



Европейски икономически и социален комитет

TEN/468
Механизъм за свързване на
Европа

Брюксел, 22 февруари 2012 г.

СТАНОВИЩЕ

на Европейския икономически и социален комитет

относно

**„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета
за създаване на Механизъм за свързване на Европа“**

COM(2011) 665 final – 2011/0302 (COD)

Докладчик: г-н **Hencks**

На 17 ноември 2011 г. Съветът, и на 13 декември 2011 г. Парламентът, решиха, в съответствие с член 172 и член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно:

„Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета за създаване на Механизъм за свързване на Европа“
COM(2011) 665 final – 2011/0302 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 3 февруари 2012 г.

На 478-ата си пленарна сесия, проведена на 22 и 23 февруари 2012 г. (заседание от 22 февруари), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 132 гласа „за“, 0 гласа „против“ и 3 гласа „въздържал се“.

*

* *

*Това становище е част от пакет от 5 становища, изготвени от ЕИСК относно „Механизъм за свързване на Европа (МСЕ)“ и насоките за изграждането му, изготвени от Европейската комисия през октомври 2011 г. Този пакет включва становищата **TEN/468** относно „МСЕ“ (докладчик: г-н Hencks), **TEN/469** относно „Насоки за трансевропейска телекомуникационна мрежа“ (докладчик: г-н Longo), **TEN/470** относно „Указания за трансевропейска енергийна инфраструктура“ (докладчик: г-н Biermann), **TEN/471** относно „Насоки за развитието на трансевропейската транспортна мрежа“ (докладчик: г-н Basc) и **TEN/472** относно „Инициативата „Облигации за проекти по стратегията „Европа 2020“ за инфраструктурни проекти“ (докладчик: г-н Duttine).*

1. **Заклучителни бележки**

1.1 ЕИСК подкрепя плана на Европейската комисия за отпускане на 50 милиарда евро от следващия многогодишен бюджет за 2014–2020 г. за подобряване на връзките между транспортните, енергийните и цифровите мрежи в ЕС и одобрява принципа на европейски облигации за инфраструктурни проекти (EU project bonds), с които да се постигне мултиплициращ ефект чрез мобилизирането на публични и частни капитали, необходими за посрещане нуждите от инвестиции, изчислени на 1 000 млрд. евро.

- 1.2 Целенасочени инвестиции в тези ключови инфраструктури ще допринесат за възраждането на развитието на търговията, растежа, конкурентоспособността и създаването на работни места, особено в момент, когато Европа силно се нуждае от това.
- 1.3 Тъй като традиционното финансиране на инвестициите от публични фондове става все по-трудно в тези времена на криза, използването на финансови инструменти от нов тип в ЕС, в тясно сътрудничество с Европейската инвестиционна банка, при определени условия (виж становище TEN/472) ще представлява допълнително и новаторско решение за привличане на капитал от пенсионни фондове, застрахователи и други участници на капиталовия пазар, които имат интерес да инвестират в дългосрочни проекти.
- 1.4 Въпреки че ЕИСК приветства намерението на Комисията да намери, според нейните твърдения, иновативни подходи за мобилизиране на по-голяма част от частните спестявания, той смята, че тези формули не следва да се прилагат само спрямо едрия капитал, а би трябвало да бъдат използвани така, че да заинтересоват и дребните спестители.
- 1.5 Значението на достатъчни инвестиции в приспособени, модерни, гъвкави, устойчиви и достъпни (по-конкретно за лицата с увреждания) инфраструктурни мрежи обаче не е само парично, необходимо е тези инвестиции да се разглеждат в контекста на социалното и териториалното сближаване и от гледна точка на екологията и сигурността на доставките.
- 1.6 Поставените цели в областта на взаимното свързване на инфраструктурните мрежи могат да бъдат постигнати, само като се комбинират националните, регионалните и местните публични и частни средства с тези на Съюза.
- 1.7 Следователно, когато Комисията прави подбор на проекти за съфинансиране, изборът трябва да остане ориентиран към проекти с висока добавена стойност за Европа, като същевременно се отчита и необходимостта от развитие на инфраструктурите от национален или регионален интерес.
- 1.8 Инвестициите в инфраструктура имат и значими аспекти, свързани със сигурността на ЕС и националната сигурност, които трябва да бъдат взети предвид при изготвяне на проектите и започване на процедурите за одобрение. Всъщност те са основна предпоставка за практическата интеграция на все още съществуващите изолирани региони в Съюза.

- 1.9 Следователно Съюзът трябва да продължи да предоставя — постоянно и пропорционално — средства от европейските структурни фондове на държавите членки за преодоляване на социалното и географско разделение в достъпа до инфраструктурата на националните мрежи.
- 1.10 ЕИСК одобрява предложението за централизирано управление на проектите за свързване на трансевропейските мрежи в сферата на транспорта, енергетиката и цифровата инфраструктура. Използването на синергиите между тези три сектора и усъвършенстването на оперативните правила, особено рационализирането на процедурите за предоставяне на разрешения за проекти от общ интерес и намаляването на сроковете за тяхното изпълнение ще позволи да се намалят разходите и да се увеличи ефективността на проектите.
- 1.11 ЕИСК призовава държавите членки да подкрепят инициативите на Комисията в областта и да заинтересоват и насърчават капиталовите пазари и други инвеститори да участват активно, за да има този подход успех.

2. Въведение

- 2.1 Като част от предложението за следващата многогодишна финансова рамка 2014-2020 г. Комисията предложи конкретни мерки за насърчаване на интегрираната европейска инфраструктура в транспорта, енергетиката и цифровите комуникации.
- 2.2 Разходите за инфраструктура в Европа през последното десетилетие намаляха като цяло, при положение че целевите инвестиции в тази област са важен елемент за справяне с икономическата криза и са от решаващо значение за икономическото бъдеще на Европа.
- 2.3 За да се насърчи развитието на въпросната инфраструктура и да се постигнат приоритетите за растеж, определени в новата стратегия за единния пазар, Комисията предлага нов инструмент, наречен „Механизъм за свързване на Европа“.
- 2.4 Както ЕИСК многократно е подчертавал в своите становища, очевидно е, че най-авангардните, интелигентни, устойчиви и добре свързани мрежи от пътища, железопътни линии, водни и въздушни пътища, мултимодален превоз, електропроводи, нефтопроводи, газопроводи и линии за широколентови електронни комуникации са от жизненоважно значение за интегрираното икономическо пространство. Липсващите връзки и участъците с недостатъчен капацитет в свързването на европейските мрежи пречат сериозно на доизграждането на вътрешния пазар, създават разделение между регионите и са причина за зависимостта на Европа от трети страни, най-вече в областта на енергетиката.

- 2.5 Целенасочени инвестиции в тези ключови инфраструктури ще допринесат за възраждането на развитието на търговията, растежа, конкурентоспособността и създаването на работни места, особено в момент, когато Европа силно се нуждае от това.
- 2.6 Обаче инвестициите в проекти на големи инфраструктурни мрежи по своето естество са дългосрочни проекти, изискващи огромни инвестиции, чиято икономическа възвращаемост е свързана с висок риск (подценяване на разходите, надценяване на равнището на трафика, рискове, свързани със сложността на финансовия пакет), особено по време на фазата на изграждането и в началото на работата на тези мрежи.
- 2.7 Тъй като публичните бюджети на национално, местно и европейско равнище няма да могат сами да финансират тези проекти, Комисията предлага нов бюджетен инструмент – Механизма за свързване, и преразгледани насоки за транспорта, енергетиката и ИКТ, за да привлече други частни и публични средства, като същевременно повишава доверието в проектите за инфраструктура и намалява техния рисков профил за частните инвеститори.
- 2.8 За тази цел Комисията внесе група предложения, изразяващи се в:
- предложение за регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа (становище на ЕИСК: TEN/468);
 - предложение за регламент относно общите правила за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни и енергийни мрежи (становище на ЕИСК: TEN/472);
 - предложение за регламент относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа (становище на ЕИСК: TEN/471);
 - предложение за регламент относно указанията за трансевропейската енергийна инфраструктура (становище на ЕИСК: TEN/470);
 - предложение за регламент относно насоките за трансевропейската телекомуникационна мрежа (становище на ЕИСК: TEN/469).
3. **Съдържание на съобщението относно интегрираната европейска инфраструктура и предложението за регламент за създаване на Механизъм за свързване на Европа**
- 3.1 С цел да ускори инвестициите в трансевропейските транспортни, енергийни и цифрови мрежи и да мобилизира необходимото финансиране, както от публичния, така и от частния сектор, Комисията предлага за периода 2014–2020 г.:
- да се предвидят нужди от инвестиции в мрежите за свързване на Европа в размер на +/- 1 000 милиарда евро, разпределени както следва:

Енергетика	Електроенергия Природен газ СО ₂ Нефт	140 млрд. евро 70 млрд. евро 2,5 млрд. евро символичен запис
Транспорт (сухопътен, железопътен, морски, плавателни и въздушни пътища)		500 млрд. евро, от които 250 млрд. за централната мрежа. Разпределението на нуждите от финансиране сред различните видове транспорт ще се прави постепенно и в зависимост от одобрените проекти.
Високоскоростни ширококолентови комуникации		270 млрд. евро

- да се предостави на разположение на инвестиционните проекти за свързване на паневропейските мрежи сума в размер на 50 млрд. евро, 40 млрд. от които от бюджета на ЕС и 10 млрд. от резерва на Кохезионния фонд за транспортната инфраструктура. Тези стойности ще бъдат предоставени, както следва:

Енергетика	9,1 млрд. евро
Транспорт	31,7 млрд. евро
Телекомуникации / Цифрови	9,2 млрд. евро

- да се съфинансират трансевропейски проекти за свързване от общ интерес, избрани от Комисията (по предложение на държавите членки) при размер на съфинансирането от 20 до 75% от допустимата цена, а дори и в рамките на 80-100% в изключителни случаи;
- да се увеличи потенциалът за привличане на финансиране от частния сектор чрез въвеждането на европейски облигации за инфраструктурни проекти (EU project bonds) с цел намаляване на риска за третите инвеститори. По този начин бюджетът на ЕС ще бъде използван за предоставяне на Европейската инвестиционна банка (ЕИБ) на капитали за покриване на част от риска, който тя поема при съвместното финансиране на подобни проекти. Следователно бюджетът на ЕС ще предостави един вид гаранция, с цел ЕИБ да финансира съответните проекти, но банката трябва да поеме останалия риск.

По време на пилотната фаза (2012–2013 г.), отнасяща се до 5 – 10 проекта, така прехвърлените от ЕС на ЕИБ средства в размер на най-много 230 млн. евро, финансирани изцяло чрез пренасочване на неизползвани кредити за съществуващи програми за инвестиции, би трябвало, според изчисленията на Комисията, да мобилизират други инвеститори за набавянето на сума, която може да достигне 4,6 милиарда евро;

- максимално да се използват синергиите между програмите в областта на енергетиката, транспорта и ИКТ, отговарящи, от една страна, на съгласуваната стратегия и на група проекти, избрани от Комисията в съответствие с ясни и хармонизирани критерии, и от друга – на проследяване и контрол, с цел финансирането от страна на ЕС да бъде добре целенасочено и ефективно;
- да се въведат мерки за опростяване на съществуващите правила относно, по-специално, привеждането на показателите в съответствие с целите на стратегията „Европа 2020“, съкращаването на срока за разрешение, централизирано управление за трите сектора, евентуално създаването на изпълнителна агенция, критерии за възлагане и общи годишни работни програми, създаването на координационен комитет на механизма и най-накрая предоставянето на Комисията на правомощия за приемане на делегирани актове.

4. **Общи бележки**

- 4.1 ЕИСК одобрява инициативите, които Комисията поде, за да насърчи и координира инвестициите в стратегически проекти с европейска добавена стойност и да предложи за периода 2014–2020 г. алтернативи на традиционния начин на финансиране чрез субсидии.
- 4.2 Комитетът одобрява предложението за механизъм за съвместно финансиране, централизирано управление и работни програми за проектите за свързване на трансевропейските мрежи в сферата на транспорта, енергетиката и цифровата инфраструктура, предоставяни направо от Комисията според случая с помощта на някои изпълнителна агенция. Използването на синергиите между тези три сектора и усъвършенстването на оперативните правила, особено рационализирането на процедурите за предоставяне на разрешения за проекти от общ интерес и намаляването на сроковете за тяхното изпълнение ще позволи да се намалят разходите и да се увеличи ефективността на проектите.

- 4.3 Следователно ЕИСК подкрепя предложението да се даде приоритет на проекти с добавена стойност, насочени към свързване на трансевропейските мрежи към мрежовата инфраструктура на държавите членки. Все пак Комитетът би желал да отбележи, че в духа на социалното и териториално сближаване ще е необходимо Европейският съюз да продължава чрез европейските структурни фондове да осигурява на държавите членки — постоянно и пропорционално — средства за преодоляване на социалното и географското разделение в достъпа до националните мрежи и инфраструктура и за гарантиране на сигурността на доставките.
- 4.4 ЕИСК отбелязва, че необходимостта от приспособени, модерни, гъвкави, устойчиви и достъпни (по-конкретно за хората с увреждания) инфраструктурни мрежи има не само парично изражение – тези инвестиции са абсолютно необходими в контекста на социалното и териториалното сближаване и за опазване на околната среда, което Комисията трябва да отчете при избора на проекти за съвместно финансиране.
- 4.5 Инвестициите в инфраструктура имат и значими аспекти, свързани със сигурността на ЕС и националната сигурност, които трябва да бъдат взети предвид при изготвяне на проектите и започване на процедурите за одобрение. Всъщност те са основна предпоставка за практическата интеграция на все още съществуващите изолирани региони в Съюза.
- 4.6 Въпреки значителното финансово участие на Европейския съюз в размер на 50 млрд. евро, това представлява само една малка част от нуждите от инвестиции, установени от Комисията.
- 4.7 Така или иначе по-голямата част от инвестициите трябва да бъде осигурена от държавите членки и от частни инвеститори, а финансовото участие на Съюза трябва да служи като „начален капитал“, предназначен да насърчи държавите членки и пазара да инвестират повече.
- 4.8 Бюджетните проблеми и необходимото консолидиране на публичните финанси обаче са причина повечето държави членки да обмислят намаляване или преустановяване на инвестиционните си програми, което със сигурност ще се отрази отрицателно върху притока на инвестиции от частни източници.
- 4.9 Само чрез комбиниране на национални и местни публични средства с частните средства и с тези на Съюза могат да бъдат постигнати поставените цели в областта на инфраструктурните мрежи.
- 4.10 Инвестициите в инфраструктурата трябва да допринасят за насърчаване на прехода към икономика и общество с ниски въглеродни емисии.

- 4.11 В съответствие с ангажимента на Комисията да включи целите на стратегията „Европа 2020“, свързани с изменението на климата в програмите на Съюза и да отдели най-малко 20% от бюджета на ЕС за тези цели, ЕИСК одобрява подхода на Комисията за използване на бюджета на ЕС за инвестиране и създаване на мултиплициращ ефект и за привличане на частни капитали. С цел ограничаване на нормативните рискове и капиталовите разходи за третите инвеститори, търсещи възможности за дългосрочни инвестиции и тъй като традиционното финансиране на инвестициите от публични фондове става все по-трудно в тези времена на криза, използването на финансови инструменти от нов тип в ЕС, в тясно сътрудничество с Европейската инвестиционна банка, при определени условия (виж становище TEN 472), представлява допълнително и новаторско решение за привличане на капитал от пенсионни фондове, застрахователи и други участници на капиталовия пазар, които имат интерес да инвестират в дългосрочни европейски проекти.
- 4.12 Въпреки че ЕИСК приветства намерението на Комисията да намери, според нейните твърдения, иновативни подходи за мобилизиране на по-голяма част от частните спестявания, той смята, че тези формули не следва да се прилагат само за едрия капитал, а би трябвало да бъдат използвани, така че да се заинтересоват и дребните спестители.
- 4.13 При липса на друго възможно решение, ЕИСК може само да изрази съжаление от колебанието и дори протестите на някои държави членки по отношение на облигациите за инфраструктурни проекти. Той се надява, че пилотната фаза, в която ще се използват до 230 милиона евро от настоящия бюджет на ЕС, предвидена за периода 2012–2013 г. ще може да насърчи капиталовите пазари, пенсионните фондове, застрахователните компании и др. да инвестират в дългосрочен план и да докаже целесъобразността на предложените мерки.

Брюксел, 22 февруари 2012 г.

Председател
на Европейския икономически и социален
комитет

Staffan Nilsson
