



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 19.10.2011

COM(2011) 676 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪД, СМЕТНАТА ПАЛАТА, ЕВРОПЕЙСКАТА
ИНВЕСТИЦИОННА БАНКА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И
СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ**

Стратегия за растеж на интегрираните европейски инфраструктури

**СЪОБЩЕНИЕ ОТ КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪД, СМЕТНАТА ПАЛАТА, ЕВРОПЕЙСКАТА
ИНВЕСТИЦИОННА БАНКА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И
СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ**

Стратегия за растеж на интегрираните европейски инфраструктури

(Text with EEA relevance)

1. ВЪВЕДЕНИЕ И ОБОБЩЕНИЕ

През изминалото десетилетие разходите за инфраструктурата в Европа като цяло намаляваха. Икономическата и финансова криза обаче събуди нов интерес към нуждата от инвестиции в инфраструктурата. По време на икономическата криза целевите инвестиции за обновяване или строеж на инфраструктурни съоръжения бяха важна част от плановете за стимулиране и възстановяване на ниво ЕС и държави-членки като начин да се подпомогне съвкупното търсене и същевременно да се осигури дългосрочна възвръщаемост на инвестициите. Кризата показва и най-важния аспект, а именно, че инфраструктурите са от съществено значение за икономическото бъдеще на Европа.

Както се посочва в доклада Монти¹, действително интегрираният единен пазар не би бил възможен без безпрепятствена връзка между всичките му съставни части. Пътищата и другите транспортни връзки, преносните мрежи за електроенергия и газ, както и широколентовите мрежи са жизненоважни за едно функциониращо, интегрирано икономическо пространство и за неговото социално и териториално сближаване. И въпреки това, докато регулационната интеграция в рамките на ЕС напредва и пазарите се интегрират все по-тясно, най-скорошен пример за което е секторът на енергетиката с приемането и влизането в сила на третия пакет за либерализация, трансграничното физическо свързване изостава. Някои връзки липсват, особено в новите държави-членки, и това създава разделителни линии между центъра и периферията на Европейския съюз и възпрепятства по-нататъшното развитие на обмена в рамките на общността и растежа на нови сектори на икономиката, като например електронната търговия.

Възникват нови нужди от инфраструктура и във връзка с изпълнението на стратегията „Европа 2020“. За да се насърчи преходът на Европа към икономика на знанието, с ниска въглеродна интензивност и висока конкурентоспособност, се изискват адекватни, модерни и гъвкави инфраструктурни мрежи в областта на енергетиката, транспорта и информационните и комуникационните технологии (ИКТ). Сред приоритетите си за постигане на растеж² Комисията подчерта необходимостта от развиване на

¹ „Нова стратегия за единния пазар — в служба на европейската икономика и европейското общество“ Доклад от Марио Монти до председателя на Европейската комисия, 9 май 2010 г., стр. 64—65

² Годишен обзор на растежа 2011 г. — COM (2011)11

инфраструктурите в областта на транспорта, енергетиката и далекосъобщенията, които са необходими за действителното интегриране на единния пазар. В контекста на засиленото икономическо управление тя също така призова държавите-членки въпреки настоящата икономическа криза да продължат да изпълняват своята както регулаторна, така и финансова роля в тези изключително важни области.

Общите нужди от инвестиции за мрежи от европейска значимост възлизат на около 1 трилион EUR за периода до 2020 г. в трите горепосочени сектора.³ Един от големите въпроси, пред които се изправя Европейският съюз през следващото десетилетие, е как да посрещне това инвестиционно предизвикателство. Докато от пазара се очаква да играе ключова роля в предоставянето на нужните инфраструктури чрез подходящи инвестиции и ценови механизми, без публична интервенция някои от необходимите инвестиции няма да бъдат направени или ще бъдат отложени за значително по-късно от 2020 г. Поради това днес Комисията предлага инфраструктурен пакет, съставен от нов бюджетен инструмент — механизма за свързване на Европа, както и преработени насоки за транспорта, енергетиката и ИКТ.

2. ОБЩИ ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВА И НАСОКИ НА СЕКТОРНАТА ПОЛИТИКА

В трите сектора — транспорт, енергетика и цифрови инфраструктури, се наблюдават сходни предизвикателства и пречки, които изискват сходни решения. Макар че голямата част от инфраструктурните инвестиции може да се предостави от държавите-членки и пазарите (чрез регулаторни мерки), малко вероятно е обхватът и скоростта на инвестиране да допуснат постигането на целите на „Европа 2020“. Намесата на ниво ЕС чрез отпускане на безвъзмездни средства и финансови инструменти ще се съсредоточи върху инициативи, които премахват или намаляват разпокъсаността на пазара, повишават сигурността на Европа, осигуряват значителен потенциал за ускоряване на растежа и/или социално-икономически ползи, които не могат да бъдат отразени или изразени парично на ниво проект. Тя също така ще стимулира краткосрочната трудова заетост във фазите на изграждане.

Вътрешните полезни взаимодействия за управлението на механизма също са от голямо значение: общото използване на агенциите ще помогне за реализирането на икономии от мащаба. Високата степен на координиране на ниво програми ще позволи реализирането на полезни взаимодействия между дейностите в рамките на отделните сектори: енергетиката, транспортът и широколентовите мрежи могат да споделят общи съоръжения (входни люкове, канали, достъп до помещения), така че е разумно да се насърчава координираното внедряване на пасивни мрежови елементи в сътрудничество със съответните национални, регионални и местни власти.

ТРАНСПОРТ

Понастоящем въпреки значителните инвестиции Европейският съюз не разполага с достатъчно интегрирана, оперативно съвместима трансгранична транспортна инфраструктура с ефективно използване на ресурсите. Както беше подчертано в съобщението „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно

³ Около 500 млрд. EUR в транспорта, 200 млрд. EUR в енергетиката и 270 млрд. EUR за високоскоростни широколентови инфраструктури.

пространство – към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите⁴, транспортната инфраструктура е от съществено значение за гарантиране на действието на единния пазар и трябва да спомага за конкурентоспособността и устойчивия растеж. В допълнение към липсата на координация между държавите-членки в областите на управлението, планирането и финансирането на проекти, липсата на глобална рамка за финансиране на европейско ниво, която може да се насочи към най-значителните пречки и липсващите трансгранични връзки в единния пазар, е основно препятствие, на което трябва да се обърне внимание в следващата многогодишна финансова рамка.

Новите насоки за TEN-T ще предоставят политическа рамка, в която европейската инфраструктура ще служи за установяването на Единно европейско транспортно пространство. Насоките също така установяват регулаторна рамка със стандарти, които гарантират ефективността и оперативната съвместимост. Освен това, те създават солидна и обвързваща рамка за планиране, съставена от широкообхватни и основни мрежи, което ще позволи усилията на държавите-членки, европейските институции и другите участници да се съсредоточат върху изграждането на функционираща мрежа на европейската инфраструктура до 2030 и 2050 г.

Широкообхватната мрежа представлява основното ниво на TEN-T. Тя се състои от цялата съществуваща и планирана инфраструктура, която изпълнява изискванията на насоките. Широкообхватната мрежа трябва да бъде изградена най-късно до 31 декември 2050 година.

Централната мрежа се припокрива с широкообхватната мрежа, но е съставена от нейните части с най-голяма стратегическа значимост. Тя представлява основата на мрежата за мултимодална мобилност, от която се нуждаят гражданите и предприятията на Европа. Съсредоточена е върху компонентите на TEN-T с най-висока добавена стойност за Европа: липсващи трансгранични връзки, основни точки със затруднения и мултимодални възли. Централната мрежа трябва да се изгради най-късно до 31 декември 2030 г. и ще бъде финансирана по механизма за свързване на Европа.

Насоките за TEN-T също така целят укрепването на инструментите за осъществяване на концепцията за централни мрежови коридори, като надлежно вземат предвид железопътните коридори за превоз на товари⁵. Тези коридори ще осигурят рамковия инструмент за съгласуваното реализиране на централната мрежа. По отношение на обхвата, коридорите на централната мрежа по принцип ще включват три вида транспорт и ще прекосяват територията на най-малко три държави-членки. При възможност те следва да осигуряват връзка с морско пристанище. По отношение на дейностите, коридорите на централната мрежа ще осигуряват платформа за управление на капацитета, инвестиции, изграждане и координиране на мултимодални съоръжения за трансбордиране и за внедряване на оперативно съвместими системи за управление на трафика.

⁴ COM(2011) 144.

⁵ Регламент (ЕС) № 913/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 22 септември 2010 г. относно европейска железопътна мрежа за конкурентоспособен товарен превоз, ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

ЕНЕРГЕТИКА

Необходими са значителни усилия за модернизиране и разширяване на европейската енергийна инфраструктура и за трансгранична взаимосвързаност на мрежите, за да бъдат постигнати основните цели на енергийната политика на Съюза за конкурентоспособност, устойчивост и сигурност на доставките. Във връзка с това в съобщението на Комисията относно приоритетите на енергийната инфраструктура за 2020 г. и по-нататък⁶, прието на 17 ноември 2010 г. се призова за нова политика на ЕС за енергийната инфраструктура с оглед да се координира и оптимизира развитието на мрежата в континентален мащаб. То потвърди по-специално необходимостта от основно преработване на съществуващата политическа и финансова рамка на трансевропейските енергийни мрежи (TEN-E). Тази нова политика е от жизнена важност, за да се гарантира, че солидарността между държавите-членки ще стане факт, че вътрешният енергиен пазар ще бъде завършен и изолираните региони ще бъдат свързани с европейската мрежа, че ще се появят алтернативни маршрути на транзит и доставка, както и източници на енергия, и че ще се развие използването на възобновяемите източници на енергия и те ще се конкурират с традиционните, както бе посочено от Европейския съвет на 4 февруари 2011 г.

Новите насоки за трансевропейски енергийни инфраструктури установяват правила за съвременното разработване и оперативната съвместимост на европейските енергийни мрежи.

По-специално, те имат за цел да създадат най-добрите условия за разработване на енергийни инфраструктурни проекти, които спомагат за пълната интеграция на вътрешния енергиен пазар, включително като гарантират, че никоя държава-членка не е изолирана от европейската мрежа и дава своя принос за устойчивото развитие и защитата на околната среда, съдействайки за постигането на целите на Съюза за 20 %⁷ намаление на емисиите на парникови газове, 20 % увеличение на енергийната ефективност и 20 % дял на енергията от възобновяеми източници в крайното потребление към 2020 г., а същевременно обезпечават сигурното снабдяване и солидарността между държавите-членки.

За тази цел в насоките се определят ограничен брой приоритетни трансевропейски коридори и региони, които покриват преносните мрежи за електроенергия и газ, както и инфраструктури за пренос на петрол и въглероден диоксид, за които мерките на европейско ниво са най-оправдани, за периода до 2020 г. и по-нататък. Освен това се цели прилагане на тези приоритети чрез:

- хармонизиране на процедурите за издаване на разрешителни, за да се намали значително продължителността им за проекти от общ интерес и да се увеличи участието и одобрението на обществеността за осъществяването на такива проекти;
- опростяване на регулаторния подход към проектите от общ интерес в областта на електроснабдяването и газоснабдяването чрез трансгранично разпределяне

⁶ COM(2010) 677.

⁷ 30 % при подходящи условия.

на разходите в зависимост от предоставяните ползи и гарантиране, че възвращаемостта съответства на поетите рискове;

- обезпечаване на изпълнението на проекти от общ интерес чрез осигуряване на необходимата пазарна и пряка финансова подкрепа от ЕС. В това отношение предложението осигурява основата за допустимост за финансово подпомагане от ЕС на проекти по механизма за свързване на Европа.

ЦИФРОВИ ИНФРАСТРУКТУРИ

Инвестирането във високоскоростни интернет връзки и услуги, предоставени от (или чрез) модерни интернет мрежи е инвестиране в бъдещето. Цифровите инфраструктури – както физически, така и основани на услугите — са основни спомагащи фактори за растежа, който Европа трябва да постигне в следващите десет години, за да гарантира своята способност да се конкурира в международен план и да генерира благосъстояние за гражданите си. Всъщност, тази инициатива е залегнала в стратегията „Европа 2020“ за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж, която поставя цифровите инфраструктури на челно място като част от водещата инициатива „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“. В нея се подчертава нуждата от въвеждане и масово разпространение на ширококолов достъп с растяща скорост чрез технологии както за фиксирана, така и за безжична връзка и от улесняване на инвестирането в нови свръхвисокоскоростни отворени и конкурентни интернет мрежи, които ще бъдат артериите на икономиката на бъдещето.

Целта на насоките е да се установят целите и приоритетите, предвидени за ширококоловите мрежи и инфраструктурите за цифрови услуги в областта на далекосъобщенията. Насоките освен това определят проекти от общ интерес за внедряването на ширококолови мрежи и инфраструктури за цифрови услуги (напр. електронно здравеопазване, електронна самоличност, електронни обществени поръчки и т.н.). Тези проекти ще спомогнат за разрешаването на проблемите, за които е установено че значително затрудняват развитието на цифровия единен пазар, включително напр. липсата на инвестиции в ширококолови мрежи в Европа в сравнение с основните ни конкуренти, което оставя неоползотворен потенциал за растеж и за ползи за обществото; нуждата от повишаване на конкурентния натиск в областта на съвременните ширококолови мрежи и от разработване на адекватни стратегии за публична подкрепа на въвеждането на ширококолови мрежи в райони, където това не е рентабилно. При услугите в областта на цифровите технологии пречките са главно поради липсата на техническа съвместимост, така че съществени национални публични онлайн-услуги не могат да се ползват извън границите на съответната държава. Няма фактически собственици на европейски оперативно съвместими инфраструктури в областта на услугите и нито отделни държави-членки, нито частни инвеститори биха осигурили предоставянето на услуги в оперативно съвместими рамки. Поради това добавената стойност за ЕС е висока.

Чрез комбинация от безвъзмездни средства и новаторски финансови инструменти механизмът за свързване на Европа в областта на цифровите инфраструктури ще подпомага инвестициите в мрежи, способни да постигнат целите на водещата инициатива „Програма в областта на цифровите технологии за Европа“ за повсеместно покритие с интернет достъп със скорост 30 Mbps, или за ползване от поне 50 % от домакинствата на достъп със скорост над 100 Mbps. Ще бъде създаден балансиран

пакет от проекти за скорости 30 и 100 Mbps, като се отчетат надлежно нуждите на държавите-членки от инвестиции, вече оценени ориентировъчно на около 270 млрд. EUR.

По отношение на инфраструктурата за цифрови услуги, оперативно съвместимите мрежи се финансират чрез схеми за пряко отпускане на безвъзмездни средства и включват например трансевропейски високоскоростни основни връзки за публичните администрации, трансгранично предоставяне на услуги в сферата на електронното управление, базиращи се на оперативно съвместимо идентифициране и удостоверяване (което ще направи възможни и услугите в областта на електронните обществени поръчки, електронното правосъдие и електронното здравеопазване); цифрови ресурси за европейското културно наследство; безопасност и сигурност (по-безопасен интернет и инфраструктури за услуги от особена важност) и услуги, свързани с „интелигентната“ енергия.

Тези проекти ще допринесат за повишаване на конкурентоспособността на европейската икономика, включително на малките и средни предприятия (МСП), ще съдействат за свързването и оперативната съвместимост на националните мрежи, както и за достъпа до тях, и ще подпомогнат развитието на цифровия единен пазар. За се да улесни адаптацията към променящите се политически приоритети, техническото развитие или ситуацията на съответните пазари, в процеса на прилагане на тези насоки ще бъде възможно определянето на нови проекти от общ интерес.

3. МЕХАНИЗЪТ ЗА СВЪРЗВАНЕ НА ЕВРОПА (МСЕ) — ОБЩ ИНСТРУМЕНТ ЗА ФИНАНСИРАНЕ НА ИНФРАСТРУКТУРАТА

Осланяйки се на опита и наученото по съществуващата политическа рамка за трансевропейските мрежи (TEN), Комисията предлага нов „Европейски инфраструктурен пакет“, базиран на механизма за свързване на Европа, който ще бъде общият инструмент за финансиране на трансевропейски мрежи и който определя рамката за прилагане на представените по-горе политически насоки, специфични за съответния сектор. Тъй като някои от инфраструктурните проекти от интерес за Съюза могат да се осъществяват и на територията на държави-кандидатки, съседни държави или други трети държави, при необходимост е възможна подкрепа по линия на МСЕ за проекти от общ интерес, за да се свържат трансевропейските мрежи с инфраструктурни мрежи в тези държави.

Целта на МСЕ е да се рационализира и улесни подпомагането от страна на ЕС на инфраструктурите, като се оптимизира портфолиото от налични инструменти, стандартизират се оперативните правила за използването им и се оползотворят възможните взаимодействия между трите сектора. Този координиран подход не само ще гарантира възможно най-високата добавена стойност за ЕС, но също така ще опрости процедурите и ще намали общите разходи.

За тази цел в предложението за МСЕ е разработена обща рамка за финансиране за всички сектори, включително координирани годишни работни програми, общ комитет, гъвкавост между секторните бюджети, по-строги показатели и изисквания за резултатите, както и съвместно използване на специфични инфраструктурни финансови инструменти.

Средствата по МСЕ ще се управляват централизирано — или пряко от служители на Комисията с помощта, когато е необходимо, на изпълнителна агенция, или чрез партньорство между Комисията и една или повече финансови институции. Решенията за оперативното управление на различните инструменти по МСЕ ще се предлагат в подходящата правна рамка и ще се основават на опита, придобит от изпълнителната агенция по TEN-T и съществуващото сътрудничество с Европейската инвестиционна банка.

Механизмът ще бъде координиран с другите интервенции от бюджета на ЕС, например „Хоризонт 2020“, Кохезионния и структурните фондове.

По отношение на координацията с „Хоризонт 2020“ ще се осигури взаимно допълване, като се избягват евентуални припокривания. Координацията между МСЕ и „Хоризонт 2020“ ще гарантира непрекъснатост на изследователската и иновационна верига, водеща до внедряване в инфраструктурите. Това е особено важно в момент, когато е необходим значителен технологичен напредък в транспорта, енергетиката и ИКТ, който да помогне на ЕС да постигне амбициозните цели на стратегията „Европа 2020“.

Що се отнася до връзката с Кохезионния и структурните фондове, общата стратегическа рамка на кохезионната политика, както и договорите за партньорство с държавите-членки ще бъдат тясно координирани с политическите рамки на секторите на транспорта, енергетиката и ИКТ. Съответните секторни насоки ще се основават на Кохезионния и структурните фондове за изграждане на местни и регионални инфраструктури и свързването им с приоритетните инфраструктури на ЕС, за да бъдат свързани всички граждани на ЕС.

Механизмът за свързване на Европа ще разполага с бюджет от 50 млрд. EUR⁸ за периода 2014—2020 г., от които 10 млрд. EUR са заделени в Кохезионния фонд за транспортни инфраструктури. Механизмът ще бъде инструмент с централизирано управление, докато при разпределянето на 10-те милиарда EUR ще се даде възможно най-висок приоритет на спазването на националното разпределение в рамките на Кохезионния фонд. Тези 10 млрд. EUR ще бъдат запазени за държави-членки с право на финансиране по Кохезионния фонд, а ставките на съфинансиране от бюджета на ЕС ще бъдат същите както за Кохезионния фонд.

МСЕ	40 милиарда EUR
• Енергетика	9,1 милиарда EUR
• Транспорт	21,7 милиарда EUR
• Далекосъобщения/цифрови услуги	9,2 милиарда EUR
Суми, заделени в Кохезионния фонд за транспортни инфраструктури	10 милиарда EUR
Общо	50 милиарда EUR

⁸ Всички стойности са по постоянни цени от 2011 г.

4. ФИНАНСОВИ ИНСТРУМЕНТИ В РАМКИТЕ НА МСЕ — ПОСТИГАНЕ НА МАКСИМАЛНА ПОЛЗА ОТ ФИНАНСИРАНЕТО ОТ ЕС

Правителствата в ЕС изразходват средно 1 % от БВП за инфраструктурни инвестиции⁹, като все повече насърчават частния сектор да финансира инвестирането в инфраструктурни проекти. Това е било осъществявано или само на база частен сектор чрез приватизация, чрез концесии, или напоследък чрез използване на модела на публично-частните партньорства (ПЧП).

Потокът на частното финансиране понастоящем обаче е недостатъчен за посрещане на значителните нужди от инвестиции в инфраструктурните сектори. Освен това, частното финансиране не е лесно достъпно при падежи и условия, които адекватно отразяват икономическия цикъл на търговски приложими дългосрочни инфраструктурни проекти. Следователно, необходими са инструменти на собствения капитал и дългови инструменти, насочени към преодоляването на специфични бариери, които възпрепятстват достъпа до финансиране със собствен капитал или с дълг за проекти от особен интерес за Съюза, т.е. такива, включени в механизма за свързване на Европа.

Целта на инфраструктурните инструменти е да привличат финансиране от частния сектор, за да подпомогнат за разгръщането на потенциала на Европа в настоящия момент на преломни промени и преход към икономика с ниска въглеродна интензивност и ефективно използване на ресурсите. Тези инструменти играят все по-важна роля за постигането на стратегическите цели на Съюза като гарантират, че може да бъде осигурено финансирането, необходимо за изпълнение на проекти с потенциал за стимулиране на икономическия растеж. Финансовите инструменти имат особено висока добавена стойност, когато политиката на ЕС изисква бързина на изпълнението, но несигурността за проектите и финансовите пазари надвишава средната, какъвто е случаят в актуалната икономическа обстановка. Освен това, финансовите инструменти упражняват мултиплициращ ефект върху бюджета на ЕС като улесняват и привличат частното финансиране за проекти от интерес за ЕС и по този начин увеличават максимално въздействието на бюджета на ЕС.

Наборът от инструменти следва да създаде база за дългосрочна стабилна инвестиционна рамка и да действа като катализатор и стимулатор. При механизма за свързване на Европа стремежът е това да се постигне чрез два основни типа инструменти:

- Дялови участия във фондове, които осигуряват рисков капитал за дейности с принос към проекти от общ интерес;
- Заеми и/или гаранции за проекти от общ интерес, предоставени чрез инструменти за поделение на риска, включително насърчителни механизми за дългосрочно банково кредитиране и облигации за проекти, емитирани от съответните дружества;

Тези инструменти са насочени към политическите цели по всички приоритети на стратегията „Европа 2020“ и покриват трите области на политиката — транспорт,

⁹ Между ½ и 2 %, виж Alegre и сътрудници, EIB Papers, том 13/1 (2008). Основното отклонение, което влияе на прогнозните оценки, е определянето на инвестициите от дружества, извършващи търговски операции като частни, макар тези дружества да са публична собственост.

енергетика и цифрови инфраструктури, за да се избегне ненужното създаване на инструменти със сходни характеристики, целеви групи или структури на проектите. Предвижда се Комисията да работи в тясно сътрудничество със съответните международни финансови институции, като например Европейската инвестиционна банка.

Дългосрочното планиране, изграждането и прогнозните срокове за изпълнение на инфраструктурните проекти обаче изискват дългосрочна подготовка за прилагане на финансовите инструменти. Поради това паралелно с предложението за механизма за свързване на Европа, Комисията предлага да се стартира пилотна фаза на инициативата за облигации за проекти по „Европа 2020“ в настоящата финансова рамка. Един функциониращ пазар за облигации за проекти, какъвто в момента в Европа почти не съществува, може да свърже инфраструктурни проекти и дългосрочни инвеститори, избягвайки риска, например пенсионни фондове и застрахователни компании. Пилотната фаза ще подготви почвата за един напълно развит инструмент с разделяне на риска за финансиране чрез заеми и облигации на инфраструктурни проекти след влизането в сила на механизма за свързване на Европа.

5. КАЧЕСТВЕНА ПРОМЯНА ВЪВ ФИНАНСИРАНЕТО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА ЕВРОПА

Има вероятност Европа да заплати висока цена, ако не инвестира достатъчно в бъдещите си мрежи. Растящата взаимна зависимост на европейските икономики и промяната в посоката на търговските потоци натоварват прекомерно съществуващите инфраструктурни системи, а новите възможности за бизнес и нуждите на гражданите изискват модерни, интелигентни и гъвкави мрежи. Целите на „Европа 2020“, като например насърчаването на прехода към икономика с ниска въглеродна интензивност и ефективно използване на ресурсите или изграждането на цифрова икономика, не могат да бъдат постигнати, ако не се обърне надлежно внимание на инфраструктурните им аспекти.

По традиция ЕС играе важна роля за стимулирането на държавите-членки и пазарите към инвестиции в инфраструктурата от европейски интерес и от полза в социално-икономически план чрез политиката си на подкрепа за развитието на трансевропейските мрежи. Днес стратегическата важност на модернизиранието и реконструкцията на физическите елементи на европейските инфраструктури и мащабът на свързаните с това инвестиционни предизвикателства изискват качествена промяна на начина, по който ЕС определя, подкрепя и реализира трансграничните инфраструктурни мрежи.

Предложението за интегриран многосекторен механизъм за свързване на Европа, допълнен от специфични насоки за секторите на транспорта, енергетиката и далекосъобщенията, има за цел да създаде подходящите условия за ускоряване на инфраструктурното развитие, осигуряване на финансиране от частни източници в период на значителни ограничения на публичните бюджети и събуждане на интереса на дългосрочни специализирани инвеститори към вложения в Европа, като по този начин се допринесе за растежа и разкриването на работни места. Заедно с новия подход към използването на иновативни финансови инструменти и стартирането на пилотен проект за европейски облигации за проекти, този пакет от предложения е създаден с цел да

осигури промяната в темпа, от която Европа се нуждае, за да посрещне инфраструктурните предизвикателства.