



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.10.2011
KOM(2011) 676 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DOMSTOLEN, REVISIONSRETTEEN, DEN EUROPÆISKE INVESTERINGSBANK,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En vækstpakke for integration af Europas infrastrukturanlæg

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DOMSTOLEN, REVISIONSRETTE, DEN EUROPÆISKE INVESTERINGSBANK,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

En vækstpakke for integration af Europas infrastrukturanlæg

(Text with EEA relevance)

1. INDLEDNING OG SAMMENFATNING

Infrastrukturudgifterne i EU har gennemsnitligt været faldende i de sidste ti år. Men nu har den økonomiske og finansielle krise skabt fornyet opmærksomhed om behovet for at investere i infrastrukturen. Under den økonomiske krise har målrettede investeringer i fornyelse eller nyanlæg af infrastruktur været vigtige led i EU's og medlemsstaternes stimulerings- og genopretningsplaner som en måde, hvorpå den samlede efterspørgsel kunne holdes oppe og der samtidig kunne sikres et langsigtet afkast af de anvendte midler. Og nok så vigtigt har krisen vist, at infrastrukturanlæggene er afgørende for Europas økonomiske fremtid.

Som påvist i Monti-rapporten¹ forudsætter et virkelig integreret enhedsmarked, at alle dets dele er knyttet sammen til en fugefri helhed. Veje og andre trafikforbindelser, elnet, gasnet og bredbåndsnet er afgørende for et velfungerende og integreret økonomisk område og for dets sociale og territoriale samhørighed. Men selv om der gøres fremskridt med at integrere reguleringen og markederne i EU, senest i energisektoren, hvor den tredje liberaliseringspakke nu er vedtaget og trådt i kraft, så halter sammenkoblingen af de fysiske net på tværs af grænserne bagud. Navnlig i de nyere medlemsstater mangler der forbindelser, og derved opstår der skel mellem centrum og periferi i Den Europæiske Union. Der opstår hindringer for den videre udvikling af handelssamkvemmet mellem medlemsstaterne og for væksten i de nye økonomiske sektorer, som f.eks. e-handelen.

Gennemførelsen af Europa 2020-strategien medfører også nye infrastrukturbedov. Til fremme af EU's omstilling til en videnintensiv, CO₂-fattig og stærkt konkurrencedygtig økonomi kræves der moderne og fleksible infrastrukturanlæg til energi-, transport- og ikt-net i tilstrækkeligt omfang. Blandt sine vækstopolitiske hovedopgaver² har Kommissionen fremhævet nødvendigheden af at fremskynde indsatsen for den transport-, energi- og telekommunikationsinfrastruktur, som et indre marked har brug for, hvis det virkelig skal være integreret. Som led i styrkelsen af den økonomiske styring har den også opfordret medlemsstaterne til, trods den nuværende økonomiske krise, fortsat at udfylde deres rolle på disse afgørende områder, både som lovgivere og som finansieringskilder.

¹ En ny strategi for det indre marked – til gavn for Europas økonomi og samfund. Rapport fra Mario Monti til formanden for Europa-Kommissionen, 9. maj 2010, s. 64-65.

² Årlig vækstundersøgelse - KOM(2011) 11.

I de tre nævnte sektorer løber det samlede behov for investeringer i net af europæisk betydning op i ca. 1 000 mia. EUR i perioden frem til 2020³. Hvordan denne investeringsudfordring skal håndteres, bliver et af de store spørgsmål for EU i det kommende tiår. Nogle af de påkrævede infrastrukturanlæg forventes markedet at kunne spille en væsentlig rolle for realiseringen af via adækvate investerings- og prismekanismer, men uden offentlige indgreb vil andre nødvendige investeringer enten helt udeblive eller først blive til noget længe efter 2020. Derfor stiller Kommissionen i dag forslag om en infrastrukturpakke, der dels indeholder et nyt budgetinstrument, kaldet "Connecting Europe-faciliteten", dels reviderede retningslinjer på transport-, energi- og ikt-området.

2. FÆLLES UDFORDRINGER OG SEKTORPOLITISKE RETNINGSLINJER

Det kan konstateres, at udfordringerne og flaskehalsene er af lignende karakter i de tre sektorer: transport-, energi- og ikt-infrastruktur, og at de også kræver løsninger, der ligner hinanden. Selv om medlemsstaterne og markederne (med passende reguleringsmæssige indgreb) godt kan realisere størstedelen af infrastrukturinvesteringerne, er det usandsynligt, at det kan ske i tilstrækkeligt omfang og hurtigt nok til, at Europa 2020-målene vil blive nået. En indsats på EU-plan med tilskud og finansieringsinstrumenter vil være koncentreret om initiativer, der ophæver eller mindsker fragmenteringen af markedet, øger Europas sikkerhed, rummer et stort potentiale for at fremme væksten og/eller øge det samfundsmæssige og økonomiske udbytte, der ikke slår igennem eller kan opgøres i penge på projektniveau. Desuden vil den på kort sigt skaffe beskæftigelse i anlægsfasen.

Der er også betydelige interne synergivirkninger at hente ved forvaltningen af faciliteten: fælles anvendelse af et forvaltningsorgan vil medføre stordriftsfordele. Ved en stærk programkoordinering kan der opnås synergivirkninger mellem anlægsarbejderne i de forskellige sektorer: energi-, transport- og bredbåndsnet kan være fælles om visse faciliteter (inspektionsbrønde, kabelkanaler, adgangsveje til lokaliteter). Derfor giver det mening at tilskynde til en samordnet udbygning af de passive elementer i nettene i samarbejde med de relevante nationale, regionale og lokale myndigheder.

TRANSPORT

Selvom der er foretaget store investeringer, er den nuværende transportinfrastruktur i EU ikke sammenhængende, interoperabel og ressourceeffektiv nok på de grænseoverskridende strækninger. Meddelelsen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"⁴ viste, at transportinfrastrukturen er afgørende for det indre markeds funktionsevne, og at den skal have til formål at fremme konkurrence og bæredygtig vækst. Problemet er ikke blot den manglende samordning mellem medlemsstaterne inden for styring, planlægning og finansiering af projekterne. Også fraværet af en samlet europæisk finansieringsramme, der kan rette indsatsen mod de vigtigste flaskehalse og manglende forbindelser over grænserne inden for det indre marked, udgør en væsentlig hindring, som det er nødvendigt at finde en løsning på i den kommende flerårige finansielle ramme.

³ Omkring 500 mia. EUR til transportnet, 200 mia. EUR til energinet og 270 mia. EUR til hurtige bredbåndsnet.

⁴ KOM(2011) 144.

De nye TEN-T-retningslinjer vil sætte en politisk ramme, hvor europæisk infrastruktur støtter etableringen af det fælles europæiske transportområde. Retningslinjerne indeholder også en lovramme med standarder, der sikrer effektiviteten og interoperabiliteten. Desuden tilrettelægger de en stærkere og mere bindende planlægningsramme, bestående af det samlede net og hovednettet, som vil give mulighed for at rette medlemsstaternes, EU-institutionernes og interesseparterernes europæiske indsats mod at sikre fremkomsten af et velfungerende net af europæiske infrastrukturer mellem 2030 og 2050.

Det samlede net udgør referencegrundlaget i TEN-T. Det omfatter hele den eksisterende og planlagte infrastruktur, der opfylder kravene i retningslinjerne. Det samlede net skal senest være på plads den 31. december 2050.

Hovednettet er overlejret på det samlede net og omfatter dets strategisk vigtigste dele. Det udgør kernen i det multimodale trafiknet, som Europas borgere og erhvervsliv har brug for. Den er koncentreret om de dele af TEN-T, der har størst europæisk merværdi: manglende forbindelse på tværs af grænserne, vigtige flaskehalse og knudepunkter i den multimodale trafik. Hovednettet skal være på plads senest den 31. december 2030 og vil blive finansieret via Connecting Europe-faciliteten.

TEN-T-retningslinjerne tager også sigte på at styrke midlerne til at etablere hovednetkorridorer under behørig hensyntagen til godstogskorridorerne⁵. Disse korridorer vil udgøre rammeinstrumentet for den koordinerede gennemførelse af hovednettet. Med hensyn til anvendelsesområdet vil hovednetkorridorerne i princippet omfatte tre transportformer og krydse mindst tre medlemsstater. De bør om muligt skabe et forbindelsesled til en kysthavn. Hovednetkorridorerne vil blive en platform for aktiviteter som kapacitetsforvaltning, investeringer, opførelse og koordinering af multimodale omladningsfaciliteter og udbygning af interoperable trafikstyringssystemer.

ENERGI

Det vil kræve en stor indsats for at modernisere og udvide Europas energiinfrastruktur og sammenkoble energinettene på tværs af grænserne, hvis EU's vigtige mål på det energi- og klimapolitiske område, konkurrenceevne, bæredygtighed og forsyningsikkerhed, skal realiseres. Kommissionens meddelelse om prioriteringer på energiinfrastrukturområdet for 2020 og derefter⁶, som blev vedtaget den 17. november 2010, efterlyste derfor en ny EU-strategi for energiinfrastrukturen. Den skulle sikre samordning og optimering af netudbygningen for hele kontinentet. Den bekræftede navnlig, at den nuværende strategi og finansieringsramme for de transeuropæiske energinet (TEN-E) trænger til en kraftig overhaling. En sådan ny politik er afgørende for at få solidariteten mellem medlemsstaterne til at fungere i praksis, for at få færdiggjort det indre energimarked og koblet isolerede regioner til det europæiske net, for at fremkalde alternative forsynings- eller transitveje og alternative kilder til energiforsyningen, og for at få de vedvarende energikilder til at udvikle sig og blive konkurrencedygtige med traditionelle energikilder, sådan som Det Europæiske Råd understregede den 4. februar 2011.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

⁶ KOM(2010) 677.

De nye retningslinjer for transeuropæiske energinet fastsætter regler for rettidig udbygning af og etablering af interoperabilitet mellem de transeuropæiske energinet.

Mere specifikt tager de sigte på at tilvejebringe de bedst mulige vilkår for udarbejdelse af energiinfrastrukturprojekter, som understøtter fuld integration af det indre energimarked, bl.a. ved at sikre, at ingen medlemsstat er afskåret fra det europæiske net. De bidrager til bæredygtig udvikling og miljøbeskyttelse ved at sætte EU i stand til at nå målet om 20 %⁷ reduktion af udledningen af drivhusgasser, 20 % forøgelse af energieffektiviteten og 20 % vedvarende energi i det endelige energiforbrug i 2020, samtidig med at forsyningssikkerheden og solidariteten mellem medlemsstaterne sikres.

For perioden frem til 2020 og derefter udpeger retningslinjerne et begrænset antal prioriterede transeuropæiske korridorer og områder, der omfatter el- og gasnet samt transportinfrastruktur for olie og kuldioxid, hvor behovet for en europæisk indsats er størst. Derefter søges disse prioriteter gennemført ved:

- at strømline procedurerne for udstedelse af tilladelser for at nedbringe deres varighed for projekter af fælles interesse og øge offentlighedens deltagelse og accept i forbindelse med gennemførelsen af sådanne projekter
- at lette myndighedsbehandlingen af projekter af fælles interesse på el- og gasområdet ved at fordele omkostningerne på tværs af grænserne ud fra de opnåede positive virkninger og ved at sikre, at det tilladte afkast modsvarer risikoen
- at sikre gennemførelsen af projekter af fælles interesse ved at tilvejebringe den nødvendige markedsbaserede understøttelse og direkte finansieringsstøtte fra EU. I denne forbindelse tilvejebringer forslaget grundlaget for afgørelsen af, om projekter af fælles interesse kan komme i betragtning til at få finansiel EU-støtte fra Connecting Europe-faciliteten.

DIGITAL INFRASTRUKTUR

Investeringer i højhastighedsforbindelser og -tjenester, der stilles til rådighed af (eller via) en moderne internetinfrastruktur, er investeringer i fremtiden. Digitale net – både fysiske og tjenestebaserede – er en væsentlig forudsætning for den intelligente vækst, som Europa er nødt til at skabe i de kommende ti år for at sikre sin evne til at konkurrere internationalt og producere velstand for borgerne. Initiativet er forankret i Europa 2020-strategien for intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst, der sætter digital infrastruktur i første række i flagskibsinitiativet "En digital dagsorden for Europa". Denne påpegede, at det må sikres, at alle får bredbånd med stigende hastighed, både via faste net og trådløs teknologi, og for at fremme investeringer i den nye, meget hurtige, åbne og konkurrencebaserede internetinfrastruktur, der vil blive hovedpulsåren i en fremtidig økonomi.

Formålet med retningslinjerne er at fastlægge mål og prioriteringer for bredbåndsnet og digital tjenesteinfrastruktur på telekommunikationsområdet. Desuden udpeger retningslinjerne projekter af fælles interesse for udbygning af bredbåndsnet og digital tjenesteinfrastruktur (f.eks. e-sundhed, e-identitet, offentlige e-indkøb osv.). Disse projekter vil medvirke til at løse de problemer, der er identificeret som vigtige blokeringer for udviklingen af et digitalt indre

⁷ 30 %, hvis de rette betingelser er til stede.

marked, herunder f.eks. det europæiske efterslæb med hensyn til bredbåndsinvesteringer i forhold til de vigtigste konkurrenter, som betyder, at et stort vækstpotentiale og samfundsmæssigt udbytte går tabt, behovet for at øge konkurrencetrykket inden for moderne bredbåndsnet og behovet for at udvikle hensigtsmæssige strategier for offentlig støtte til udbygningen af bredbåndsnet i områder, hvor det ikke er privatøkonomisk rentabelt. For de digitale tjenesters vedkommende består hindringerne hovedsagelig i den manglende tekniske interoperabilitet, som betyder, at vigtige offentlige online-ydelser stopper ved grænsen. En interoperabel europæisk tjenesteinfrastruktur har ingen naturlig ejer, og hverken medlemsstaterne hver for sig eller private investorer kunne tænkes at sikre, at udbygningen af tjenester finder sted på grundlag af interoperabilitet. Derfor er merværdien af en EU-indsats høj.

På området digital infrastruktur vil Connecting Europe-faciliteten med en kombination af tilskud og innovative finansielle instrumenter yde støtte til investeringer i net, der kan opfylde målene i flagskibsinitiativet En digital dagsorden for Europa, som sigter mod, at der skal være universel dækning med en hastighed på 30 Mbps, eller at mindst 50 % af husstandene skal have abonnerement med hastigheder på over 100 Mbps. Der vil blive tilrettelagt et afbalanceret udvalg af projekter for 30 og 100 Mbps, og der vil blive taget behørigt hensyn til medlemsstaternes investeringsbehov, som løseligt anslås til op mod 270 mia. EUR.

Hvad angår digital tjenesteinfrastruktur, finansieres de interoperable rammevilkår ved direkte tilskud. Under dette hører f.eks. transeuropæiske basisforbindelser for højhastighedstrafik mellem offentlige forvaltninger, tilrådighedsstillelse af e-forvaltningstjenester på tværs af grænserne på grundlag af interoperabel identifikation og autentificering (således at det bliver muligt at gennemføre elektroniske offentlige indkøb, digital retspleje og sundhedsydelser over internettet), digitale ressourcer vedrørende europæisk kulturarv, sikkerhed (bedre sikkerhed på internettet og infrastruktur til tjenester med afgørende betydning) og intelligente energitjenester.

Disse projekter skal bidrage til at forbedre konkurrenceevnen for europæisk erhvervsliv, herunder små og mellemstore virksomheder, fremme sammenkobling og interoperabilitet mellem de nationale net og lette adgangen til disse net, og de skal understøtte udviklingen af et digitalt indre marked. For at muliggøre tilpasning til skiftende politiske prioriteringer, den teknologiske udvikling eller situationen på de relevante markeder vil der kunne udpeges nye projekter af fælles interesse under gennemførelsen af disse retningslinjer.

3. CONNECTING EUROPE-FACILITETEN (CEF): ET FÆLLES FINANSIERINGSINSTRUMENT FOR INFRASTRUKTURINVESTERINGER

På grundlag af erfaringerne med de hidtidige rammer for TEN-strategien, stiller Kommissionen nu forslag om en ny pakke af foranstaltninger for den europæiske infrastruktur ("infrastrukturpakken", EIP). Den bygger på en "Connecting Europe-facilitet", som skal være det fælles finansieringsinstrument for de transeuropæiske net, og den lægger rammerne for anvendelsen af de ovenfor beskrevne sektorspecifikke retningslinjer. Nogle af de infrastrukturprojekter, der har interesse for EU, kræver måske passage gennem lande, der er omfattet af førtiltrædelses- eller naboskabspolitikken, og andre tredjelande. Derfor kan CEF i givet fald støtte projekter af fælles interesse, der går ud på at sammenkoble de transeuropæiske net med infrastrukturen i disse lande.

CEF har til formål at strømline og lette EU-støtte til infrastruktur ved at optimere udvalget af disponible instrumenter, standardisere de operationelle regler for anvendelse af dem og udnytte mulige synergivirkninger mellem de tre sektorer. Den samordnede strategi vil ikke kun sikre den størst mulige EU-merværdi, men også forenkle procedurerne og mindske de kollektive omkostninger.

Derfor tilrettelægger CEF-forslaget en fælles finansieringsramme for alle sektorerne, som omfatter samordnede årlige arbejdsprogrammer, et fælles udvalg, fleksibilitet på tværs af sektorbudgetterne, en udvidelse af resultatindikatorerne og betingelserne og fælles anvendelse af infrastrukturspecifikke finansieringsinstrumenter.

CEF-midlerne vil blive forvaltet centralt, enten direkte af Kommissionens personale med støtte i nødvendigt omfang fra et forvaltningsorgan eller gennem et partnerskab mellem Kommissionen og et eller flere finansieringsinstitutter. Inden for de relevante juridiske rammer vil der blive stillet forslag til, hvordan den praktiske forvaltning af de forskellige instrumenter under CEF skal finde sted. Herunder vil der blive taget hensyn til erfaringerne med TEN-T-forvaltningsorganet og det eksisterende samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank.

Støtten fra faciliteten vil blive samordnet med andre tilskud fra EU-budgettet som f.eks. "Horisont 2020", Samhørighedsfonden og strukturfondene.

Samordningen med Horisont 2020 vil sikre komplementaritet og undgå potentielle overlapninger. Samordningen mellem CEF og Horisont 2020 vil sikre, at der ikke sker brud på kæden fra forskning og innovation til ibrugtagning i infrastrukturen. Dette er især vigtigt på et tidspunkt, hvor der er brug for betydelige teknologiske fremskridt inden for transport, energi og ikt, hvis EU skal kunne realisere de ambitiøse mål i Europa 2020-strategien.

I forhold til Samhørighedsfonden og strukturfondene vil den fælles strategiske ramme for samhørighedspolitikken og partnerskabskontrakterne med medlemsstaterne blive samordnet nøje med de strategiske rammer for transport-, energi- og ikt-sektoren. De sektorspecifikke retningslinjer vil benytte Samhørighedsfonden og strukturfondene til at tilvejebringe den lokale og regionale infrastruktur og dennes sammenkobling med EU's hovedinfrastruktur, således at alle borgere i EU har forbindelser til hinanden.

Connecting Europe-faciliteten får et budget på 50 mia. EUR⁸ i perioden 2014-2020. Heraf øremærkes 10 mia. EUR i Samhørighedsfonden til transportinfrastruktur. Selvom faciliteten bliver et centralt forvaltet instrument, vil der blive lagt størst mulig vægt på at respektere Samhørighedsfondens nationale fordeling under allokeringen af de 10 mia. EUR. Disse 10 mia. EUR forbeholdes medlemsstater, der kan få støtte fra Samhørighedsfonden, og medfinansieringen fra EU-budgettet fastsættes på samme niveau som i Samhørighedsfonden.

CEF	40 mia. EUR
• Energi	9,1 mia. EUR
• Transport	21,7 mia. EUR
• Telekommunikation/Digitale net	9,2 mia. EUR

⁸ Alle tal i faste 2011-priser.

Beløb øremærket i Samhørighedsfonden til transportinfrastruktur	10 mia. EUR
I alt	50 mia. EUR

4. FINANSIERINGSINSTRUMENTER I CEF – MAKSIMERING AF EU-INDSATSENS EFFEKT

Samtidig med at EU-medlemsstaterne i gennemsnit bruger 1 % af deres BNP på at investere i infrastruktur⁹, har de i stadig højere grad tilskyndet private til også at finansiere infrastrukturinvesteringer. Dette er sket enten på et rent privat basis gennem privatisering eller via koncessioner eller, i den senere tid, ved hjælp af modellen med offentlig-private partnerskaber.

Den nuværende tilstrømning af private finansieringsmidler er ikke stor nok set i forhold til de betydelige behov for investering i infrastrukturen. Dertil kommer, at private finansieringsmidler ikke uden videre står til rådighed med løbetider og på betingelser, der på rimelig vis modsvarer den økonomiske levetid for langsigtede og forretningsmæssigt bæredygtige infrastrukturprojekter. Derfor er der brug for kapital- og kreditfinansieringsinstrumenter, som kan mindske de særlige barrierer, der hindrer projekter af afgørende interesse for EU i at få adgang til kapital- og lånefinansiering, dvs. de instrumenter, der samles i Connecting Europe-faciliteten.

Formålet med infrastrukturinstrumenterne er at tiltrække privat finansiering for at hjælpe Europa med at frisætte sit potentiale i en situation, hvor en afgørende omlægning skal finde sted, og hvor overgangen til en ressourceeffektiv og CO₂-fattig økonomi skal sikres. Disse instrumenter spiller en stadig større rolle for realiseringen af EU's strategiske mål ved at sikre, at det bliver muligt at rejse de nødvendige finansieringsmidler til at gennemføre projekter, som kan stimulere den økonomiske vækst. Finansieringsinstrumenterne har en særlig merværdi, når EU-politikken skal gennemføres hurtigt, samtidig med at usikkerheden om projekterne og på finansmarkederne ligger over gennemsnittet, sådan som det er tilfældet i det aktuelle økonomiske klima. Desuden gearer finansieringsinstrumenterne EU-budgettet ved at fremme og tiltrække private investeringer til projekter af EU-interesse og dermed maksimere EU-budgettets virkninger.

Værktøjskassen af instrumenter bør give grundlag for en langsigtet, stabil investeringsramme og fungere som katalysator og stimulan. Connecting Europe-faciliteten søger at opfylde dette mål med to hovedtyper af virkemidler:

- erhvervelse af andele i kapitalfonde, som skaffer risikovillig kapital til foranstaltninger, der bidrager til projekter af fælles interesse
- lån og/eller garantier til projekter af fælles interesse fremmes gennem risikodelingsinstrumenter, herunder mekanismer, der kan øge fremskaffelsen af langfristede banklån og obligationer udstedt af projektselskaber.

Disse instrumenter vil blive rettet mod strategiske målsætninger inden for hele Europa 2020-strategien, og de vil dække de tre politikområder transport, energi og digital infrastruktur for

⁹ Mellem ½ og 2 %, se Alegre et al, EIB Papers Volume 13/1 (2008). Den væsentligste skævhed i skønnet skyldes, at investeringer foretaget af offentligt ejede virksomheder opgøres som private, hvis virksomhederne drives på forretningsmæssigt grundlag.

at undgå unødigt mange instrumenter, der ligner hinanden eller har lignende målgrupper og projektstrukturer. Det er tanken, at Kommissionen skal arbejde tæt sammen med relevante internationale finansieringsinstitutioner som f.eks. Den Europæiske Investeringsbank.

Men for infrastrukturprojekter strækker planlægningen, gennemførelsen og driftsperioden sig over lange tidsrum, og dertil svarer nødvendigvis også en tidskrævende forberedelse af indførelsen af finansieringsinstrumenterne. Derfor foreslår Kommissionen samtidig med forslaget om Connecting Europe-faciliteten, at der allerede under den nuværende finansielle ramme iværksættes en pilotfase til Europa 2020-initiativet med projektoptioner. Et velfungerende projektoptionsmarked, som i øjeblikket dårlig nok findes i Europa, kan føre infrastrukturprojekter sammen med investorer, der arbejder på langt sigt og skyr risiko, som f.eks. pensionsfonde og forsikringselskaber. Pilotfasen vil bane vejen for et fuldt udviklet risikodelingsinstrument til finansiering af infrastrukturprojekter med lån og projektoptioner, når Connecting Europe-faciliteten træder i kraft.

5. ET VENDEPUNKT FOR FINANSIERINGEN AF INFRASTRUKTUR I EUROPA

Det kan blive meget dyrt for Europa, hvis der ikke investeres tilstrækkeligt i fremtidens net. De europæiske økonomiers stadig større gensidige afhængighed og ændringerne i handelsstrømmenes retning sætter de eksisterende infrastruktursystemer under pres, samtidig med at de nye forretningsmuligheder og borgernes behov stiller krav om moderne, intelligente og fleksible net. Målene i Europa 2020-strategien, f.eks. overgang til en ressourceeffektiv økonomi med lave CO₂-emissioner eller etablering af en digital økonomi, kan realistisk set ikke nås, medmindre de krav, de stiller til infrastrukturen, tages alvorligt.

EU har med sin politik for støtte til udbygningen af transeuropæiske net traditionelt spillet en vigtig rolle ved at stimulere medlemsstaterne og markederne til at investere i infrastruktur af europæisk interesse, og det har givet et bredt samfundsøkonomisk udbytte. I dag er den strategiske betydning af at modernisere og opgradere den fysiske infrastruktur i Europa så stor og de dermed forbundne investeringsbehov så udfordrende, at der må en kvalitativ ændring til i den måde, hvorpå EU identificerer, støtter og gennemfører grænseoverskridende infrastrukturprojekter.

Forslaget om en integreret, tværsektoriel "Connecting Europe-facilitet", suppleret med særlige retningslinjer for transport, energi og telekommunikation, sigter på at tilvejebringe de rette betingelser for at sætte fart i udbygningen af infrastrukturen, fremkalde finansieringsmidler fra private kilder på et tidspunkt, hvor de offentlige budgetter er under kraftigt pres, og hjælpe med at genoplive interessen hos specialiserede investorer, der arbejder på langt sigt, i at investere i Europa og dermed bidrage til vækst og jobskabelse. Sammen med den nye metode for anvendelse af innovative finansieringsinstrumenter og lanceringen af et pilotprojekt for europæiske projektoptioner har denne pakke af forslag til formål at fremkalde det temposkift, der er nødvendigt, hvis Europa klare udfordringen på infrastrukturuområdet.