



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.10.2011
COM(2011) 676 final

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
CURTEA EUROPEANĂ DE JUSTIȚIE, CURTEA DE CONTURI, BANCA
EUROPEANĂ DE INVESTIȚII, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN
ȘI COMITETUL REGIUNILOR**

Un pachet pentru creștere destinat infrastructurilor europene integrate

**COMUNICAREA COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
CURTEA EUROPEANĂ DE JUSTIȚIE, CURTEA DE CONTURI, BANCA
EUROPEANĂ DE INVESTIȚII, COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN
ȘI COMITETUL REGIUNILOR**

Un pachet pentru creștere destinat infrastructurilor europene integrate

(Text with EEA relevance)

1. INTRODUCERE ȘI REZUMAT

În ultimul deceniu, media cheltuielilor cu infrastructura a înregistrat o tendință descendentă. Criza economică și financiară a reînnoit însă interesul pentru nevoia de investiții în infrastructură. În cursul crizei economice, investițiile cu țintă precisă în reînnoirea sau construcția de infrastructuri au reprezentat o parte importantă a planurilor de stimulare și recuperare la nivelul UE și al statelor membre, ca modalitate de sprijinire a cererii globale, asigurând în același timp o bună rentabilitate pe termen lung a fondurilor cheltuite. Criza a arătat – element foarte important – că infrastructura este crucială pentru viitorul economic al Europei.

După cum a precizat raportul Monti¹, o piață unică integrată cu adevărat nu ar fi posibilă în lipsa unor conexiuni neîntrerupte între toate componentele sale. Drumurile și alte conexiuni în materie de transporturi, rețele electrice și de gaze naturale, precum și rețelele de bandă largă sunt vitale pentru un spațiu economic integrat și funcțional, precum și pentru coeziunea socială și teritorială a acestuia. Cu toate acestea, în timp ce integrarea reglementărilor la nivelul UE progresează, iar piețele devin la rândul lor mai integrate, cel mai recent în domeniul energiei, odată cu adoptarea și intrarea în vigoare a celui de-al treilea pachet de liberalizare, interconexiunile fizice transfrontaliere rămân în urmă. Există problema legăturilor lipsă, în special în statele membre mai noi, care creează linii de separație între centrul și periferiile Uniunii Europene și îngreunează dezvoltarea în continuare a schimburilor intracomunitare sau creșterea sectoarelor economice noi, precum comerțul electronic.

Noi nevoi de infrastructură decurg, de asemenea, din implementarea Strategiei Europa 2020. Pentru a stimula transformarea Europei într-o economie cu grad ridicat de cunoștințe, cu consum scăzut de carbon și extrem de competitivă este nevoie de rețele de infrastructură energetică, de transporturi și din domeniul TIC moderne și flexibile. Printre prioritățile sale de creștere², Comisia a subliniat nevoia de a impulsiona dezvoltarea infrastructurilor energetice, de transporturi și de telecomunicații necesare pentru o piață unică cu adevărat integrată. În contextul consolidării guvernantei economice, Comisia a făcut, de asemenea, apel la statele membre pentru ca acestea să își îndeplinească în continuare rolul financiar și de reglementare în aceste domenii esențiale, în pofida crizei economice actuale.

¹ „O nouă strategie pentru piața unică în serviciul economiei și societății din Europa”. Raportul lui Mario Monti către președintele Comisiei Europene, 9 mai 2010, paginile 64-65.

² Analiza anuală a creșterii 2011, COM (2011)11.

Nevoile investiționale globale ale rețelelor de importanță europeană se ridică la circa 1 000 de miliarde EUR pentru perioada de până în 2020, în cele trei sectoare menționate mai sus³. Satisfacerea acestor nevoi este una din marile provocări cărora trebuie să le facă față Uniunea Europeană în următorul deceniu. Deși este de așteptat ca piața să joace un rol major în obținerea infrastructurilor necesare prin investiții și mecanisme de stabilire a prețului adecvate, anumite investiții în infrastructură nu se vor realiza sau vor fi amânate cu mult după 2020 în lipsa intervențiilor din partea sectorului public. Acesta este motivul pentru care Comisia propune astăzi un pachet de infrastructură, care conține un nou instrument bugetar – mecanismul Conectarea Europei – și orientări revizuite privind transporturile, energia și TIC.

2. PROVOCĂRI COMUNE ȘI ORIENTĂRI PRIVIND POLITICILE SECTORIALE

În cele trei sectoare ale transporturilor, energiei și infrastructurilor digitale se pot observa probleme și blocaje similare, care necesită soluții similare. În pofida faptului că cea mai mare parte a investițiilor în infrastructură pot fi generate de statele membre și de piață (cu ajutorul unor măsuri de reglementare), este improbabil ca amploarea și ritmul investițiilor să permită atingerea obiectivelor Strategiei Europa 2020. Intervenția la nivelul UE, realizată prin granturi și instrumente financiare, se va concentra pe inițiative care elimină sau reduc fragmentarea pieței, fac să crească securitatea europeană, au un potențial considerabil de stimulare a creșterii și/sau beneficii socioeconomice care nu pot fi obținute sau cuantificate la nivel de proiect. Aceasta va debloca, de asemenea, angajările de forță de muncă în fazele de construcție.

Sinergiile interne asociate gestionării mecanismului sunt, la rândul lor, semnificative: recursul la o agenție comună va ajuta la realizarea unor economii de scară. O foarte bună coordonare la nivel de program va permite realizarea de sinergii între lucrările sectoriale: rețelele energetice, de transporturi și de telecomunicații pot utiliza în comun anumite instalații (guri de acces, conducte, accesul în diverse zone). Prin urmare, este rațional să fie încurajată implementarea coordonată a elementelor pasive de rețea, în cooperare cu autoritățile naționale, regionale și locale relevante.

TRANSPORTURI

În prezent, în pofida investițiilor semnificative realizate, Uniunea Europeană nu dispune de o rețea de infrastructuri de transport transfrontalier suficient de bine interconectată, interoperabilă și eficace din punctul de vedere al utilizării resurselor. După cum s-a subliniat în comunicarea „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”⁴, infrastructura de transporturi este esențială pentru a garanta funcționarea pieței unice și trebuie să promoveze competitivitatea și creșterea sustenabilă. Pe lângă lipsa coordonării între statele membre în domeniul gestionării, al planificării și al finanțării proiectelor, absența unui cadru global de finanțare la nivel european care să poată viza blocajele și discontinuitățile transfrontaliere cele mai semnificative de pe piața unică este un obstacol major, care trebuie abordat în următorul cadru financiar multianual.

³ Circa 500 de miliarde EUR pentru transporturi, 200 de miliarde EUR pentru energie și 270 de miliarde EUR pentru infrastructuri rapide de bandă largă.

⁴ COM (2011) 144.

Noile orientări TEN-T vor furniza un cadru de politică, în care infrastructura europeană servește înființării unui spațiu european unic al transporturilor. Orientările stabilesc, de asemenea, un cadru de reglementare, cu standarde care asigură eficiența și interoperabilitatea. În plus, acestea creează un cadru de planificare mai robust și cu un caracter mai obligatoriu, compus dintr-o rețea globală și o rețea primară, care vor permite concentrarea eforturilor europene ale statelor membre, ale instituțiilor UE și ale părților interesate pe stimularea creării până în 2030 și 2050 a unei rețele funcționale de infrastructuri europene.

Rețeaua globală reprezintă nivelul de bază al TEN-T. În alcătuirea acesteia intră întreaga infrastructură existentă și planificată care îndeplinește cerințele definite în orientări. Rețeaua globală urmează să fie instituită până cel târziu la 31 decembrie 2050.

Rețeaua primară se suprapune rețelei globale și este alcătuită din secțiunile cele mai importante din punct de vedere strategic ale acesteia. Aceasta constituie magistrala rețelei multimodale de mobilitate de care au nevoie cetățenii și agenții economici din Europa. Rețeaua se concentrează asupra componentelor TEN-T cu cea mai mare valoare adăugată la nivel european: legăturile transfrontaliere lipsă, principalele blocaje și nodurile multimodale. Rețeaua primară urmează să fie funcțională cel mai târziu la 31 decembrie 2030 și va fi finanțată prin intermediul mecanismului Conectarea Europei.

Orientările TEN-T vizează, de asemenea, consolidarea instrumentelor de punere în aplicare în jurul ideii de coridoare ale rețelei primare, acordând atenția cuvenită coridoarelor pentru transportul de marfă⁵. Aceste coridoare vor constitui instrumentul-cadru pentru implementarea coordonată a rețelei primare. În ceea ce privește sfera de aplicare, coridoarele rețelei primare vor viza, în principiu, trei moduri de transport și vor traversa cel puțin trei state membre. În măsura posibilului, aceste coridoare vor trebui conectate la un port maritim. În ceea ce privește activitățile, coridoarele rețelei primare vor oferi o platformă pentru managementul capacității, pentru investiții, pentru construcția și coordonarea instalațiilor multimodale destinate transbordării, precum și pentru implementarea sistemelor interoperabile de gestionare a traficului.

ENERGIE

Sunt necesare eforturi de amploare pentru modernizarea și extinderea infrastructurii energetice a Europei și pentru interconectarea transfrontalieră a rețelelor în scopul îndeplinirii obiectivelor energetice de bază ale Uniunii: competitivitate, sustenabilitate și securitatea aprovizionării. Prin urmare, Comunicarea Comisiei privind prioritățile în domeniul infrastructurii energetice ante și post 2020⁶, adoptată la 17 noiembrie 2010 a pledat pentru o nouă politică în materie de infrastructură energetică la nivelul UE pentru coordonarea și optimizarea dezvoltării rețelelor la scară continentală. În particular, comunicarea a confirmat necesitatea de revizuire a politicii și a cadrului de finanțare existente aferente rețelelor transeuropene pentru energie (TEN-E). Această nouă politică este vitală pentru a asigura funcționarea solidarității dintre statele membre, finalizarea pieței interne a energiei și conectarea la rețeaua europeană a regiunilor izolate, precum și realizarea rutelor de aprovizionare sau transport și a surselor de energie alternative, precum și dezvoltarea energiei

⁵ Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv, JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

⁶ COM (2010) 677.

din surse regenerabile care să concureze cu sursele tradiționale, după cum s-a subliniat în cadrul Consiliului European din 4 februarie 2011.

Noile orientări privind infrastructurile energetice transeuropene stabilesc normele pentru dezvoltarea la timp a rețelelor transeuropene de energie și a interoperabilității acestora.

Mai exact, acestea vizează crearea celor mai bune condiții pentru dezvoltarea unor proiecte de infrastructură energetică prin care să se sprijine integrarea completă a pieței interne a energiei, inclusiv prin garantarea faptului că niciun stat membru nu este izolat de rețeaua europeană și contribuie la dezvoltarea durabilă și la protecția mediului, permițând Uniunii să își atingă țintele de reducere cu 20 %⁷ a emisiilor de gaze cu efect de seră, de majorare cu 20 % a eficienței energetice și până la 20 % a ponderii energiilor regenerabile în consumul final de energie până în 2020, asigurând în același timp securitatea aprovizionării și solidaritatea între statele membre.

În acest scop, orientările identifică, pentru perioada ante și post 2020, un număr limitat de coridoare și zone transeuropene prioritare care au ca obiect rețelele de electricitate și gaze naturale, precum și infrastructura de transport al petrolului și al dioxidului de carbon, pentru care măsurile la nivel european sunt cele mai justificate. În continuare, orientările vizează implementarea acestor priorități prin:

- optimizarea procedurilor de acordare a autorizațiilor, în vederea reducerii semnificative a duratei acestora pentru proiectele de interes comun și pentru majorarea participării publicului și a gradului de acceptare de către public a implementării unor astfel de proiecte;
- facilitarea reglementării proiectelor de interes comun din domeniul electricității și al gazului prin alocarea transfrontalieră a costurilor, în funcție de beneficiile oferite, și garantând că randamentele autorizate sunt proporționale cu riscurile contractate;
- asigurarea implementării proiectelor de interes comun, prin acordarea sprijinului financiar necesar, atât bazat pe mecanismele pieței, cât și direct de către UE. În această ultimă privință, propunerea reprezintă baza eligibilității proiectelor pentru asistență financiară din partea UE acordată în cadrul mecanismului Conectarea Europei.

INFRASTRUCTURI DIGITALE

Investițiile în conexiunile și serviciile de mare viteză furnizate prin intermediul rețelelor moderne de internet reprezintă investiții în viitor. Infrastructurile digitale – atât cele fizice, cât și cele bazate pe servicii – sunt catalizatori ai creșterii inteligente pe care trebuie să o atingă Europa în următorii zece ani, pentru a-și asigura capacitatea de a concura pe plan internațional și de a genera bunăstare pentru cetățenii săi. Într-adevăr, această inițiativă este ancorată în Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, care a plasat infrastructurile digitale pe primul plan, ca parte a inițiativei emblematice „O agendă digitală pentru Europa”. Inițiativa a subliniat nevoia de a întreprinde mai multe eforturi pentru a asigura introducerea și adoptarea de către toți cetățenii a conexiunilor de bandă largă la viteze tot mai mari, atât prin intermediul tehnologiilor fixe cât și al celor pe suport radio,

⁷ Cu 30 % dacă se îndeplinesc condițiile necesare.

precum și pentru facilitarea investițiilor în noile rețele de internet ultrarapid, deschise și competitive, care vor reprezenta arterele economiei viitorului.

Scopul orientărilor este stabilirea obiectivelor și a priorităților avute în vedere pentru rețelele de bandă largă și pentru infrastructurile de servicii digitale din domeniul telecomunicațiilor. Orientările continuă identificarea proiectelor de interes comun pentru implementarea rețelilor digitale și a infrastructurilor de servicii digitale (de exemplu eSănătate, eIdentitate, eAchiziții etc.). Aceste proiecte vor ajuta la rezolvarea problemelor identificate ca blocaje importante în calea dezvoltării unei piețe digitale unice, inclusiv lipsa investițiilor în rețelele de bandă largă în Europa comparativ cu principalii noștri concurenți, ceea ce lasă neexploatate beneficii societale și legate de potențialul de creștere. Nevoia de creștere a presiunii concurențiale în domeniul rețelilor moderne de bandă largă și de elaborare ale unor strategii adecvate pentru sprijinul public al introducerii treptate a rețelilor de bandă largă în domenii în care acest lucru nu prezintă interes comercial. În ceea ce privește serviciile digitale, blocajele se referă în principal la absența interoperabilității tehnice, care face ca servicii publice online esențiale să se oprească la graniță. Nu există proprietari naturali ai infrastructurilor de servicii interoperabile europene, iar statele membre sau investitorii privați nu ar asigura implementarea acestor servicii într-un cadru interoperabil. Astfel, valoarea adăugată a UE este ridicată.

MCE pentru infrastructuri digitale va sprijini, prin intermediul unei combinații de granturi și instrumente financiare inovatoare, investițiile în rețele capabile să asigure îndeplinirea țintei inițiativei emblematică „O agendă digitală pentru Europa” de atingere a unei acoperiri universale la viteza de 30 Mbps sau a unei proporții de cel puțin 50 % a gospodăriilor conectate la viteze mai mari de 100 Mbps. Va fi creat un portofoliu echilibrat de proiecte pentru vitezele de 30 și 100 Mbps și se va acorda atenția cuvenită nevoilor investiționale ale statelor membre, a căror valoare estimativă este de până la 270 de miliarde EUR.

În ceea ce privește infrastructura de servicii digitale, cadrele interoperabile sunt finanțate prin scheme de granturi directe și includ, de exemplu, conexiunile magistrale transeuropene de bandă largă pentru administrații publice, furnizarea transfrontalieră de servicii eGuvernare bazate pe identificarea și autentificarea interoperabilă (care fac posibile serviciile de eAchiziții, eJustiție și eSănătate), resurse digitale ale patrimoniului european, siguranță și securitate (un internet și infrastructuri de servicii critice mai sigure), precum și servicii energetice inteligente.

Aceste proiecte vor contribui la ameliorarea competitivității economiei europene, inclusiv a întreprinderilor mici și mijlocii (IMM), vor promova interconectarea și interoperabilitatea rețelilor naționale, precum și accesul la astfel de rețele, și vor promova dezvoltarea unei piețe digitale unice. Pentru a permite adaptarea la schimbarea priorităților politice, la evoluțiile tehnologice sau la situația specifică din fiecare piață relevantă, va fi posibilă identificarea unor noi proiecte de interes comun în cursul implementării acestor orientări.

3. MECANISMUL CONECTAREA EUROPEI (MCE) – UN NOU INSTRUMENT DE FINANȚARE A INFRASTRUCTURII

Având drept bază experiențele și lecțiile aferente cadrului de politică TEN existent, Comisia propune un nou pachet privind infrastructurile europene („EIP”), bazat pe mecanismul Conectarea Europei, care va fi instrumentul comun de finanțare pentru rețelele transeuropene și creează cadrul în care vor fi aplicate orientările de politică specifice fiecărui sector

prezentate mai sus. Întrucât ar putea fi nevoie ca o parte din proiectele de infrastructură de interes pentru Uniune să treacă prin țările vecine, prin cele aflate în stadiu de preaderare și prin alte țări terțe, MCE poate sprijini, acolo unde este cazul, proiectele de interes comun destinate conectării rețelelor transeuropene la rețelele de infrastructură ale acestor țări.

Obiectivul MCE este raționalizarea și facilitarea sprijinului acordat de UE pentru proiectele de infrastructură, prin optimizarea portofoliului de instrumente existente, prin standardizarea regulilor de funcționare ale acestora și prin exploatarea eventualelor sinergii dintre cele trei sectoare. Această abordare coordonată va asigura nu numai o valoare adăugată a UE cât mai ridicată posibil, dar va simplifica, de asemenea, procedurile și va reduce costurile colective.

În acest scop, propunerea privind MCE instituie un cadru comun de finanțare pentru toate sectoarele, incluzând programe anuale de lucru coordonate, un comitet comun, flexibilitate între bugetele sectoriale, indicatori de performanță și condiționalități ameliorate, precum și utilizarea în comun a instrumentelor financiare specifice infrastructurilor.

Fondurile MCE vor fi gestionate la nivel central, fie de către personalul Comisiei, beneficiind la nevoie de sprijinul unei agenții executive, fie printr-un parteneriat dintre Comisie și una sau mai multe instituții financiare. Se vor propune soluții pentru gestionarea operațională a diverselor instrumente aparținând MCE într-un cadru juridic adecvat, beneficiind de experiența derivată din funcționarea Agenției Executive TEN-T și din cooperarea existentă cu Banca Europeană pentru Investiții.

Mecanismul va fi coordonat cu alte intervenții provenite de la bugetul UE, precum Orizont 2020, Fondul de coeziune și Fondurile structurale.

În ceea ce privește coordonarea cu inițiativa Orizont 2020, aceasta va asigura complementaritatea, evitându-se în același timp posibilele suprapuneri. Coordonarea dintre MCE și Orizont 2020 va garanta că lanțul de cercetare și inovare care conduce la implementarea infrastructurii nu este întrerupt. Acest lucru este deosebit de important, într-un moment în care va fi nevoie de progrese tehnologice semnificative în materie de transporturi, energie și TIC pentru a ajuta UE la îndeplinirea obiectivelor ambițioase ale Strategiei Europa 2020.

În ceea ce privește relația cu Fondul de coeziune și cu Fondurile structurale, Cadrul strategic comun al politicii de coeziune, precum și contractele de parteneriat cu statele membre vor fi coordonate îndeaproape cu cadrele de politică din domeniul transporturilor, cel al energiei și cel al TIC. Orientările specifice fiecărui sector se vor baza pe Fondul de coeziune și pe Fondurile structurale pentru realizarea infrastructurilor locale și regionale și pentru conectarea acestora la infrastructurile prioritare ale UE, asigurând conectarea la rețea a tuturor cetățenilor din întreaga UE.

Mecanismul Conectarea Europei va avea un buget de 50 de miliarde EUR⁸ pentru perioada 2014-2020, din care 10 miliarde EUR sunt alocate din Fondul de coeziune pentru infrastructura de transporturi. Deși mecanismul va fi un instrument gestionat la nivel central, se va acorda o prioritate maximă respectării alocațiilor naționale din Fondul de coeziune la alocarea celor 10 miliarde EUR. Aceste 10 miliarde EUR vor fi rezervate statelor membre

⁸ Toate cifrele sunt exprimate în prețurile constante din 2011.

eligibile pentru Fondul de coeziune, iar ratele de cofinanțare din partea bugetului UE vor fi fixate la același nivel ca și în cazul Fondului de coeziune.

MCE	40 de miliarde EUR
• Energie	9,1 miliarde EUR
• Transporturi	21,7 miliarde EUR
• Telecomunicații/tehnologie digitală	9,2 miliarde EUR
Sume alocate din Fondul de coeziune pentru infrastructurile de transport	10 miliarde EUR
Total	50 de miliarde EUR

4. INSTRUMENTE FINANCIARE DIN CADRUL MCE – MAXIMIZAREA IMPACTULUI UE

Guvernele din UE cheltuiesc în medie 1 % din PIB al țărilor respective pentru investiții în infrastructură⁹, dar încurajează în același timp tot mai mult sectorul privat să finanțeze investițiile în infrastructură. Aceasta s-a realizat fie printr-o abordare integral privată – prin privatizări, fie prin concesiuni, fie, în ultima vreme, pe baza modelului parteneriatelor public-privat (PPP).

Cu toate acestea, fluxul actual de finanțare din partea sectorului privat nu este suficient pentru a răspunde nevoilor investiționale considerabile ale sectoarelor de infrastructură. În plus, finanțarea privată nu este întotdeauna disponibilă la scadențe și în condiții care să reflecte în mod corespunzător ciclul economic de viață al proiectelor de infrastructură pe termen lung viabile din punct de vedere comercial. Prin urmare, este nevoie de instrumente de capitaluri proprii și de datorie care să vizeze reducerea barierelor specifice care împiedică accesul la finanțarea prin capitaluri proprii și prin datorii a proiectelor de interes major pentru Uniune, cu alte cuvinte a celor din cadrul mecanismului Conectarea Europei.

Obiectivul instrumentelor destinate infrastructurii este atragerea finanțării din partea sectorului privat, pentru a ajuta Europa să își concretizeze potențialul, într-un moment de transformări cruciale și de trecere către o economie cu un consum redus de carbon și eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor. Aceste instrumente joacă un rol tot mai important în vederea atingerii obiectivelor strategice ale Uniunii, asigurând finanțarea necesară pentru implementarea proiectelor care au potențialul de a stimula creșterea economică. Instrumentele financiare au valoare adăugată în special în situațiile în care politicile UE necesită o viteză de implementare ridicată, dar incertitudinile privind proiectele și piețele financiare au un nivel peste medie, cum este cazul în climatul economic actual. În plus, instrumentele financiare creează un efect de multiplicare pentru bugetul UE, prin facilitarea și atragerea de finanțare privată destinată proiectelor de interes pentru UE, maximizând astfel impactul bugetului UE.

Setul de instrumente trebuie să pună bazele unui cadru investițional stabil pe termen lung și să aibă o acțiune de catalizare și de stimulare. Mecanismul Conectarea Europei vizează îndeplinirea acestor obiective prin intermediul a două tipuri de instrumente principale:

⁹ Între 0,5 și 2 %, a se vedea Alegre et al, EIB Papers Volume 13/1 (2008). Principalul factor care distorsionează estimarea este faptul că investițiile efectuate de societățile comerciale deținute de sectorul public sunt clasificate drept investiții private.

- participarea la capitalul fondurilor de investiții care furnizează capital de risc pentru acțiuni ce contribuie la proiectele de interes comun;
- împrumuturi și/sau garanții pentru proiecte de interes comun facilitate de instrumente de partajare a riscurilor, inclusiv mecanisme de consolidare a creditării pe termen lung din partea băncilor și pentru obligațiunile de proiect emise de societățile responsabile cu proiectele;

Aceste instrumente vor viza îndeplinirea obiectivelor de politică aferente priorităților Strategiei Europa 2020 și vor avea ca obiect domeniile de politică transporturi, energie și infrastructuri digitale, în vederea evitării unei proliferări inutile a instrumentelor similare din punctul de vedere al naturii, al beneficiarilor vizați sau al structurilor de proiect. Filozofia de intervenție avută în vedere este cooperarea strânsă dintre Comisie și instituții financiare internaționale relevante, precum Banca Europeană de Investiții.

Cu toate acestea, orizontul temporal pe termen lung pentru fazele de planificare, construcție și dare în folosință ale proiectelor de infrastructură necesită o pregătire pe termen lung pentru implementarea instrumentelor financiare. Acesta este motivul pentru care simultan cu propunerea privind mecanismul Conectarea Europei, Comisia propune lansarea deja a unei faze pilot a inițiativei *Project Bonds* Europa 2020 (obligațiuni pentru finanțarea de proiecte) în cadrul financiar actual. O piață funcțională a obligațiunilor de proiect, care este în prezent aproape inexistentă în Europa, poate facilita întâlnirea dintre proiectele de infrastructură și investitorii pe termen lung reticenți la riscuri, precum fondurile de pensii și societățile de asigurări. Faza pilot va deschide drumul pentru un instrument de partajare a riscurilor complet funcțional, destinat finanțării prin intermediul obligațiunilor de proiect și al creditelor a proiectelor de infrastructură după intrarea în vigoare a mecanismului Conectarea Europei.

5. O SCHIMBARE RADICALĂ ÎN MATERIE DE FINANȚARE A INFRASTRUCTURII ÎN EUROPA

Costurile pentru Europa ale investițiilor insuficiente în rețelele sale viitoare ar putea fi foarte ridicate. Interdependența tot mai mare a economiilor europene și reorientarea fluxurilor comerciale supun sistemele existente de infrastructură unor solicitări considerabile, în timp ce noile oportunități de afaceri și noile nevoi ale cetățenilor necesită rețele moderne, inteligente și flexibile. Obiectivele Strategiei Europa 2020, precum promovarea tranziției către o economie caracterizată de un consum redus de carbon și de o utilizare eficientă a resurselor sau realizarea unei economii digitale nu pot fi atinse în mod realist decât dacă implicațiile în materie de infrastructură sunt tratate în mod corespunzător.

În mod tradițional, UE a jucat, prin politica sa de sprijinire a dezvoltării rețelor transeuropene, un rol important în stimularea investițiilor realizate de statele membre și de piețe în infrastructurile care prezintă interes european și beneficii socioeconomice de amploare. În prezent, importanța strategică a modernizării infrastructurii fizice din Europa și amploarea provocărilor investiționale aferente necesită o schimbare radicală a modului în care UE identifică, sprijină și implementează rețelele transfrontaliere de infrastructură.

Propunerea de instituire a mecanismului multisectorial integrat Conectarea Europei, la care se adaugă orientări specifice privind sectorul transporturilor, al energiei și al telecomunicațiilor, vizează stabilirea condițiilor adecvate pentru a stimula dezvoltarea infrastructurii, mobilizarea fondurilor din surse private într-un moment în care bugetele publice se confruntă cu

constrângeri severe și pentru a ajuta la revitalizarea interesului investitorilor specializați pe termen lung în investițiile în Europa, contribuind astfel la creștere și la crearea de locuri de muncă. Împreună cu noua abordare de utilizare a instrumentelor financiare inovatoare și cu lansarea unui proiect pilot privind obligațiunile europene de proiect, acest pachet de propuneri este menit să declanșeze schimbarea de ritm de care are nevoie Europa pentru a face față provocărilor în materie de infrastructură.