



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 19.10.2011
COM(2011) 676 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES HOF VAN JUSTITIE, DE REKENKAMER, DE
EUROPESE INVESTERINGSBANK, HET EUROPEES ECONOMISCH EN
SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Een groeipakket voor geïntegreerde Europese infrastructuur

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE
RAAD, HET EUROPEES HOF VAN JUSTITIE, DE REKENKAMER, DE
EUROPESE INVESTERINGSBANK, HET EUROPEES ECONOMISCH EN
SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Een groeipakket voor geïntegreerde Europese infrastructuur

1. INLEIDING EN SAMENVATTING

In Europa zijn de investeringen in infrastructuur het jongste decennium gemiddeld afgenomen. Door de economische en financiële crisis staat de behoefte aan investeringen in infrastructuur opnieuw bovenaan de agenda. Doelgerichte investeringen in de modernisering of de bouw van infrastructuur vormden tijdens de economische crisis een belangrijk onderdeel van de stimulerings- en herstelplannen van de EU en de lidstaten als middel om de algemene vraag te ondersteunen en tegelijk het rendement op lange termijn te waarborgen van de geïnvesteerde middelen. In de eerste plaats heeft de crisis aangetoond hoe belangrijk infrastructuur is voor de Europese economische toekomst.

Zoals vermeld in het rapport van Monti¹ is een volledig geïntegreerde interne markt niet haalbaar zonder een naadloze verbinding tussen alle onderdelen ervan. Wegen en andere transportverbindingen, elektriciteits- en gasnetwerken alsmede breedbandnetwerken zijn essentieel voor een werkende geïntegreerde economische ruimte en voor haar sociale en territoriale cohesie. Terwijl steeds nieuwe stappen worden gezet op weg naar een sterkere regelgevende integratie in de Unie en ook de markten onderling steeds meer geïntegreerd zijn, recentelijk in de energiesector dankzij de inwerkingtreding van het derde liberaliseringspakket, blijven de fysieke grensoverschrijdende verbindingen achterop hinken. Met name in de nieuwe lidstaten zijn er nog ontbrekende schakels die het centrum en de perifere regio's van de Europese Unie van elkaar scheiden en die de verdere ontwikkeling van het verkeer binnen de Unie of de groei van nieuwe economische sectoren, zoals e-commerce, in de weg staan.

Nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd in samenhang met de tenuitvoerlegging van de Europa 2020-strategie. Om de Europese economie te hervormen tot een kennisintensieve, koolstofarme en sterk concurrerende economie zijn aangepaste, moderne en flexibele energie-, vervoers- en ICT-netwerken nodig. De Commissie heeft er in het kader van haar pleidooi om voorrang te geven aan groeiversterkende maatregelen² op gewezen dat, om tot een sterk geïntegreerde interne markt te komen, werk moet worden gemaakt van vervoers-, energie- en telecommunicatie-infrastructuur. Zij heeft de lidstaten tevens opgeroepen, ondanks de huidige economische crisis, in het kader van de versterkte economische governance, op deze cruciale gebieden hun rol te blijven spelen op zowel regelgevend als financieel niveau.

¹ "Een nieuwe strategie voor de eengemaakte markt – ten dienste van de Europese economie en samenleving". Rapport van Mario Monti aan de voorzitter van de Europese Commissie, 9 mei 2010, blz. 64-65.

² Jaarlijkse groeianalyse 2011, COM(2011) 11.

Voor de drie genoemde sectoren samen bedragen de totale investeringsbehoeften voor netwerken van Europees belang in de periode tot 2020 duizend miljard euro³. De nodige middelen vinden om aan deze investeringsbehoefte tegemoet te komen is één van de grote vragen waarop de EU het volgende decennium een antwoord moet bieden. Hoewel verwacht wordt dat de markt, dankzij passende investerings- en prijszettingsmechanismen, een belangrijke rol zal spelen bij de ontwikkeling van de vereiste infrastructuur zullen sommige noodzakelijke investeringen zonder overheidstussenkomst niet gebeuren of tot lang na 2020 worden uitgesteld. Om die reden stelt de Commissie vandaag een infrastructuurpakket voor met herziene richtsnoeren voor vervoer, energie en ICT en een nieuw begrotingsinstrument: de "Connecting Europe Facility".

2. GEMEENSCHAPPELIJKE UITDAGINGEN EN SECTORALE BELEIDSRICHTSNOEREN

De sectoren vervoer, energie en digitale infrastructuur kampen alle drie met vergelijkbare uitdagingen en knelpunten, die vergelijkbare oplossingen vergen. Hoewel de lidstaten en de markten het merendeel van de investeringen in infrastructuur voor hun rekening kunnen nemen (met regelgevende maatregelen) zal hun investeringstempo en –volume waarschijnlijk niet volstaan om de Europa 2020-doelstellingen te halen. De EU zal haar bijdrage, in de vorm van subsidies en financiële instrumenten, toespitsen op initiatieven die de versnippering van de markt wegwerken of verminderen, de Europese veiligheid verhogen, een sterk groeibevorderend potentieel bezitten en/of aanzienlijke sociaaleconomische baten meebrengen die niet op projectniveau kunnen worden bereikt of verzilverd. Op korte termijn worden tijdens de bouwfase nieuwe banen gecreëerd.

Voorts zijn er aanzienlijke interne synergieën voor het beheer van de "facility": een gemeenschappelijk agentschap levert schaalvoordelen op. Dankzij een sterke coördinatie op programmaniveau kunnen synergieën tussen de werkzaamheden in de verschillende sectoren worden gecreëerd: aangezien energie, vervoer en breedbandnetwerken gemeenschappelijke voorzieningen (mangaten, leidingen, toegangen tot gebouwen) kunnen delen, is het zinvol de gecoördineerde ontwikkeling van passieve netwerkelementen in samenwerking met de betrokken nationale, regionale en lokale overheden aan te moedigen.

VERVOER

Hoewel reeds aanzienlijke investeringen zijn gedaan, beschikt de Europese Unie momenteel niet over een voldoende efficiënte, interoperabele en geïnterconnecteerde grensoverschrijdende vervoersinfrastructuur die zuinig omspringt met hulpbronnen. In haar mededeling "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁴ heeft de Commissie er reeds op gewezen dat infrastructuur essentieel is om de werking van de interne markt te waarborgen en het concurrentievermogen en duurzame groei te stimuleren. Bovenop het gebrek aan coördinatie tussen de lidstaten op het gebied van projectbeheer, planning en financiering, vormt het ontbreken van een algemeen Europees financieringskader om de belangrijkste knelpunten en ontbrekende grensoverschrijdende schakels binnen de interne markt weg te werken een groot obstakel dat in het volgende meerjarig financieel kader moet worden aangepakt.

³ Ongeveer 500 miljard euro voor vervoer, 200 miljard euro voor energie en 270 miljard euro voor snelle breedbandinfrastructuur.

⁴ COM(2011) 144.

Binnen het beleidskader van de nieuwe TEN-T-richtsnoeren draagt de Europese infrastructuur bij tot de invoering van de interne Europese vervoersruimte. De richtsnoeren vormen een regelgevingskader met normen om de efficiency en interoperabiliteit te waarborgen. De richtsnoeren bieden voorts een stabiel en stringenter planningskader, bestaande uit het uitgebreide netwerk en het kernnetwerk, waardoor de lidstaten, de EU-instellingen en de belanghebbenden kunnen focussen op de verwezenlijking van een functioneel Europees infrastructuurnetwerk tegen 2030 en 2050.

Het uitgebreide netwerk vormt de basislaag van het TEN-T en omvat alle bestaande en geplande infrastructuur die aan de eisen van de richtsnoeren voldoet. Het uitgebreide netwerk moet uiterlijk 31 december 2050 klaar zijn.

Het kernnetwerk overlapt het uitgebreide netwerk en omvat de strategisch belangrijkste delen daarvan. Het vormt de ruggengraat van het multimodaal mobiliteitsnetwerk waaraan de Europese burgers en bedrijven behoefte hebben. Het kernnetwerk bestaat uit de TEN-T-onderdelen met de grootste Europese toegevoegde waarde: ontbrekende grensoverschrijdende schakels, oplossingen voor belangrijke knelpunten en multimodale knooppunten. Dit deel van het TEN-T moet uiterlijk 31 december 2030 klaar zijn en wordt gefinancierd via de Connecting Europe Facility.

In het kader van de TEN-T-richtsnoeren wordt ook getracht de tenuitvoerleggingsinstrumenten te versterken door de invoering van kernnetwerkcorridors, rekening houdend met de corridors voor het goederenvervoer per spoor⁵. Die corridors vormen het kaderinstrument voor de gecoördineerde aanleg van het kernnetwerk. Kernnetwerkcorridors omvatten in principe drie vervoerswijzen en doorkruisen minstens drie lidstaten. Indien mogelijk moeten ze een verbinding met een zeehaven creëren. Zij zullen een platform bieden voor diverse activiteiten: capaciteitsbeheer, investeringen, de bouw en coördinatie van multimodale overslagfaciliteiten en de invoering van interoperabele verkeersbeheersystemen.

ENERGIE

Om de centrale energiebeleidsdoelstellingen van de Unie inzake concurrentievermogen, duurzaamheid en energiezekerheid te verwezenlijken, moeten zware inspanningen worden geleverd om de Europese energie-infrastructuur te moderniseren en uit te breiden en de netwerken over de grenzen heen met elkaar te verbinden. In haar mededeling van 17 november 2010 inzake Prioriteiten voor energie-infrastructuurprojecten voor 2020 en verder⁶ pleit de Commissie voor een nieuw Europees energiebeleid om de ontwikkeling van het netwerk op continentale schaal te coördineren en te optimaliseren. In de mededeling wordt bevestigd dat het bestaande beleid inzake het trans-Europese energienetwerk (TEN-E) en het financieringskader moeten worden herzien. Een nieuw beleid is essentieel om de solidariteit tussen de lidstaten gestalte te geven, de interne energiemarkt te voltooien, afgelegen gebieden met het Europees netwerk te verbinden, alternatieve aan- en doorvoerkanalen tot stand te brengen en hernieuwbare energiebronnen te ontwikkelen en te laten concurreren met traditionele energiebronnen, zoals de Europese Raad op 4 februari 2011 heeft benadrukt.

⁵ Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer, PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22.

⁶ COM(2010) 677.

De nieuwe richtsnoeren voor trans-Europese energie-infrastructuur voorzien in regels voor de tijdige ontwikkeling en interoperabiliteit van de trans-Europese energienetwerken.

Met die richtsnoeren wenst de Commissie optimale randvoorwaarden te creëren voor de ontwikkeling van energie-infrastructuurprojecten die de volledige integratie van de interne energiemarkt ondersteunen, onder meer door te waarborgen dat alle lidstaten op het Europese netwerk worden aangesloten, en bijdragen tot duurzame ontwikkeling en de bescherming van het milieu door de Unie in staat te stellen haar doelstellingen te realiseren om de uitstoot van broeikasgassen met 20%⁷ te verlagen, de energie-efficiëntie met 20% te verbeteren en het aandeel hernieuwbare energie tegen 2020 op te trekken tot 20% van het totale eindgebruik en tegelijk de energiezekerheid en solidariteit tussen de lidstaten te waarborgen.

Daartoe worden in de richtsnoeren, voor de periode tot 2020 en daarna, een beperkt aantal prioritaire trans-Europese corridors en projecten op het gebied van elektriciteits- en gasnetwerken alsmede infrastructuur voor het transport van olie en kooldioxide geselecteerd, waarvoor de Europese inbreng de grootste meerwaarde biedt. Om deze prioriteiten uit te voeren worden de volgende maatregelen genomen:

- de vergunningsprocedures worden gestroomlijnd zodat de procedure voor projecten van algemeen belang aanzienlijk korter wordt en de publieke betrokkenheid en het draagvlak voor de uitvoering van die projecten toeneemt;
- de juridische afhandeling van projecten van algemeen belang in de gas- en elektriciteitssector faciliteren door de kosten grensoverschrijdend toe te wijzen op basis van de verdeling van de baten en door te waarborgen dat de toegestane inkomsten in overeenstemming zijn met de genomen risico's;
- de uitvoering van projecten van algemeen belang waarborgen door te zorgen voor de nodige steun vanuit de markt en door directe financiële bijstand van de Unie. Wat dit laatste aspect betreft, legt het voorstel de basis voor toekenning van financiële EU-bijstand voor projecten via de Connecting Europe Facility.

DIGITALE INFRASTRUCTUUR

Investeren in hogesnelheidsverbindingen en –diensten over (of via) moderne internetwerken is investeren in de toekomst. Digitale infrastructuur – zowel fysieke als dienstengerelateerde infrastructuur – zijn belangrijke katalysatoren voor de slimme groei die Europa de volgende tien jaar nodig heeft om internationaal te kunnen concurreren en welvaart te creëren voor zijn burgers. Dit initiatief is immers verankerd in de Europa 2020-strategie voor slimme, duurzame en inclusieve groei, die de digitale infrastructuur op het voorplan heeft geplaatst in het kader van het vlaggenschipinitiatief "digitale agenda voor Europa." De Commissie heeft er in dat verband op gewezen dat inspanningen moesten worden geleverd om de verspreiding en het gebruik van steeds snellere, voor iedereen toegankelijke breedband via zowel vaste als draadloze technologieën te garanderen en om investeringen in de nieuwe supersnelle, open en concurrerende internetwerken die als slagaders van de economie van de toekomst zullen fungeren, te vergemakkelijken.

⁷ 30% indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

Doel van de richtsnoeren is de doelstellingen en prioriteiten te bepalen voor breedbandnetwerken en infrastructuur voor digitale telecommunicatiediensten. In de richtsnoeren worden voorts projecten van algemeen belang aangewezen voor de uitrol van breedbandnetwerken en infrastructuur voor digitale diensten (bv. e-Health, e-Identity, e-Procurement). Deze projecten zullen helpen om de problemen aan te pakken die een belangrijke belemmering vormen voor de ontwikkeling van een eengemaakte digitale markt. Doordat Europa ten opzichte van haar belangrijkste concurrenten achterop hinkt inzake investeringen in breedband, gaan groeipotentieel en maatschappelijke baten verloren. Voorts moet de concurrentiedruk worden verhoogd op het gebied van moderne breedbandnetwerken en moet een passende strategie worden ontwikkeld om de uitrol van breedbandnetwerken met overheidsmiddelen te ondersteunen in gebieden waar dat niet rendabel is. Voor de digitale diensten vloeien de grootste belemmeringen voort uit het gebrek aan technische interoperabiliteit, waardoor essentiële publieke onlinediensten niet over de grenzen heen beschikbaar zijn. Het ontbreekt aan natuurlijke bezitters van Europese interoperabele diensteninfrastructuur en noch individuele lidstaten, noch private investeerders kunnen het aanbod van diensten op interoperabele netwerken verzekeren. Het EU-beleid biedt hier derhalve een grote toegevoegde waarde.

Via de Connecting Europe Facility voor digitale infrastructuur zal steun worden verleend, in de vorm van een mix van subsidies en innoverende financiële instrumenten, voor investeringen in netwerken waarmee de doelstellingen van het vlaggenschipinitiatief de Digitale Agenda voor Europa worden verwezenlijkt om een universele dekking te verzekeren met 30 Mbps of om minstens 50% van de gezinnen aan te sluiten op internet met snelheden van meer dan 100 Mbps. Er wordt een evenwichtige portefeuille van 30 en 100 Mbps-projecten samengesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met de investeringsbehoeften van de lidstaten, die op ongeveer 270 miljard euro worden geraamd.

Voor de digitale-diensteninfrastructuur worden interoperabele kaders gefinancierd via directe subsidies voor onder meer trans-Europese backbone-verbindingen voor overheidsdiensten, de grensoverschrijdende verlening van e-governmentdiensten gebaseerd op interoperabele identificatie en authenticatie (voor bv. e-procurement-, e-justice- en e-healthdiensten); digitale informatiebronnen van het Europese erfgoed; veiligheid en beveiliging (veiliger internet en kritieke diensteninfrastructuur) en slimme energiediensten.

Deze projecten zullen helpen om het concurrentievermogen van de Europese economie, waaronder het midden- en kleinbedrijf (mkb), te versterken, de onderlinge koppeling en interoperabiliteit van nationale netwerken en de toegang tot die netwerken te bevorderen en de ontwikkeling van een digitale aangemaakte markt te ondersteunen. Om de mogelijkheid te bieden in te spelen op wijzigende beleidsprioriteiten, technologische ontwikkelingen of de situatie op relevante markten, is het mogelijk in de loop van de tenuitvoerlegging van deze richtsnoeren nieuwe projecten van algemeen belang te selecteren.

3. CONNECTING EUROPE FACILITY (CEF) – EEN GEEMEENSCHAPPELIJK FINANCIERINGSINSTRUMENT VOOR INFRASTRUCTUUR

Voortbouwend op de lessen en ervaringen uit het bestaande TEN-beleidskader, stelt de Commissie nu een nieuw Europees infrastructuurpakket (EIP) voor op basis van de Connecting Europe Facility, die als gemeenschappelijk financieringsinstrument zal fungeren voor de trans-Europese netwerken, en creëert zij het kader waarbinnen de voornoemde sectorale beleidsrichtsnoeren zullen worden toegepast. Aangezien sommige

infrastructuurprojecten van EU-belang pretoetredingslanden, buurlanden en andere derde landen doorkruisen, kan in het kader van de CEF in bepaalde gevallen steun worden verleend voor projecten van gemeenschappelijk belang om de trans-Europese netwerken te verbinden met de infrastructuurnetwerken van deze landen.

Doel van de CEF is de EU-bijstand voor infrastructuurprojecten te stroomlijnen en te faciliteren door de portefeuille van beschikbare instrumenten te optimaliseren, de operationele regels voor het gebruik daarvan te standaardiseren en de mogelijke synergieën tussen de drie sectoren te benutten. Deze gecoördineerde aanpak zal niet alleen een maximale Europese toegevoegde waarde waarborgen maar ook de procedures vereenvoudigen en de gemeenschappelijke kosten drukken.

Daartoe wordt in het CEF-voorstel een gemeenschappelijk financieringskader ontwikkeld voor alle sectoren, met inbegrip van gecoördineerde jaarlijkse werkprogramma's, een gemeenschappelijk comité, flexibiliteit tussen de sectorale budgetten, strengere prestatie-indicatoren en voorwaarden en een gedeeld gebruik van infrastructuurspecifieke financiële instrumenten.

De CEF-middelen zullen centraal worden beheerd, hetzij rechtstreeks door het personeel van de Commissie met de steun van, indien nodig, een uitvoerend agentschap of via een partnerschap tussen de Commissie en één of meer financiële instellingen. Oplossingen voor het operationeel beheer van de verschillende CEF-instrumenten zullen worden voorgesteld binnen het aangewezen juridische kader en voortbouwend op de ervaring met het uitvoerend agentschap voor de TEN-T en de bestaande samenwerking met de Europese Investeringsbank.

De CEF wordt gecoördineerd met andere subsidies uit de EU-begroting zoals "Horizon 2020", het Cohesiefonds en de Structuurfondsen.

Coördinatie met Horizon 2020 moet de complementariteit tussen beide waarborgen en potentiële overlappingen voorkomen. Door de coördinatie tussen de CEF en Horizon 2020 wordt de continuïteit gewaarborgd van de onderzoeks- en innovatieketen tot de invoering van infrastructuur. Dit is bijzonder belangrijk op een moment waarop de EU behoefte heeft aan significante doorbraken inzake vervoer, energie en ICT om haar ambitieuze strategische Europa 2020-doelstellingen te helpen bereiken.

Wat de relatie tot het Cohesiefonds en de Structuurfondsen betreft, worden het gemeenschappelijk strategisch kader van het cohesiebeleid en de partnerschapsovereenkomsten met de lidstaten nauw gecoördineerd met de beleidskaders in de vervoers-, energie- en ICT-sector. De respectieve sectorale richtsnoeren doen een beroep op het Cohesiefonds en de Structuurfondsen voor de realisatie van lokale en regionale infrastructuur en voor de aansluiting daarvan op de prioritaire EU-infrastructuur, die alle burgers van de Unie met elkaar verbindt.

De Connecting Europa Facility zal voor de periode 2014-2020 over een budget van 50 miljard euro⁸ beschikken, waarvan 10 miljard euro die afkomstig is uit het Cohesiefonds en bestemd is voor vervoersprojecten. Terwijl de faciliteit centraal zal worden beheerd, zal bij de vastlegging van die 10 miljard euro maximaal prioriteit worden verleend aan nationale

⁸ Alle bedragen zijn uitgedrukt in constante prijzen van 2011.

initiatieven in het kader van het Cohesiefonds. Dit budget van 10 miljard euro wordt gereserveerd voor de lidstaten die in aanmerking komen voor steun uit het Cohesiefonds en het medefinancieringspercentage zal identiek zijn aan dat van het Cohesiefonds.

CEF	40 miljard euro
• Energie	9,1 miljard euro
• Vervoer	21,7 miljard euro
• Telecommunicatie / Digitale infrastructuur	9,2 miljard euro
Middelen uit het Cohesiefonds voor vervoer	10 miljard euro
Totaal	50 miljard euro

4. FINANCIËLE INSTRUMENTEN BINNEN DE CEF – STREVEN NAAR EEN MAXIMALE IMPACT VAN DE EU

Terwijl de regeringen van de lidstaten gemiddeld 1% van het BBP in infrastructuur investeren⁹, wordt de private sector steeds meer aangespoord om investeringen in infrastructuur te financieren. Dit gebeurt hetzij in de vorm van een zuiver privé-initiatief via privatisering of concessies, hetzij, de jongste tijd, op basis van een publiek-private samenwerking.

De huidige private financieringsstromen volstaan echter niet om tegemoet te komen aan de grote investeringsbehoeften van de infrastructuursectoren. Bovendien zijn private middelen niet onmiddellijk beschikbaar tegen voorwaarden en gedurende een looptijd die aangepast zijn aan de economische levenscyclus van commercieel levensvatbare langetermijninvesteringen in infrastructuur. Aandelen en schuldinstrumenten moeten er derhalve voor zorgen dat voor projecten van groot Europees belang, namelijk de projecten in het kader van de Connecting Europe Facility, gemakkelijker een beroep kan worden gedaan op aandelen- en schuldfinanciering.

De infrastructuurinstrumenten moeten private financiering aantrekken om Europa te helpen haar potentieel aan te boren in de huidige cruciale transitiefase en de omslag te maken naar een koolstofarme economie die zuinig met hulpbronnen omspringt. Door te waarborgen dat de nodige financiering wordt gevonden voor de uitvoering van projecten die de economische groei kunnen stimuleren, spelen die instrumenten een steeds belangrijkere rol bij de verwezenlijking van de strategische EU-doelstellingen. Financiële instrumenten bieden een grote toegevoegde waarde wanneer het EU-beleid een snelle uitvoering vergt terwijl rond de projecten en op de financiële markten een meer dan gebruikelijke onzekerheid heerst, zoals in het huidige economische klimaat. Bovendien creëren financiële instrumenten een multiplicatoreffect voor de EU-begroting omdat zij het gemakkelijker maken private financiering aan te trekken voor projecten van EU-belang en de impact van de EU-begroting maximaliseren.

⁹ Tussen 0,5 en 2%, zie Alegre e.a, EIB-papers volume 13/1 (2008). De belangrijkste onzekerheid bij deze raming is de classificering van de investeringen door commerciële bedrijven als private investeringen, zelfs wanneer die ondernemingen eigendom zijn van de publieke sector.

Het instrumentarium moet de basis vormen voor een stabiel investeringskader op lange termijn en als katalysator en stimulator fungeren. De Connecting Europe Facility beschikt over twee belangrijke instrumenten om dit waar te maken:

- deelnemingen in kapitaalfondsen die risicokapitaal verstrekken voor acties die bijdragen tot projecten van algemeen belang;
- leningen en/of garanties voor projecten van algemeen belang die worden gefaciliteerd door risicodelingsinstrumenten, met inbegrip van versterkingsmechanismen voor langetermijnleningen door banken en voor door projectondernemingen uitgegeven projectobligaties.

Deze instrumenten zijn gericht op de beleidsdoelstellingen van de Europa 2020-prioriteiten. Ze bestrijken de drie beleidsterreinen vervoer, energie en digitale infrastructuur zodat wordt vermeden dat onnodige vergelijkbare instrumenten worden ingesteld met vergelijkbare begunstigen en projectstructuren. De beoogde aanpak voorziet in een nauwe samenwerking tussen de Commissie en de betrokken internationale financiële instellingen, zoals de Europese Investeringsbank.

De lange plannings-, bouw- en exploitatietermijn van infrastructuurprojecten vergt echter ook een lange voorbereiding voor de invoering van de financiële instrumenten. Om die reden stelt de Commissie voor om, naast de invoering van de Connecting Europe Facility, reeds binnen het huidige financiële kader een proef op te zetten met Europa 2020-projectobligaties. Een functionerende markt voor projectobligaties, die op dit moment in Europa nauwelijks bestaat, kan infrastructuurprojecten en risicoschuwe investeerders op lange termijn, zoals pensioenfondsen en verzekeringsmaatschappijen, samenbrengen. Zodra de Connecting Europe Facility in werking treedt, zal die proeffase de weg vrijmaken voor een volwaardig risicodelingsinstrument voor leningen en projectobligaties van infrastructuurprojecten.

5. EEN STAPSGEWIJZE BIJSTURING VAN DE INFRASTRUCTUURFINANCIERING IN EUROPA

Indien Europa niet voldoende investeert in haar toekomstige netwerken kunnen de kosten zeer hoog oplopen. Door de toenemende onderlinge afhankelijkheid van de Europese economieën en de wijzigende richting van de handelsstromen komen bestaande infrastructuursystemen onder druk te staan terwijl moderne, slimme en flexibele netwerken nodig zijn om in te spelen op nieuwe zakelijke mogelijkheden of de behoeften van de burgers. De Europa 2020-doelstellingen, zoals het bevorderen van de overschakeling op een koolstofarme economie die zuinig met hulpbronnen omspringt of de ontwikkeling van een digitale economie, kunnen niet worden gerealiseerd zonder in een degelijke infrastructuur te voorzien.

Via haar beleid om de ontwikkeling van de trans-Europese netwerken te ondersteunen, fungeert de EU traditioneel als een sterke trekker die de lidstaten en de markten aanmoedigt om te investeren in infrastructuur van Europees belang en met grote sociaaleconomische baten. Het strategisch belang van de modernisering en aanpassing van de fysieke infrastructuur in Europa en de omvang van de daartoe vereiste investeringen vergen nu een substantiële bijsturing van de manier waarop de EU grensoverschrijdende infrastructuurprojecten selecteert, ondersteunt en uitvoert.

Met het voorstel voor een geïntegreerde sectoroverschrijdende Connecting Europe Facility, aangevuld met specifieke richtsnoeren voor de vervoer-, energie- en telecommunicatiesectoren, wenst de Commissie een gunstig klimaat te scheppen om de ontwikkeling van infrastructuur te versnellen, private middelen aan te trekken op een moment waarop de overheidsbudgetten sterk onder druk staan, en de belangstelling aan te wakkeren van gespecialiseerde langetermijninvesteerders om te investeren in Europa en bij te dragen tot groei en werkgelegenheid. Samen met het nieuwe beleid inzake het gebruik van innoverende financieringsinstrumenten en de lancering van een proefproject met Europese projectobligaties, moet dit pakket Europa ertoe aanzetten extra inspanningen te leveren om de infrastructuuruitdagingen aan te pakken.