

KOM (04) 475
Bilag 1

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

8. marts 2005



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Finansministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95/EF om generelle regler for Fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net, KOM(475)2004 af 14. juli 2004.

P. H. Olsen



8. marts 2005

F7 RIL

GRUNNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95/EF om generelle regler for Fællesskabets støtte inden for transeuropæiske net – KOM(475)2004 af 14. juli 2004.

Resumé: Kommissionen ønsker med sit forslag at give transportprojekter mulighed for at opnå højere finansiel støtte, end det er tilfældet i dag. Særligt transnationale transportprojekter skal have mulighed for at opnå op til 50 pct. i støtte. Danmark har tidligere støttet, at projekter, som også kommer andre lande til gode, end de der forestår investeringerne, skal have mulighed for at få op til 30 pct. i støtte. De seneste forhandlinger i efteråret 2003 gav anledning til, at Rådet og Europa Parlamentet i april 2004 besluttede, at det kun skulle være muligt at få op til 20 pct. i støtte.

Baggrund

Formålet med etablering og udbygning af de transeuropæiske net er ifølge Kommissionen at stimulere dynamikken på det indre marked, binde det europæiske territorium bedre sammen og dermed øge EU's konkurrenceevne og vækstpotentiale. Herudover vil udbredelsen af nettet til de nye medlemsstater bidrage til udvidelsens succes og skabe ny mulighed for mindskelse af trafiktætheden på hovedtrafikåre og fremme sammenhængen i det udvidede EU.

I henhold til Traktatens (TEF) artikel 154-156 er Fællesskabet forpligtet til at bidrage til etablering og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiområdet. De transeuropæiske net på transportområdet tegner sig for hovedparten af budgettet og er beskrevet i de generelle retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet i beslutning nr. 1692/96/EF samt i den ændrede beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004.

Den nuværende finansielle forordning (EF) 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net er siden 1995 blevet ændret to gange. Første gang i 1999 ((EF) 1655/1999) og senest i 2004 ((EF) 807/2004).

Den seneste ændring fra 2004 tog udgangspunkt i en rapport udarbejdet af Højniveaugruppen for de transeuropæiske netværk fra 2003. Rapporten foreslog at forhøje støttesatserne fra de daværende maksimale 10 pct. til 30 pct. for visse grænseoverskridende dele af projekterne. Det nye forslag vandt tilslutning på ECOFIN i november 2003, dog således at den mak-

simale støttesats i april 2004 blev fastsat til at udgøre 20 pct. Denne sats gælder for følgende typer af projekter:

- Projekter, der vedrører systemer for satellitbaseret positionsbestemmelser og navigation (Galileo).
- Højt prioriterede projekter vedrørende energinet.
- Grænseoverskridende strækninger i projekter af europæisk interesse iværksat inden 2010. Projekterne skal have til formål at fjerne flaskehalse og/eller anlægge manglende strækninger, de skal bidrage til det indre markeds integration i det udvidede Fællesskab, fremme sikkerheden, sikre sammenhængen mellem de nationale net og/eller bidrage væsentligt til at forbedre balancen mellem transportformerne til fordel for de mest miljøskånsomme. Satsen skal differentieres ud fra fordelene for andre lande, særligt nabo-medlemslande.

Indhold

Kommissionens forslag af 14. juli 2004¹ indeholder en væsentlig forhøjelse af budgettet for den kommende periode. Det foreslås, at den samlede ramme bliver på 20,35 mia. euro, hvilket svarer til en forhøjelse i 2013 på godt 600 pct. i forhold til 2006-niveaet. Energidelen udgør ca. 2 pct. af det samlede budget.

Den finansielle ramme vil i et vist omfang blive behandlet adskilt fra resten af forslaget, idet den fastlægges som led i den samlede prioritering vedrørende de finansielle perspektiver for 2007-2013. Den endelige ramme vil afhænge af udfaldet af disse drøftelser.

Forslaget koncentrerer sig omkring to typer af projekter:

- Prioritetsprojekterne, herunder Femern forbindelsen. En særlig opmærksomhed vil være rettet mod de projekter, der bidrager til at integrere det indre marked i en udvidet union, samt de projekter der skaber en mere miljøvenlig balance mellem transportformerne, særlig mht. langdistance fragttransport.
- Andre transportprojekter af fælles interesse. Særlig projekter, som bidrager til kvalitetsforbedringer og forbedrer sikkerheden for brugerne samt projekter, der forbedrer sammenhængen mellem de nationale netværk.

Der lægges således op til en større grad af selektivitet, som vil gøre det lettere at koncentrere støtten på et reduceret antal projekter – især de projekter, der medfører størst merværdi for Fællesskabet. Dvs. de projekter, der også gavner andre lande end dem, der forestår investeringerne.

¹ KOM(2004)475 endelig.

Medens støtten til forstudier fastholdes på maksimalt 50 pct. af de samlede omkostninger for både energi- og transportområdet, foreslås Fællesskabsstøtten til selve transportanlægsarbejderne forhøjet på en række punkter:

Tabel 1. Støttesatser på transportområdet

	Maksimum støttesatser	
	Gældende forordning	Ændringsforslag af 14. juli 2004
1. Prioritetsprojekter	10 pct.	30 pct.
- med grænseoverskridende dele	20 pct.	50 pct. (hvis påbegyndt inden 2010)
2a. Andre projekter, som inkluderer interoperabilitet og sikkerhed	20 pct.	50 pct.
2b. Andre projekter af fælles interesse	10 pct.	15 pct.

Støtten differentieres efter de fordele, der opnås af andre medlemslande end de umiddelbart berørte. Jo flere lande, der positivt berøres af et givet projekt, des større vil støttesatsen være.

På energiområdet anser Kommissionen det ikke for nødvendigt at ændre ved de nuværende støttesatser på maksimalt 20 pct. af investeringsomkostningerne.

Det foreslås endvidere, at beslutninger skal træffes på baggrund af en ændret komitologi-procedure. Frem for den nuværende forskriftskomite foreslås en rådgivende komité, hvilket vil betyde, at Kommissionens indflydelse på fordelingen og implementeringen af støtten styrkes, jf. (EF) 468/1999.

Med hensyn til de anvendte støtteformer bibeholdes de nuværende instrumenter, så som rentegodtgørelser, lånegarantipræmier, risikovillig kapital til investeringsfonde og i behørigt begrundede tilfælde direkte finansiel støtte. Der foreslås dog et ekstra instrument, der har til hensigt at yde lånegarantier i forbindelse med de risici, der vedrører perioden efter færdiggørelsen af projekterne, f.eks. vedr. indtægter fra brugerafgifter. Sigtet er blandt andet at fremme privat deltagelse i projekterne. Kommissionen har bebudet en nærmere redegørelse.

Gældende dansk ret og forslagens konsekvenser herfor
Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser.

Nærhedsprincippet

Fællesskabet er ifølge Traktaten forpligtet til at yde støtte til etablering af transeuropæiske netværk. Kommissionen vurderer på den baggrund, at gennemførelse af disse net ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes på nationalt plan, hvorfor nærhedsprincippet er overholdt. Regeringen vurderer

samstemmende, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Forslagets konsekvenser

Statsfinansielle

Forslaget vil medføre en budgetramme på 20,35 mia. euro over perioden 2007-2013. Dette svarer til 2,9 mia. euro årligt/21,6 mia. kr. Heraf bidrager Danmark med ca. 2 pct., svarende til godt 400 mio. kr. årligt. I forhold til 2006-niveau vil forslaget betyde, at rammen øges med over 600 pct. Konsekvenserne for Danmarks bidrag til EU's budget afhænger af forhandlingerne om de finansielle perspektiver.

Samfundsøkonomiske og miljømæssige

Med det nye forslag lægges der op til en højere grad af fokusering på projekter med fælleseuropæisk merværdi. Dvs. projekter, som også gavner andre lande end de, der forestår investeringerne. Herved lægges der særlig vægt på projekter, der medfører eksempelvis mindre forurening og/eller projekter, der kan medføre tidsmæssige besparelser.

Udtalelse fra Europa-Parlamentet

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om det foreliggende forslag.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

Høring

Forslaget er sendt til høring i ministerier og organisationer. Følgende organisationer havde bemærkninger til Kommissionens forslag:

FDM

FDM støtter Kommissionens ønske om at styrke det transeuropæiske netværk for transport, og er enig i at udbygning af netværk vil bidrage til effektiviteten i det indre marked og dermed til den økonomiske vækst i Europa. Foreningen hilser det velkommen, at Kommissionen lægger op til, at EU kan bidrage med op til 50 pct. af omkostningerne til de vigtigste og grænseoverskridende dele af netværket.

FDM finder Kommissionens ønske om, ud fra miljømæssige hensyn, særligt at satse på togtransport for udokumenteret og direkte fejlagtigt. Togtransport vil i mange tilfælde være mere forurenende end vejtransport. Da togtransport udgør en ubetydelig del af det samlede person- og gods-transportarbejde, vil selv meget store investeringer kun flytte beskedne dele af det samlede transportarbejde.

FDM skal derfor opfordre til, at Kommissionen i højere grad retter fokus og midler mod at udbygge og effektivisere det transeuropæiske vejnet.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AERådet)

Tal fra EU-Kommissionen viser, at EU-landenes investeringer i transportinfrastruktur generelt er faldet fra omkring 1,5 pct. af BNP i 1980'erne til nu knap 1 pct. Specielt gælder, at fra listen over højt prioriterede transeuropæiske transportprojekter er der kun forholdsvis få projekter, deriblandt Øresundsforbindelsen, der er blevet gennemført. En række af disse projekter, herunder grænseoverskridende projekter, der involverer flere EU-lande, venter på at blive igangsat og/eller færdiggjort.

Det er AERådets vurdering, at en gennemførelse af disse projekter vil kunne bidrage til den økonomiske vækst og øget beskæftigelse.

På den baggrund kan AERådet støtte Kommissionens forslag til ændring af den finansielle forordning for TEN, der tilsigter at gøre det lettere at realisere disse projekter. En betingelse for at opnå den høje støtteprocent er, at projektet igangsættes inden 2010. Dette må antages at virke stærkt fremmende på beslutningsprocessen.

HTS (Handel, Transport og Serviceerhvervene)

HTS lægger afgørende vægt på en fortsat udbygning af den overordnede transportinfrastruktur i EU, ligesom HTS finder det afgørende for realiseringen af de infrastrukturanlæg, der er grænseoverskridende, at der sker en målrettet finansiering af sådanne anlæg fra EU-siden.

HTS støtter institutionerne i forslaget, herunder at EU-finansieringen øges, og at de afsatte midler allokeres til relevante, store projekter. HTS finder det afgørende, at dette fokus fastholdes også for det tilfælde, at der vil være færre midler til rådighed.

Med de hidtidige retningslinier stod Femern-Bælt-forbindelsen til at opnå oprindeligt 10 pct. og senere op til 20 pct. medfinansiering fra EU. Skulle det med nærværende forslag blive muligt at nå op på 30-50 pct., vil enhver kritik af det økonomiske grundlag for Femern-Bælt-projektet endegyldigt kunne afvises, og der vil kunne åbne sig flere muligheder for offentlig-privat-partnerskab som alternativ til en rent statsgaranteret model, hvilket HTS kun kan støtte. Femern-Bælt-projektet er i øvrigt ikke kun en grænseoverskridende forbindelse mellem Danmark og Tyskland, men en forbindelse mellem Skandinavien og Kontinentet og bør klart kandidere til at opnå en høj medfinansiering fra EU.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen har overordnet en positiv holdning til, at der anvendes ressourcer på at fremme den europæiske integration gennem realisering af de transeuropæiske transportnet som defineret i retningslinjerne herfor². Det

² Senest ændret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

indebærer ikke mindst en EU-regulering, der sigter på at skabe et indre marked på området.

Regeringen finder imidlertid, at Kommissionens forslag om at forhøje støttesatsen for transnationale transportprojekter fra nuværende 20 pct. til 50 pct. er for vidtgående. Danmark var under de forrige forhandlinger parat til at acceptere forslaget om 30 pct. som maksimal støttesats, hvis der kunne påvises en tilsvarende europæisk merværdi. Denne holdning står regeringen fast ved. Regeringen mener, at det er overordentlig vigtigt, at anvendelsesområdet for en sådan sats forbliver meget snævert, og at de konkrete støttesatser motiveres ud fra det enkelte projekts fælleseuropæiske merværdi.

De overordnede finansielle rammer for forslaget skal ses i sammenhæng med forhandlingerne om de finansielle perspektiver.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er tale om et relativt vidtgående forslag med støttesatser for visse transportprojektdele på helt op til 50 pct. Rådet afviste i november 2003 et forslag fra Kommissionen om satser på op til 30 pct. og vedtog i stedet en maksimal sats på 20 pct.

Forslaget har været drøftet på ét arbejdsgruppemøde. Her fremgik det, at en del lande, herunder Italien, Frankrig, Spanien, Polen og Østrig, synes positive overfor Kommissionens forslag, mens især Tyskland, Storbritannien, Finland og Sverige er mere skeptiske.