru etapa pilot a inițiativei Europa 2020 de emitere de obligațiuni pentru finanțarea de proiecte este limitat la 230 milioane EUR.

În cazul DG MOVE și a TEN-T EA, se preconizează că efortul administrativ necesar se va menține la același nivel cu cel necesar în prezent pentru gestionarea instrumentului de garantare a împrumuturilor pentru proiectele TEN-Transport. Prin urmare, nu există un impact net asupra necesarului de personal. Pentru direcțiile generale ENER și INFSO aceasta este o acțiune nouă, în timp ce pentru ECFIN implementarea și etapele următoare solicită un efort administrativ. Prin urmare, pentru aceste direcții generale există solicitări de personal, deși unele diferite, care reflectă sarcini diferite.

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:	1A	Competitivitate pentru creștere economică și ocuparea locurilor de muncă
---	----	--

DG: MOVE, ENER și INFSO			2012 ¹⁸	2013	2014	TOTAL
• Credite operaționale						
06.03.03	Angajamente	(1)	100	100	0	200
	Plăți	(2)	40	60	100	200
32.03.02	Angajamente	(1a)	0	10	0	10
	Plăți	(2a)	0	10	0	10

¹⁸

Anul N este anul în care începe implementarea propunerii/inițiativei.

09.03.01	Angajamente	(1a)	0	20	0	20
	Plăți	(2a)	0	20	0	20
Credite de natură administrativă finanțate din pachete financiare pentru programe specifice ¹⁹			0	0	0	
Numărul liniei bugetare		(3)				
TOTAL credite pentru DG MOVE, ENER și INFSO	Angajamente	=1+1a +3	100	130	0	230
	Plăți	=2+2a +3	40	90	100	230

• TOTAL operational appropriations	Angajamente	(4)	100	130	0	230
	Plăți	(5)	40	90	100	230
• TOTAL credite de natură administrativă finanțate din pachete financiare pentru programe specifice		(6)	0	0	0	0
TOTAL credite de la RUBRICA 1A din cadrul financiar multianual	Angajamente	=4+ 6	100	130	0	230
	Plăți	=5+ 6	40	90	100	230

¹⁹ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli în sprijinul implementării programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă, cercetare directă.

Rubrica din cadrul financiar multianual:	5	„Cheltuieli administrative“
---	----------	-----------------------------

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	2012	2013	2014	2015	... introduceți câți ani sunt necesari pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
DG: MOVE, ENER, INFSO și ECFIN și TEN-T EA						
• Resurse umane	0,5 persona 1 (ECFIN) + 0,1 persona 1 (ENER) = 0,0762 (0,6*12 7000 costuri standar d per post)	0,1 persona 1 (ECFIN) + 0,1 persona 1 (ENER) + 0,5 persona 1 (INFSO) = 0,0889 (0,7*12 7000 costuri standar d per post)	0,1 persona 1 (ECFIN) + 0,1 persona 1 (ENER) = 0,0254 (0,2*12 7000 costuri standar d per post)			
• Alte cheltuieli administrative	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)			

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

TOTAL credite de la RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = Total plăți)	0,0762 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0889 (ENER + ECFIN + INFSO)	0,0254 (ENER + ECFIN + INFSO)							
--	--------------------------------------	---	---	---	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		Anul 2012 ²⁰	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	... introduceți câți ani sunt necesari pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
TOTAL credite de la RUBRICILE 1- 5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	100,076 2	130,088 9	0,0254)					230,1905
	Plăți	40,0762	90,0889)	1000,02 54)					230,1905

²⁰

Anul N este anul în care începe implementarea propunerii/inițiativei.

3.2.2. Impactul estimat asupra creditelor operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu necesită utilizarea de credite operaționale
- - x Propunerea/inițiativa necesită utilizarea de credite operaționale, după se explică mai jos: Cu toate acestea, aceste nevoi vor fi acoperite prin realocare. În plus, nu există costuri fixe pe proiect întrucât bugetul UE necesar va depinde de dimensiunea proiectului și alte condiții. Prin urmare, cifrele furnizate sunt doar estimative și orientative pentru a arăta că numărul de proiecte care urmează să fie susținute va fi limitat.
- Rezultatele reprezintă numărul de proiecte îmbunătățite și contribuția bugetară UE solicitată de BEI.

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

Indicați obiectivele și rezultatele ⇓			Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul N+3	... introduceți câți ani sunt necesari pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)								TOTAL		
	REZULTATE																
	Tipul de rezult at ²¹	Costuril e medii ale rezultate lor vor depinde de volumul proiectu lui și clасifica rea riscului acestuia , scadența etc.	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Numărul rezultatelor	Costuri	Număr total rezultate

²¹ Rezultatele sunt produse sau servicii ce trebuie furnizate (de exemplu, numărul de burse pentru studenți finanțate, numărul de km de drum construiți etc.).

OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 1 ²² ...			Numărul de proiecte susținute în domeniul transporturilor, energiei și rețelelor în bandă largă															
- Rezultat MOVE	Nr. de proiect	Estimat 20	1-2	40	1-3	60	1-6	100									3-11	200
- Rezultat ENER	Nr. de proiect	Estimat 10			1	10											1	10
- Rezultat INFSO	Nr. de proiect	Estimat 20			1-2	20											1-2	20
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1			1-	40	3-6	90	1-6	100										
OBIECTIVUL SPECIFIC Nr. 2...																		
- Rezultat																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
TOTAL COSTURI			1-2	40	1-6	90	1-6	100									5-14	230

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

²² Astfel cum este descris în secțiunea 1.4.2. „Obiectiv (obiective) specific (specifice) ...”

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.3.1. Sinteza

- ☐ Propunerea/inițiativa nu necesită utilizarea de credite administrative
- ☒ Propunerea/inițiativa necesită utilizarea de credite administrative, după cum se explică mai jos:

milioane EUR (cu 3 zecimale)

	Anul 2012 ²³	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	... introduceți câți ani sunt necesari pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual								
Resurse umane	0,0762	,0889 ⁰	,0254 ⁰					,1905 ⁰
Alte cheltuieli administrative								
Subtotal RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	,0762 ⁰	,0889 ⁰	,0254 ⁰					,1905 ⁰

În afara RUBRICII 5²⁴ din cadrul financiar multianual								
Resurse umane								
Alte cheltuieli de natură administrativă								
Subtotal cheltuieli în afara RUBRICII 5 din cadrul financiar multianual								

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

²³ Anul N este anul în care începe implementarea propunerii/inițiativei.

²⁴ Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli în sprijinul implementării programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă, cercetare directă.

3.2.3.2. Necesari estimati resurse umane

– Propunerea/inițiativa necesită resurse umane, după cum se explică mai jos:

	2012	2013	2014	2015	Introduceți câți ani sunt necesari pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)

• Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)

ECFIN: 01 01 01 01, ENER 32.01.01, INFSO 09.01.01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	0.1 (ENER) + 0.5 (ECFIN)	0.1 (ENER) + 0.1 ECFIN + 0.5 INFSO	0.1 (ENER) + 0.1 INFSO		
--	-----------------------------------	---	---------------------------------	--	--

• Personal extern (în echivalent normă întreagă: FTE)²⁵

XX 01 02 01 (CA, INT, SNE din "pachetul financiar global")	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA și SNE în delegații)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
XX 01 04 yy ²⁶	sediu ²⁷	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
	delegații	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)	
XX 01 05 02 (CA, INT, SNE – Cercetări indirecte)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
10 01 05 02 (CA, INT, SNE - Cercetări directe)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
Alte linii bugetare (a se preciza)	- (ENER)	- (ENER)	- (ENER)		
TOTAL					

Estimările se vor exprima în valori întregi (sau cel mult cu o zecimală)

XX este domeniu de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-urilor desemnate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-urilor, completate, după caz, prin resurse suplimentare, care ar putea fi alocate DG-ului în cadrul procedurii de alocare anuală și ținând cont de constrângerile bugetare. Descrierea sarcinilor ce trebuie îndeplinite:

²⁵ AC= agent contractual; INT=personal interimar („Intérimaire”); JED= „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat.

²⁶ Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

²⁷ În special pentru fonduri structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

Funcționari și agenți temporari	Deoarece responsabilitatea operațională principală revine BEI, personalul Comisiei va îndeplini următoarele sarcini: - Negocierea angajamentului contractual etc. - Gestionarea procedurii bugetare (pe baza listei de proiecte furnizată de BEI); - Evaluarea informațiilor regulate transmise de BEI și întocmirea rapoartelor către autoritatea bugetară, cum ar fi cele în conformitate cu articolul 49 din acordul interinstituțional; - Participarea la întâlnirile grupului de coordonare pentru monitorizarea implementării; - Contabilitate; - Menținerea relațiilor cu Curtea de Conturi, Parlamentul European și Consiliul. - Furnizarea orientărilor de eligibilitate către BEI pentru cazuri individuale de proiecte
Personal extern	N/A

3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual

- Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual actual. Aceste sume vor rezulta prin realocare de la programele existente.

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

Dobânda și alte venituri generate de acest instrument, precum taxele achitate de beneficiari și primite până la 31 decembrie 2013 pot fi adăugate la resursele inițiativei. După 1 ianuarie 2014, veniturile sunt returnate la bugetul Uniunii Europene. În această fază nu este posibilă o estimare a fluxului și a calendarului veniturilor potențiale.

- ☐ Propunerea/inițiativa nu are vreun impact financiar asupra veniturilor.
- ☒ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☐ asupra resurselor proprii
 - ☒ asupra veniturilor diverse

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară de venituri:	Credite disponibile pentru anul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ²⁸						
		2012	2013	2013	Anul N+3	... introduceți câte coloane sunt necesare pentru a ilustra durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
Articolul								

Pentru diversele venituri alocate, a se preciza linia bugetară (liniile bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

A se preciza metoda de calcul al impactului asupra veniturilor.

²⁸ În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, adică sume brute după deducerea de 25% aferentă costurilor de colectare.