



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 11.11.2003
KOM(2003) 690 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

ET EUROPÆISK VÆKSTINITIATIV

INVESTERING I NET OG VIDEN MED HENBLIK PÅ VÆKST OG BESKÆFTIGELSE

ENDELIG RAPPORT TIL DET EUROPÆISKE RÅD

ENDELIG RAPPORT TIL DET EUROPÆISKE RÅD

ET EUROPÆISK VÆKSTINITIATIV

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning	3
2.	Et europæisk vækstinitiativ	5
2.1.	<i>Initiativets omfang</i>	5
2.2.	<i>Mobilisering af investering og finansiering til støtte for det europæiske vækstinitiativ</i> 9	
3.	Fremme af initiativet.....	14
3.1.	<i>Quick-start-programmet</i>	14
3.2.	<i>Innovativ finansiering til støtte for det europæiske vækstinitiativ</i>	17
3.3.	<i>Den statistiske behandling af offentlig-private partnerskaber og securisationsoperationer i ESA95</i>	20
3.4.	<i>Tilsyn og regelmæssig rapportering</i>	22
4.	Konklusioner	22
	BILAG 1: Quick-start-projekter : transportnet, bredbåndsnet, forskning, innovation og udvikling	24
	BILAG 2: En køreplan for viden og net.....	40
	BILAG 3: Køreplan for Quick-start-projekter	43

1. INDLEDNING

Den europæiske økonomi har været igennem to vanskelige år. Nu tyder en del imidlertid på, at det værste er overstået. Erhvervslivets og forbrugernes tillid er begyndt at vokse. Den økonomiske vækst forventes at stige igen i anden halvdel af 2003, og den forventes forstærket i løbet af hele 2004. Ifølge vores seneste prognoser skulle den gennemsnitlige vækst i BNP i euroområdet andrage 1,8 % i 2004 og 2,3 % i 2005.

Situationen er imidlertid ikke stabil. Den seneste tids beskedne økonomiske resultater understreger berettigelsen af Lissabon-strategien for økonomisk, social og miljømæssig fornyelse. Disse reformer bør tilstræbes aktivt, således at deres bidrag til det europæiske vækstpotentiale kan blive mærkbart. Det er vigtigt at gennemføre reformer på nationalt plan og på EU-plan, men reformerne er ikke i sig selv tilstrækkelige til at sikre fremskridtene. De må allerede nu støttes af foranstaltninger, der atter kan sætte gang i investeringerne. Sådanne foranstaltninger skal styrke EU's vækstpotentiale og bidrage til, at det kommer på rette kurs.

Hvis dette gøres, vil det sende et signal om tillid og engagement, et signal om effektiv økonomisk forvaltning. De nuværende muligheder må ikke fortabes, således som det skete i forbindelse med det økonomiske opsving i 1999-2000.

Det Europæiske Råd i oktober i fjor¹ opfordrede derfor medlemsstaterne til at fastholde sunde makroøkonomiske politikker, fremskynde strukturreformerne og fremme investeringer i net og viden. Det understregede vigtigheden af at fremskynde etableringen af europæiske transport- og energinet og elektroniske kommunikationsnet samt af at øge investeringerne i menneskelige ressourcer. Disse skridt er vigtige for at sætte gang i væksten, for at forbedre integreringen af det udvidede Europa og for at øge de europæiske virksomheders produktivitet og deres konkurrenceevne på verdensmarkedet.

Det Europæiske vækstinitiativ er svaret på denne udfordring.

Initiativet tilstræber en mobilisering af investeringerne på områder, der vil styrke igangværende strukturreformer, stimulere væksten og skabe arbejdspladser. Energi- og transportforbindelser er nødvendige for at kunne knytte det udvidede indre marked sammen og fremme større geografisk og social samhørighed. Bredbåndsforbindelser kan udgøre den fysiske rygrad, når det gælder om at udbrede vidensøkonomien til alle Unionens områder. En styrkelse af vores evne til at skabe og bruge viden - både på grundlag af videnskab, færdigheder og menneskelige ressourcer - er nøglen til at sikre, at de europæiske virksomheder fortsat kan innovere og konkurrere, og til at gøre vores borgere til mere aktive deltagere i samfundet.

Initiativet vil kombinere foranstaltninger, der er nødvendige for at skabe lovgivningsmæssige, finansielle og administrative vilkår, som kan befordre private

¹ Formandskabets konklusioner, Det Europæiske Råd, den 16-17. oktober 2003, SN 300/03.

investeringer og mobilisere fællesskabsstøtten, med en opfordring til medlemsstaterne i overensstemmelse med de overordnede retningslinjer for den økonomiske politik for 2003² om fortsat at koncentrere den offentlige økonomiske indsats om vækstfremmende områder, uden at de offentlige budgetter dermed øges. På denne måde anerkendes det i initiativet, at fortsat makroøkonomisk stabilitet og overholdelse af stabilitets- og vækstpagten er uundværlige elementer, når det gælder om at genskabe en stabil vækst i EU. De foreslåede foranstaltninger tager også hensyn til EU's budgetdisciplin, således som den kommer til udtryk i lofterne over de nuværende finansielle overslag og den forventede vægtning af vækstfremme i de finansielle overslag efter 2006.

Samlet set vil de foreslåede foranstaltninger kunne sprede fornyet tillid, samtidig med at de på mellemlang sigt vil give vækstgevinster i form af besparelser inden for produktion og transporttid, forbedret kvalitet, et hurtigere innovationstempo (især når det gælder støtten til nøgleteknologier), øget konkurrence og flere valgmuligheder, når det gælder investeringer og placering af virksomheder. De forventes også at understøtte et mere sammenhængende Europa, efterhånden som infrastrukturene opgraderes, og borgerne får flere nye muligheder.

Denne **endelige rapport**, der er udarbejdet på grundlag af kontakter med medlemsstaterne og med Den Europæiske Investeringsbank (EIB):

- identificerer **indsatsområder** inden for det europæiske vækstinitiativ og skitserer de vigtige beslutninger, der kræves taget af Rådet og Europa-Parlamentet, såvel som områder, hvor Kommissionens indsats vil være den drivende faktor.
- præsenterer som første etape af initiativet et **Quick-start-program** bestående af konkrete projekter, som er klar til at blive iværksat, inden for de overordnede prioriteringer. Den påpeger de involverede omkostninger og kilderne til finansiel støtte.
- indkredser allerede kendte og nye **finansielle værktøjer til støtte for det europæiske vækstinitiativ**, herunder redskaber til forøgelse af effekten af private investeringer. Den gennemgår også, hvordan forskellige finansieringskilder - strukturfonde, forskningsbudgetter, støtte fra Den Europæiske Investeringsbank - kan kombineres og koordineres bedre.
- præsenterer en række **(ikke-finansielle) foranstaltninger**, der er påkrævede med henblik på at skabe lovgivningsmæssige og administrative rammer, der kan tilskynde til private investeringer i vækstinitiativet, herunder især Quick-start-programmet. Når det gælder transport, præsenteredes i Kommissionens TEN-forslag for nylig ideen om en **koordinator eller et koordineringsorgan** og princippet om anerkendelse af et projekts europæiske betydning, hvilket kan være en drivende kraft i bestræbelserne på fremskridt inden for de tværnationale forbindelser.

² KOM(2003) 170 endelig af 24.7.2003.

- gennemgår de statistiske principper for **det europæiske nationalregnskabsystem (ESA-95)**, der skal danne grundlag for behandlingen af offentlig-private partnerskaber i nationalregnskaberne, ud fra deres overensstemmelse med stabilitets- og vækstpagten.
- beskriver, hvordan fremskridt inden for initiativet vil blive målt.

2. ET EUROPÆISK VÆKSTINITIATIV

2.1. *Initiativets omfang*

Det europæiske vækstinitiativ er rettet mod offentlige og private investeringer i net og viden. Kommissionens interimrapport³ forud for Det Europæiske Råd i oktober identificerede tre hovedområder og skitserede en konkret plan for politisk handling:

- iværksætte arbejdet med de prioriterede transeuropæiske transportprojekter; dette vil kræve 220 mia. EUR i investeringer pr. 2020.
- fremskynde etableringen af højhastigheds- og bredbåndskommunikation i alle dele af Unionen med henblik på at opfylde kravet om bred tilgængelighed i 2005.
- styrke EU's kapacitet til at skabe og udnytte viden gennem specifikke aktioner til fremme af investeringerne i avanceret teknologi lige fra anvendelse af brint som brændstof til rumteknologi og anvendelsen heraf.

Denne fremgangsmåde blev støttet på Det Europæiske Råd i oktober, samtidig med at betydningen af nye transeuropæiske energinet også blev fremhævet. Sådanne net vil styrke det indre marked for gas og elektricitet og bidrage til undgåelsen af strømsvigt som dem, der for nylig konstateres i flere medlemsstater. Det Europæiske Råd understregede forbindelsen mellem viden og investering i menneskelige ressourcer i bredere forstand. Det Europæiske Råd opfordrede også Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank til som en første etape af initiativet og til støtte for initiativets troværdighed at forberede Quick-start-programmet og lade dette omfatte både net- og vidensdimensionen af initiativet.

Projekterne i Quick-start-programmet er tværnationale med en stærk europæisk dimension. Det er Kommissionens opfattelse, at disse projekter er modnede og finansielt og økonomisk bæredygtige, og at de kan fremme investeringerne i andre nationale infrastrukturer og initiativer, samt at de på lang sigt vil levere gevinster, både med hensyn til vækst, beskæftigelse og miljø. Bevillingerne til disse projekter vil kunne afsættes, og arbejdet kunne påbegyndes inden udgangen af 2006.

Overvindelse af de eksisterende hindringer for investeringerne

³ Interimrapport til Det Europæiske Råd om det europæiske vækstinitiativ, KOM(2003) 579 endelig, 1.10.2003.

Grundlaget for fremgangsmåden er behovet for at overvinde de mangeartede forhindringer, som holder de private investeringer tilbage. Nogle af forhindringerne er af lovgivningsmæssig og administrativ natur, men i andre tilfælde vil det blive udnyttet, at de finansielle instrumenter, der er tilgængelige via Fællesskabet, den nationale støtte eller EIB, kan anvendes til at skabe flere incitamenter for projekter.

BOKS 1: TIDLIGERE INVESTERINGER ER GÅET I STÅ AF FORSKELLIGE GRUNDE

Alt for ofte er det set, at investeringer i net- og vidensprojekter er blevet forsinket på grund af en kombination af finansielle og ikke-finansielle problemer:

- Når det gælder netværk, er forsinkelserne akkumuleret i forbindelse med storstilede, **grænseoverskridende transportprojekter** som følge af komplekse administrative procedurer, lav prioritering i medlemsstaterne, uvished i forbindelse med valget af ruter og planlægningsprocessen samt kompleksiteten ved koordinering af grænseoverskridende projekter. Dette problem er blevet forstærket af det forhold, at det er vanskeligt at strukturere overnationalt virksomheder på en måde, så de kan varetage sådanne operationer. Absorptionskapaciteten hos forvaltningerne i de tiltrædende lande var også en vigtig faktor, når det gjaldt det tempo, projekterne kunne udvikle sig i. Endelig har der ikke altid været tilstrækkelig støtte og politisk engagement - selv i tilfælde, hvor der ydedes fællesskabsstøtte - til at tilskynde offentlige og private aktører til at foretage investeringer. I forbindelse med **etablering af bredbåndsnet**, hvor størstedelen af finansieringsbyrden oppebæres af private investorer, er investeringerne blevet bremset af adskillige faktorer. Når det gælder internetadgang med høj hastighed, er investeringerne blevet hæmmet af de drastiske virkninger af de økonomiske vilkår i de pågældende sektorer, den begrænsede konkurrence i mange medlemsstater, de manglende udsigter til økonomiske afkast i forbindelse levering af nye tjenester i fjerne, tyndt beboede egne og det forhold, at de offentlige myndigheder endnu ikke gør tilstrækkeligt for at tilvejebringe almene online-tjenester for at gøre informationssamfundet til en realitet og for at skabe efterspørgsel hos offentligheden.
- Når det gælder viden, oppebæres den største finansieringsbyrde i forbindelse med **forskning, udvikling eller innovation** af den private sektor. En række faktorer har holdt investeringerne tilbage. For innovative virksomheders - især SMV'ers - vedkommende drejer det sig om problemer med adgangen til kapital, en bedre uddannelse af arbejdsstyrken, den fortsatte mangel på et EF-patent og den skattemæssige behandling af investeringer i forskning og innovation. Mens der kan noteres fremskridt på visse af disse områder, er de offentlige investeringer i forskning på andre områder i bedste fald stabiliseret og i adskillige tilfælde faldet, og de private investeringer i forskning er stadig langt fra de mål, der blev sat på Det Europæiske Råd i marts 2002.

Det er nødvendigt, at Rådet og Europa-Parlamentet træffer beslutninger, der kan fremskynde arbejdet i forbindelse med net og viden.

Kommissionens interimrapport tog ovennævnte udfordringer op. Den fremlagde en køreplan for beslutninger og undersøgte de forskellige muligheder for finansiering af det europæiske vækstinitiativ, herunder især hvordan offentlige midler kunne bruges som katalysator for private investeringer. Den fremhævede igangværende foranstaltninger, hvor Rådet og Europa-Parlamentet bør handle, samt områder, hvor Kommissionen om kort tid vil stille forslag med henblik på at forbedre de administrative, lovgivningsmæssige og finansielle betingelser for komplekse, grænseoverskridende projekter. Den understregede også vigtigheden af en effektiv anvendelse af de eksisterende regler - såsom de nye bestemmelser om elektronisk kommunikation, som trådte i kraft i juli.

Disse foranstaltninger er vigtige for at give erhvervslivet og regeringerne pålidelige rammer, når det gælder om at planlægge investeringer.

Omfang og fokus for de foranstaltninger, der kræves på EU-plan, kan variere fra område til område. EU-støtten spiller en vigtig rolle for de grænseoverskridende områder af TEN-transportforbindelserne, men der er tendens til, at etableringen af bredbånd eller udviklingen af tværnationale energiforbindelser drives af private investorer. Samtidig påhviler det i afgørende grad forsknings- og innovationsmiljøerne selv at presse på, når det gælder om at nå forskningsmålene. Forskningsstøtten fra EU har en vigtig katalysatorfunktion, men den udgør kun en mindre del af de nationale forskningsbudgetter, og disse budgetter er i sig selv mindre end erhvervslivets.

I denne forbindelse er Kommissionens vækstinitiativ fuldt ud i overensstemmelse med nærhedsprincippet, såvel vertikalt (det passende aktionsniveau mellem EU, medlemsstaterne og de lokale myndigheder) og horisontalt (offentlige myndigheders indgriben, når og hvor markeds kræfterne er utilstrækkelige og spredte).

BOKS 2: KRÆVEDE AKTIONER PÅ FÆLLESSKABSPLAN MED HENBLIK PÅ AT FORBEDRE DE ADMINISTRATIVE, LOVGIVNINGSMÆSSIGE OG FINANSIELLE VILKÅR FOR INVESTERINGER

Initiativet må støttes ved tilvejebringelse af de rette lovgivningsmæssige, administrative og finansielle vilkår.

Dette betyder, at Rådet og Europa-Parlamentet hurtigt må nå til enighed om fem sæt foranstaltninger.

- **Vedtagelse af prioriteringerne for TEN-transport og reviderede finansieringsregler** for transport- og energinet og for **eTEN-programmet**.
- Nye regler for afgifter for og finansiering af transportinfrastruktur ("**Eurovignet-forslaget**").
- Endelig vedtagelse af **EF-patentet**.
- Lovpakken til modernisering af **Fællesskabets bestemmelser om offentlige indkøb**.
- **Ændringer i selskabsret og virksomhedsbeskatning med henblik på at lette virksomhedsfusioner på tværs af grænser** og driften af moder- og datterselskaber i EU.

Samtidig må medlemsstaterne gøre mere for at gennemføre eksisterende lovgivning, f.eks. de nye bestemmelser om elektronisk kommunikation, og fostre investering ved at rette de offentlige investeringer mod vækstfremmende tiltag i overensstemmelse med de overordnede retningslinjer for den økonomiske politik for 2003.

Desuden vil Kommissionen inden for de nærmeste måneder fremme bestræbelserne på fem områder:

- forenkle procedurerne for **statsstøtte til SMV'er**, herunder reglerne vedrørende støtte til F&U, og undersøge behovene hos små, forskningsintensive virksomheder, hvad angår statsstøtte og konkurrenceregler.
- undersøge, hvordan offentlig-private partnerskaber (PPP'er) er stillet i **Fællesskabets regler om offentlige indkøb** og udarbejde tidlige indikationer for, hvordan PPP'er bør behandles i **nationalregnskaberne**.
- udarbejde retlige **rammer for en harmoniseret europæisk kapitalstruktur** til at sikre

skattemæssig gennemsigtighed i transaktioner med **risikokapital**.

- etablere en række **europæiske teknologifora** til udvikling og implementering af en strategisk forsknings- og innovationsplan for en række teknologiske nøglesektorer for dermed bedre at mobilisere ressourcer på europæisk plan gennem koordinerings- og integreringsbestrebelse.
- udarbejde et forslag om **oprettelse af en europæisk garantifacilitet** med henblik på støtte i forbindelse med postkonstruktionsrisici i forbindelse med TEN-transportprojekter (se boks 6 nedenfor).

2.2. Mobilisering af investering og finansiering til støtte for det europæiske vækstinitiativ

Fællesskabsstøttens rolle

Det Europæiske Råd i oktober opfordrede Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank til at undersøge, hvordan der bedst kunne skaffes privat finansiering til støtte for det europæiske vækstinitiativ. Fællesskabsstøtten anerkendtes dog også som et vigtigt element i finansieringen af visse af initiativets mål, ikke mindst med henblik på at tiltrække private investeringer. Fællesskabsstøtten kan bl.a. bestå af midler fra EU's forskningsbudget, fra struktur- og samhørighedsfondene og midler, der er specielt afsat til transeuropæiske net for transport, energi og elektronisk kommunikation.

Desuden er der fremsat en række forslag, herunder vedrørende nye EIB-finansieringsfaciliteter, et nyt garantiinstrument og en forøgelse af den risiko, EIB kan påtage sig, uden at drage sin kreditværdighed i tvivl, ved at anvende sin facilitet for struktureret finansiering og andre innovative værktøjer såsom securitisation. Vi vender tilbage til disse ideer i det følgende afsnit. EIB og Kommissionen ønsker også yderligere at undersøge mulighederne for samarbejde og samfinansiering mellem EIB og Den Europæiske Socialfond til støtte for programmer til udvikling af viden og kunnen inden for e-learning.

Desuden indebærer det europæiske vækstinitiativ en revision af de nuværende budgetmæssige og finansielle instrumenter på fællesskabsplan med henblik på fuld udnyttelse af deres potentiale til støtte for det europæiske vækstinitiativ inden for rammerne af de nuværende finansielle overslag samt en undersøgelse af, hvordan denne udvikling til fordel for væksten kan bibeholdes i forbindelse med de næste finansielle overslag.

BOKS 3: OVERSIGT OVER FÆLLESSKABSSTØTTEN OG EIB-STØTTEN TIL DET EUROPÆISKE VÆKSTINITIATIV

Fællesskabets budget kan spille en nøglerolle, når det gælder om at støtte vækstinitiativet.

- **TEN-Transport-budgetposten** bidrager med ca. 700 mio. EUR om året til finansiering af indtil 10% af de samlede projektkomkostninger. Kommissionens forslag om ændring af TEN-finansforordningen for transport og energinet åbner mulighed for finansiering af indtil 30 % af omkostningerne i forbindelse med de grænseoverskridende elementer af prioriterede

projekter. Et lignende forslag om en 30 % støttetærskel for ibrugtagningsprojekter under TEN telecom-programmet (eTEN) er også undervejs.

- I indeværende periode (2000-2006) skal **strukturfondene** støtte infrastrukturinvesteringer (energi, transport og elektronisk kommunikation), forskning, teknologisk udvikling og innovation med indtil 60 mia. EUR: herunder især 29,2 mia. EUR til transportinfrastruktur, 9,2 mia. EUR til forskning, teknologisk udvikling og innovation (FUI), 6,1 mia. EUR til elektronisk kommunikation og informationssamfundet og 1,8 mia. EUR til energi. Den Europæiske Socialfond (ESF) bevilger 20 mia. EUR til IKT-kvalifikationer og 7 mia. EUR til udvikling af iværksætterevner. Desuden vil Samhørighedsfonden årligt kunne tilføre indtil 1,5 mia. EUR til investeringer i infrastruktur i de fire samhørighedslande.
- **Det sjette rammeprogram** for forskning omfatter 17,5 mia. EUR over fire år til støtte af F&U-investering i Europa. Programmet støtter allerede en del af de nøgleområder, der er peget på i denne rapport. I rammeprogrammet er der afsat støtte til mange af de områder, hvor der er udarbejdet specifikke planer om Quick-start-projekter.
- Desuden er der afsat en særlig bevilling på næsten 300 mio. EUR til etablering af et projekt for den fysiske ryggrad for bredbåndskommunikation (**highspeed communications backbone - GEANT**), der skal forbinde 3 000 universiteter og forskningscentre, mere end 18 000 højere læreanstalter og mere end 3 000 hospitaler, biblioteker og andre institutioner i de nuværende og de fremtidige medlemsstater.
- Kommissionen overvejer at oprette et innovativt **garantiinstrument til at lette privat finansiering af offentlig-private partnerskaber om TEN-projekter**. Garantiinstrumentet skal yde tidsbegrænset dækning af specifikke risici i den umiddelbare post-konstruktionsfase, som i øjeblikket ikke er tilstrækkeligt dækket på finansmarkederne. (Dette diskuteres mere detaljeret i Boks 6 nedenfor).

Den Europæiske Investeringsbank er også fuldt engageret, når det gælder om at støtte såvel Lissabon-reformerne som dette vækstinitiativ.

- **EIB** er rede til at disponere for 50 mia. EUR via TEN-investeringsfaciliteten til støtte af prioriterede TEN-projekter.
- **EIB's investeringer i forskning, udvikling og innovation** beløber sig til 15,3 mia. EUR, siden i2i-initiativet blev lanceret i 2000. Den agter at fortsætte med at udvikle disse aktiviteter til støtte for forskning, udvikling og innovation (FUI) inden for rammerne af Innovation 2010-initiativet, som også omfatter applikationer med relation til bredbånd og eTEN. såvel som uddannelse. Dette vil pr. 2010 tilvejebringe indtil 50 mia. EUR og en bredere vifte af instrumenter, der er bedre afpasset efter behovene.
- EIB er rede til at styrke sin finansieringskapacitet via **faciliteten for struktureret finansiering (SFF)**, som er vigtig for både støtten til TEN og FUI. SFF, der blev oprettet af EIB's styrelsesråd i 2001, udvidede bankens finansieringsområde ved at yde lån og garantier med ekstra lang løbetid (til dækning af bl.a. løbende risici og risici i forbindelse indkørfasen af projekter), efterstående lån og garantier samt mezzanin-finansiering. Efter en indledende allokering af 250 mio. EUR til den særlige SFF-reserve i 2001, foreslår EIB nu, at der allokeres yderligere 250 mio. EUR, hvilket ville tillade et ekstra finansieringsvolumen på indtil 2,5 mia. EUR.
- **Støtte af innovation med risikokapital**. EIF-støtten (Den Europæiske Investeringsfond) til risikokapitalfonde, herunder Fællesskabets ETF-iværksætterfacilitet, repræsenterer 2,5 mia.

EUR fordelt på 185 risikokapitalfonde, som støtter 1500 højteknologivirksomheder med indtil 10 mia. EUR. EIB agter at øremærke endnu 500 mio. EUR til den relevante reserve, således at EIF kan øge sine investeringer med endnu ca. 1 mia. EUR i henhold til mandatet vedrørende risikovillig kapital.

For at det europæiske vækstinitiativ kan få indflydelse på nuværende og fremtidige prioriteringer i de offentlige investeringer på såvel fællesskabsplan som på nationalt plan, må mulighederne for koordinering mellem forskellige finansieringskilder udnyttes fuldt ud.

BOKS 4: BEDRE KOORDINERING AF FINANSIERINGSKILDER PÅ EU-PLAN

Kommissionen og EIB har fastlagt en række praktiske metoder til koordinering og øget anvendelse af deres finansieringsredskaber:

- Koordinering mellem EIB-operationerne og strukturfondene tilsigter at lette fælles programinterventioner (EIB's globale forpligtelser inden for rammerne af fællesskabsstøtten, tilpasning af interventionsraten, EIF's rådgivende rolle ved udvikling af finansieringsmekanismer for SMV'er på regionalt plan).
- Der er underskrevet en interinstitutionel samarbejdsaftale mellem EIB-gruppen og Kommissionens forskningsprogram om oprettelse af rammerne for en fælles indsats. Der forventes indgået lignende aftaler om andre vigtige politiske områder.
- Begge institutioner udforsker fortsat mulighederne for at udvide denne fælles indsats til andre områder, hvor EIB-interventioner på vigtige områder kan supplere støtten via fællesskabsbudgettet.

Mobilisere private investeringer til fordel for vækst

En mobilisering af de private investeringer i infrastruktur, forskning og innovation vil være af central betydning, når det gælder om at tilføre EU's vækstpotentiale mere dynamik i årene fremover. I denne forbindelse er oprettelsen af et fuldt integreret finansielt marked i 2005 af afgørende betydning. Det vil kunne hjælpe med at frigøre de store opsparede midler i Europa til fordel for vækstrelaterede projekter i hele EU. For 2003 er der tale om ca. 10 billioner EUR i privat opsparing investeret i pensionsfonde, livsforsikringspolicer og værdipapirer.

Rigdommen af opsparede midler på de finansielle markeder, de historisk lave langsigtede renter og løftestangseffekten af EIB's første klasses kreditværdighed udgør tilsammen en enestående chance, når det gælder om at tiltrække private investeringer. Denne chance er også opstået som følge af de fremskridt, der er gjort med konsolidering af offentlige budgetter inden for rammerne af stabilitets- og vækstpagten. Dette har frigjort private ressourcer, som nu er tilgængelige og kan mobiliseres til fordel for det europæiske vækstinitiativ, hvilket vil kunne øge Europas vækstkapacitet gennem effektive investeringer i udvalgte projekter, der har længere tidshorisont, og som er af central betydning for Europas konkurrenceevne og evne til at stå samlet.

Derfor tilstræber mange af de aktioner, der er nævnt ovenfor, at skabe de rette incitamenter for private investorer:

- Det Europæiske Råd i oktober sidste år understregede vigtigheden af det europæiske vækstinitiativ, der med henblik på en effektiv integrering af det udvidede Europa er rettet mod mangler i vigtige netværks- og videninfrastrukturer. Ved at øge niveauet for tilgængelig fællesskabsstøtte og ved at koncentrere bestræbelserne om en mere fokuseret liste af projekter, som er klar til iværksættelse, vil det **sikre effektiviteten af fællesskabsinterventionerne og styrke tværnationale projekter til fuldføring og sammenkobling af nationale infrastrukturnet**. En større integrering af infrastrukturnet vil hjælpe til med at sikre et højere trafikvolumen og en mere effektiv udnyttelse af transportinfrastrukturer med færre omkostninger i forbindelse med flaskehalse, således at de forventede gevinster for private investorer vil kunne øges, samtidig med at de giver anledning til vigtige fremskridt, når det gælder økonomisk effektivitet, besparelser på transporttid og miljømæssig bæredygtighed.

Desuden vil Eurovignet-forslaget, der er under behandling, give større mulighed for krydsfinansiering mellem de forskellige transportmåder. Det vil give særdeles efterspurgte lige konkurrencevilkår på EU-plan og gøre det muligt at **genvinde de interne og eksterne udgifter til TEN-vejnettet**. Når forslaget er vedtaget, vil det tillade medlemsstaterne at pålægge ekstra afgifter i visse flaskehalsområder med henblik på finansiering af alternative, bæredygtige infrastrukturer (f.eks. skønnes det, at mellem 30 og 40 % af omkostningerne i forbindelse med den foreslåede Brenner-tunnel vil kunne dækkes af indtægter i henhold til forslaget om Eurovignet-regler).

Endelig vil en klar og koordineret strategisk vision om disse infrastrukturprojekter kunne hjælpe private investorer med at **beregne de forventede gevinster ved deres investeringer**, hvad enten det drejer sig om selve det grænseoverskridende segment, om nationale segmenter inden for TEN's prioriterede korridorer eller om andre forbundne infrastrukturer. Desuden vil en selektiv fællesskabsstøtte kunne give større incitamenter til offentlige og private investorer med henblik på i overensstemmelse med TEN-T-retningslinjerne at befordre alle prioriterede projekter til en grad af modenhed og parathed, som kvalificerer til en plads på Quick-start-listen. En bedre koordinering og kombineret af Fællesskabets finansielle instrumenter, såsom rammeprogrammet for forskning, TEN-programmet, strukturfondene og EIB-støtten vil også kunne øge disse midlers løftestangsvirkning over for de private investeringer.

- Erfaringer fra infrastrukturprojekter i Essen, som blev udvalgt i 1994, og fra igangværende projekter finansieret af EIB og strukturfondene viser, at ikke finansielle faktorer ofte kan udgøre større **forhindringer for visse projekters gennemførlighed og tiltrækningskraft**, end mangelen på egentlig finansiering. Desuden kan usikkerheden med hensyn til, om F&U-investeringer giver høje afkast eller ikke, afholde private investorer fra at investere i viden og innovation på grund af høje udgifter til tværnational beskyttelse af intellektuel ejendomsret, retlige og finansielle barrierer for grænseoverskridende netværk for start- og venturekapitalsøgning samt dårlig koordinering med eller utilstrækkelig adgang til offentligt finansieret grundforskning. Derfor **har koordineringen stor betydning**, og det er vigtigt at sikre,

at reglerne for offentlige indkøb og koncessioner begunstiger storstilede projekter og tilskynder til offentlig-private partnerskaber, at beskatningen af og love og bestemmelser for grænseoverskridende kapitaloperationer og venturekapitaloperationer, der fremmer sådanne projekter, er hensigtsmæssig, og at sikre lige konkurrencevilkår i form af forenkede regler om statsstøtte for SMV'er, der investerer i F&U.

Desuden er det særdeles vigtigt at fortsætte integreringsindsatsen og fjerne barrierer i det indre marked inden for nøglesektorer fra jernbane- og havnetjenester til elektroniske kommunikation og finansielle markeder. Når det gælder de finansielle markeder, forventes vedtagelsen af de resterende foranstaltninger i handlingsplanen for finansielle tjenesteydelser og en fuldstændig og korrekt gennemførelse heraf at bidrage til mobiliseringen af private midler. Jernbanesektoren er fremherskende blandt Quick-start-projekterne, og dette indebærer hurtige fremskridt med hensyn til interoperabilitet, markedsåbning og modernisering af jernbaneselskabernes forvaltningsstrukturer. Sådanne bestræbelser giver potentielle investorer et nødvendigt omfang af forudsigelighed og lige konkurrencevilkår som grundlag for planlægning af investeringer.

- Et vigtigt element i finansieringsforslagene for TEN-transport og TEN-energi er koncentrationen af de tilgængelige ressourcer og den politiske vilje gennem fokusering på en række udvalgte prioriterede projekter og **øgning af støtten fra fællesskabsbudgettet** fra 10 % indtil 30 % i forbindelse med transnationale afsnit af TEN-transport-forbindelser og visse e-TEN-projekter⁴.
- **Kompleksiteten ved grænseoverskridende projekter eller samarbejde** er endnu en altafgørende faktor, som har ført til forsinkelser inden for såvel transport som forskning. Inden for transport er der behov for en effektiv koordinator eller et koordineringsorgan som foreslået af Kommissionen for nylig, som er knyttet til bestemte projekter, og som kan drive dem fremad. En sådan koordinator vil kunne hjælpe med styringen af projektevaluering, synkroniseringen af administrative procedurer og overvågningen af arbejdet på begge sider af grænsen samt bistå med etablering af den nødvendige finansiering og fungere som kontaktpunkt for private investorer. Eventuelle fremskridt er imidlertid betinget af, at midlertidige løsninger på koordineringsproblemer ikke holdes tilbage, fordi lovgivningen først skal gennem Rådet og Parlamentet. Kommissionen vil kunne tilbyde faciliteter for medlemsstater, der er villige til at koordinere deres bestræbelser med hensyn til specifikke grænseoverskridende afsnit af TEN-programmerne eller "motorveje til søs". Koordinering af planlægning, vurderinger af indvirkning på miljøet og komplekse finansielle operationer er de mest sandsynlige interventionsområder, men ikke de eneste. På forskningsområdet vil de europæiske teknologifora på lignende måde fungere som drivkraft. De vil blive et vigtigt redskab til fostring og befordring af

⁴ I revisionen af eTEN-retningslinjerne i 2002 har Kommissionen bragt eTEN-målene på linje med målene for eEuropa-initiativet, hvilket vil omfatte udbredt tilgængelighed og anvendelse af bredbånd. Formålet med eTEN-programmerne er at fremskynde etableringen af IKT-applikationer på områder af generel interesse, såsom e-forvaltning, sundhed, uddannelse og bekæmpelse af udelukkelse.

overgangspartnerskaber ved at føre offentlige og private interessenter sammen med henblik på udformning af strategiske visioner og køreplaner for udvikling og etablering af teknologier og ved at tage fat om problemer i forbindelse med tekniske barrierer og offentlig accept. Endelig må landenes **administrative kapacitet**, når det gælder om at forvalte og drive disse projekter fremad, vurderes uafhængigt af koordineringsspørgsmålet.

3. FREMME AF INITIATIVET

Denne rapport om det europæiske vækstinitiativ går videre end interimrapporten fra oktober og de nationale initiativer og fremlægger på basis af objektive og klare kriterier **Quick-start-programmet** som krævet af Det Europæiske Råd. Det identificerer mere detaljeret de finansielle instrumenter på fællesskabsplan, som skal støtte både programmet og hele initiativet. Endelig tager det fat om andre spørgsmål, Rådet også har rejst, f.eks. hvordan der kan etableres en mere effektiv grænseflade mellem forskellige typer og niveauer af finansiering, hvordan offentlig-private partnerskaber (PPP) bør behandles i medlemskabernes budgetter i forbindelse med makroøkonomisk budgetovervågning eller hvordan de kommende års fremskridt måles.

3.1. *Quick-start-programmet*

Quick-start-programmet spiller en central rolle for det europæiske vækstinitiativ. Det tilsigter en samling af politisk engagement og ressourcer omkring centrale, prioriterede investeringsprojekter af europæisk interesse. Det er baseret på en grundig gennemgang af prioriteringer og behov ud fra objektive og eksplicite kriterier, og der er taget højde for de mulige finansieringskilder på fællesskabsplan og nationalt plan.

Quick-start-programmet er en dynamisk og åben proces. Det tilvejebringer effektiv og selektiv fællesskabsstøtte og national støtte til projekter, som er klar til at blive iværksat, samtidig med at det giver kraftige incitamenter til offentlige og private investorer til at gå videre med andre prioriterede projekter af interesse for Fællesskabet. Når sidstnævnte projekter opfylder disse kriterier og opnår det nødvendige stadie med hensyn til engagement, modenhed og parathed, kan de også indgå i Quick-start-programmet. Sådanne evalueringer og mulige opdateringer af Quick-start-programmet vil finde sted inden for rammerne af den årlige rapporteringsrunde i forbindelse med Det Europæiske Råd fra og med foråret 2005.

Kommissionen har i samarbejde med Den Europæiske Investeringsbank opstillet et "Quick-start-program" af projekter. Disse projekter omfatter såvel en række beslutninger, der skal tages, og en række foranstaltninger, der umiddelbart bør træffes med henblik på udvikling af både netværksafsnittet og videnafsnittet i det europæiske vækstinitiativ. Transportprojekter indgår i **prioriteringerne for TEN-transport og de reviderede finansieringsregler** for transport- og energinet, som Kommissionen foreslog den 1. oktober 2003, mens de videnorienterede projekter afspejler de forsknings-, innovations- og eEurope-prioriteringer, der indgår i Lissabon-strategien.

Disse projekter er udvalgt ud fra følgende fire kriterier.

1. Projektets **modenhed**. Quick-start-projekter er projekter, som enten er klar til at blive iværksat, eller snart har nået dette stadie, såvel når det gælder projektplanlægning som projektf finansiering. Formålet er at sikre, at betragtelige investeringer er undervejs før udgangen af 2006. I visse tilfælde vil støtte fra det europæiske vækstinitiativ også kunne hjælpe med at fjerne hindringerne for fremskridt og accelerere dem. Ved f.eks. at øge anvendelsen af privat kapital, ved at reducere kravene om national offentlig støtte eller ved at sikre, at kostbare tekniske forberedelser, såsom tilbunds gående tekniske undersøgelser, iværksættes, vil arbejdet hurtigt kunne påbegyndes.
2. Projektets **grænseoverskridende dimension**, herunder især transportforbindelser i de grænseoverskridende segmenter af TEN-prioriteringerne⁵. Denne dimension er både politisk og økonomisk vigtig. De grænseoverskridende segmenter er de sårbare punkter i opbygningen af et fuldt integreret indre marked i et udvidet EU, og de er ofte forbundet med lange forsinkelser, både fordi de giver et lavere afkast på investeringer, og fordi de grundlæggende er sværere at koordinere. Desuden vil disse forbindelser ofte kunne have en multiplikatoreffekt, der forbedrer den finansielle bæredygtighed af "indenlandske" dele af TEN-korridorerne eller tilføjer værdi til andre investeringer i infrastruktur, der f.eks. finansieres af strukturfondene.
3. **Virkningerne af vækst og innovation i et udvidet EU**. Mens de direkte og de indirekte virkninger af disse projekter sommetider er svære at kvantificere, er der identificeret projekter, der forventes at støtte vækst og beskæftigelse gennem en bedre integration og mobilisering af ressourcerne samt ved at styrke Unionens innovative kapacitet ved at sørge for, at den er på forkant med den teknologiske udvikling, hvad enten det drejer sig om brintteknologi, nanoelektronik eller rumteknologi.
4. **Miljømæssige fordele**. Projekter, der er forbundet med store miljømæssige gevinster, bør tildeles præference. Det kan dreje sig om projekter, der tilstræber at støtte anvendelsen brint som brændstof, eller projekter, der går ud på at overføre trafikken fra vejtransport til jernbanetransport eller fra vejtransport til søtransport. Desuden er problemerne i forbindelse med forurening og trafikthed mest tilspidsede i de flaskehalse i de europæiske transportnet, der findes i forbindelse med naturlige barrierer på det europæiske kontinent, såsom Alperne og Pyrenæerne.

Disse projekter, der er udvalgt på basis af ovennævnte kriterier, har stor politisk betydning og er økonomisk og finansielt velbegrundede.

⁵ I relation til TEN-projekter inden for transport fastsættes det i Kommissionens forslag, at for grænseoverskridende segmenter i de transeuropæiske net kan indtil 30 % af finansieringen hidrøre fra TEN med henblik på at koncentrere fællesskabsstøtten på de områder, hvor den kan få størst betydning.

BOKS 5: ET EUROPÆISK VÆKSTINITIATIV QUICKSTART-PROGRAMMER – OVERSIGT

Dette Quick-start-program indkredser nøgleområder for investering i net og viden. Disse projekter, hvor arbejde og investeringer vil kunne være undervejs **inden for tre år**, vil styrke udviklingen med hensyn til opnåelsen af eksisterende EU-mål. Det samlede investeringsvolumen, der rejses af dette initiativ, vil i **perioden fra nu til 2010 være ca. 60 mio. EUR og i nogle tilfælde mere**. Fordelingen mellem privat og offentlig investering vil variere, afhængigt af hvilken type projekter, der støttes. De planlagte specifikke projekter vil omfatte:

a) Investeringer i net

I begyndelsen af oktober identificerede Kommissionen 29 tvæeuropæiske korridorer som prioriterede TEN-transportforbindelser, der frem til 2020 kræver investeringer på 220 mia. EUR. Disse korridorer består af et stort antal segmenter. Inden for disse segmenter har det været muligt i samarbejde med EIB og medlemsstaterne at identificere et antal **Quick-start-transportprojekter**, som frem til 2010 omfatter investeringer på 38 mia. EUR. Ved hjælp af Quick-start-kriterierne er disse forbindelser blevet udvalgt, fordi de hovedsagelig er modnede grænseoverskridende jernbaneforbindelser, søtransportveje og vejforbindelser med andre net, såsom "motorvejene til søs". **Galileo-satellitnavigationssystemet** støttes også.

Mange af disse projekter vil blive finansieret ved en kombination af programmet TEN-støtte og EU's strukturfonde. De vil også modtage 12-13 mia. EUR i lån, der vil kunne stilles af Den Europæiske Investeringsbank over de næste tre år, foruden anden støtte, som banken vil kunne yde (f.eks. garantier eller dens nye securitisationsinstrument).

Syten potentielle **Quick-start-energiforbindelser** er også udpeget blandt TEN-energiforslagene, der frem til 2010 omfatter investeringer på 10,1 mia. EUR, hovedsagelig fra den private sektor.

Tre **Quick-start-projekter vedrørende bredbånd** skal befordre hurtigheden og anvendelsen af højkapacitetskommunikationsnet som en del af overgangen til vidensøkonomien.

Projektet Den digitale kløft (Digital Divide) vil i løbet af de næste to år være koncentreret om levering af bredbåndsforbindelser i fjerne, tyndt befolkede egne ved hjælp af forskellige teknologier. De samlede krævede investeringer vil blive fastlagt i lyset af medlemsstaternes nationale bredbåndsstrategier, som vil blive offentliggjort inden årets udgang. Det vil også kunne trække på en del af den betragtelige støtte fra Den Europæiske Investeringsbank i form af lån på 7 mia. EUR, som er tilgængelige over de næste tre år i forbindelse med informations- og kommunikationsteknologier.

Projektet Mobilkommunikation og -teknologier (Mobile Communication and Technologies) er rettet mod støtte i relation til introdueringen af 3G-mobilkommunikationssystemer, og det vil også blive orienteret mod andre teknologier (med en vis EU-støtte i form af midler fra Fællesskabets forskningsbudget og strukturfondene).

Det IKT-baserede **forskningsprojekt vedrørende infrastruktur for forskningsnet** er koncentreret om yderligere opgradering af Géant-nettet, som på nuværende tidspunkt forbinder 3 000 universiteter og forskningscentre og 18 000 højere læreanstalter i de nuværende og de fremtidige medlemsstater. Der forventes afsat ca. 250 mio. EUR fra Fællesskabets side med henblik på investeringer på ca. 2,35 mia. EUR frem til 2010. Dette vil i 2005 opgradere forbindelserne til 10 gigabit og til terabithastigheder ved udgangen af tiåret.

b) Investeringer i viden

Inden for forskning, udvikling og innovation er der udpeget fem områder, der frem til 2010 samlet tegner sig for udgifter på ca. 10 mia. EUR.

Tre projekter fokuserer på teknologiske nøglesektorer for EU's langsigtede konkurrenceevne og økonomiske styrke. Disse projekter omfatter **nanoelektronik, næste generation af laserteknologi og brint som energikilde**. Følgende eksempel vedrørende brintøkonomi illustrerer de praktiske anvendelser, der er tale om. *Hypogen* indebærer opførelse af et stortilet prøvningsanlæg til produktion af brint og elektricitet. *Hycom* vil oprette et begrænset antal "brintsamfund" forskellige steder i Unionen, hvor brint vil blive anvendt som energikilde i forbindelse med varme- og elektricitetsproduktion og som brændstof for køretøjer. Et andet eksempel er støtten til udvikling af et net af nationale faciliteter til arbejdet med næste generation af laserteknologi. Disse lasere vil være af afgørende betydning på områder såsom nye materialer, nanoteknologi, bioteknologi og genomforskning. Desuden vil en unik, international laserfacilitet i Hamburg blive taget i brug omkring 2012.

De to andre Quick-start-projekter tilstræber at fremme Den Europæiske Unions tilstedeværelse i **rummet** som supplement til støtten til Galileo og den mulige anvendelse af bl.a. satellit teknologi til levering af bredbåndsforbindelser. **GMES** fortsætter støtten til det nye satellitbaserede "Global system for Monitoring of the Environment and Security", der forventes at være fuldt operationelt i 2008. Det andet rumprojekt vedrører opførelse af en **opsendelsesfacilitet for Soyouz-raketter** ved de europæiske anlæg i Guyana med henblik på at udvide Det Europæiske Rumcenters opsendelseskapacitet med hensyn til opsendelsesfartøj og laststørrelse.

I bilag 1 findes en mere fuldstændig oversigt over disse projekter med angivelse af tidsparametre og investeringsbehov.

Ny projekter kan blive støtteberettigede i forbindelse med det andet Quick-start-program, under forudsætning af, at de opfylder ovennævnte kriterier, herunder især at de er i overensstemmelse med TEN-Transport-prioriteringerne. Når det gælder forskning, udvikling og innovation vil modne projekter kunne opstå på grundlag af det arbejde, der udføres i de forskellige europæiske teknologifora (på områder såsom luftfart, brintteknologi, mobilkommunikation, søfart, stålteknologi, jernbanetransport, tekstiler, indlejrede systemer og bioteknologi) og igangværende arbejde inden for miljøteknologier.

3.2. *Innovativ finansiering til støtte for det europæiske vækstinitiativ*

Innovative finansieringsteknikker vil spille en vigtig rolle, når det gælder om at lette adgangen til privat finansiering for det europæiske vækstinitiativ. Fire typer instrumenter er særligt relevante:

- tilførsel af **kapital fra tredjepart eller kapital, der kan ligestilles hermed**, til projekter sammen med finansiell støtte og bidrag fra sponsorer. I TEN-finansforordningen er det fastsat, at en del af budgettet kan anvendes til investeringer i projekter som kapital fra tredjepart eller kapital, der kan ligestilles hermed, gennem specialiserede investeringsfonde. Kommissionen har bidraget til en sådan fond, som

forventes at finansiere infrastrukturprojekter af PPP-typen (offentlig-private partnerskaber). Når det gælder viden og innovation, vil Den Europæiske Investeringsfonds (EIF's) rolle med hensyn til at levere venturekapital til innovative små virksomheder blive styrket ved, at EIB indvilliger i at øge de beløb, der står til rådighed i dens venturekapitalmandat til EIF.

- **securitisation** kan hjælpe med at øge de tilgængelige ressourcer på finansielle markeder for nye væksthæmmende investeringer og reducere de krav vedrørende balance og likviditet, der stilles af finansieringsinstitutter, der er aktive på områder omfattet af vækstinitiativet. Obligationer udstedt med sikkerhed i de forventede nettoindtægter fra projekter har allerede finansieret visse TEN-projekter. Men securitisationsmarkedet for infrastruktur er betydeligt mindre udviklet og mindre likvidt end markederne for værdipapirer med sikkerhed i kredittkort eller realkredit. Foranstaltninger med henblik på et mere likvidt og "commodity"-baseret marked, herunder visse finansieringsinstitutters pakning af aktiver fra forskellige projekter, fortjener at blive yderligere opmuntret. I denne sammenhæng vil Kommissionen og EIB undersøge muligheden af at oprette en securitisationsfond med henblik på sammenlægning af de deltagende finansieringsinstitutters porteføljer for udlån til infrastruktur og securitisation af disse med henblik på anbringelse hos institutionelle investorer. De deltagende kreditinstitutter skal påtage sig at øremærke den likviditet, der er opnået gennem securitisation med henblik på at øge deres udlånskapacitet til projekter med relation til det europæiske vækstinitiativ.
- mekanismer til deling og spredning af gældsrisici i forbindelse med større projekter. **EIB's facilitet for struktureret finansiering** vil bidrage til en øgning af udbuddet af gældsfinansiering i forbindelse med projekters tidlige faser. Kommissionen forbereder et **nyt garantiinstrument**, der kan dække specifikke kommercielle risici i forbindelse med post-konstruktionsfasen af TEN-projekter. De væsentligste karaktertræk ved dette instrument er beskrevet i kasse 6.

BOKS 6: ET EU-GARANTIINSTRUMENT TIL STØTTE FOR VÆKSTINITIATIVET

Et EU-garantiinstrument bør have følgende vigtige egenskaber:

1. **Formål.** Instrumentets formål er at geare den private sektors finansiering af TEN-projekter. Det skal kunne anvendes til at reducere projekters finansieringsomkostninger og fremskynde aftaler om finansieringspakker. Det nye garantiinstrument vil ligne de nuværende garantifonde (f.eks. garantifonden for eksterne foranstaltninger). Den skal supplere eksisterende finansiell støtte fra EU og EIB-faciliteterne under TIF (TENs Investment Facility), herunder faciliteten for struktureret finansiering (SFF). Faciliteten skal tilbyde garantier, der kan dække specifikke kommercielle risici, og som ikke i tilstrækkeligt omfang er tilgængelige på de finansielle markeder eller gennem eksisterende EU-støttemekanismer. Det bør undersøges, hvordan den nye garantifacilitets muligheder for at finansiere F&U- og bredbåndprojekter i hele EU kan udvides.

2. **Dækkede risici.** EIB's facilitet for struktureret finansiering udgør et vigtigt supplement til de mekanismer, der allerede er tilgængelige i form af finansiel støtte og fra markederne til finansiering af konstruktionsfaserne af større infrastrukturprojekter. Fællesskabets garantiinstrument bør være koncentreret om post-konstruktionsfasen, såsom risici i forbindelse med vigende trafik/manglende indtjening i de første driftsår i forbindelse med nyinvesteringer. Den skal fungere ligesom den udligningsstøtte, der tidligere blev introduceret i forbindelse med visse transportprojekter. Garantien skal delvist dække manglende indtjening i forhold til et på forhånd aftalt break even-scenario i løbet af den første del (f.eks. 3 år) af post-konstruktionsfasen. En del af risikoen i forbindelse med den samlede indtjening skal bæres af den private investor.
3. **Støtteberettigede projekter.** Alle projekter skal være økonomisk sunde og omkostningseffektive, og det skal med rimelighed kunne forventes, at de efter støttefasen vil være økonomisk bæredygtige. Garantien skal være tilgængelig for projekter, hvor en del af risikoen oppebæres af den private sektor, herunder især offentlig-private partnerskaber. Grænseoverskridende projekter vil i overensstemmelse med de prioriteringer, der er foreslået i den ændrede TEN-finansforordning og Quick-start-programmet, blive tildelt præference.
4. **Støttemodtagere.** Garantien vil blive stillet til rådighed for forretningsbanker, der således vil være garanteret en passende gældsbetjening i løbet af den pågældende periode. Som gældsbetjeningsgaranti vil instrumentet virke på samme måde som monoline-forsikring⁶. Til forskel fra andre former for garanti (veksler osv.) vil instrumentet ikke være forbundet med en forpligtelse til automatisk at betale gælden som følge af en begivenhed i form af manglende trafik/indtjening. Den vil give modtageren en tidsbegrænset erstatning for tabt indtjening (normalt) i form af regelmæssige afbetalinger på gæld.
5. **Risikotillæg.** Garantien bør ikke være gratis. Hensigten er at modtageren skal betale en præmie, der udregnes på basis af risikoens størrelse under hensyntagen til balancen mellem garantiens værdi for investorerne og udgifterne på EU's budget. Definitionen af risikokategorier vil kunne udarbejdes på basis af metoder udarbejdet af EIB i forbindelse med SFF-finansiering og hermed forbundet risikoforvaltning.
6. **Risikofordeling** i forbindelse med garanti Risikoen i forbindelse med garantier skal fordeles ligeligt mellem EU-budgettet og den eller de medlemsstater, der støtter projektet. I tilfælde, hvor to 2 medlemsstater er involveret, oppebærer hver part (medlemsstat 1, medlemsstat 2 og EU) hver 33 % af risikobyrdens i forbindelse med garantien.

⁶ Monoline-forsikring: En forsikring, der normalt kun vedrører en enkelt forsikringslinje. Normalt garanterer den betalingen af alle planlagte renter og afdrag på den forsikrede gæld. Når garantien benyttes, foretages de periodiske betalinger i overensstemmelse med de aftalte betalingsfrister.

7. **Begrænset budgetmæssig risiko.** De risikobylder, der oppebæres i forbindelse med instrumentet, indebærer, at der er risiko for uforudsete udgifter på EU's budget. Sådanne budgetmæssige risici er imidlertid begrænsede, og Kommissionen agter at foreslå, at der opbygges en kontingensmekanisme, som fungerer som likviditetsbeskyttelse for budgettet. Denne mekanisme vil kunne yde samme beskyttelse som den, der ydes i forbindelse med lån til tredjelande fra garantifonden for eksterne foranstaltninger. Tre egenskaber ved instrumentet vil yderligere begrænse den budgetmæssige risiko. For det første betyder den omstændighed, at gældsbetjeningen kun er dækket for et fast antal år, at der ikke er risiko for, at budgettet skal finansiere store beløb til dækning af udeståender på lån, der er omfattet af garanti. Denne form for dækning adskiller sig fra garantierne for EIB's eksterne lån, der er dækket af budgettet. For det andet begrænser prioriteringen af grænseoverskridende TEN-projekter udvalget af projekter, som kan opnå støtte. For det tredje vil risikodelingen med medlemsstaterne i betragtelig grad reducere de mulige konsekvenser for EU-budgettet. Da garantien først træder i kraft i post-konstruktionsfasen, vil risikoen for, at der skal udredes midler hertil over EU-budgettet under alle omstændigheder være forbundet med en tidsmæssig forskydning. De maksimale beløb, der kan blive tale om, og de sandsynlige risikomønstre over tid vil blive overvejet detaljeret, før der kan fremsættes forslag.
8. **Markedstestning.** Det er yderst vigtigt, at instrumentet bliver et anvendeligt redskab, der kan anvendes af de aktører på markedet, der skal finansiere og forvalte de pågældende projekter. Med assistance fra EIB har Kommissionen indledt en markedstestning med deltagelse af finansielle institutioner og andre interesserede parter.
9. De næste skridt. I lyset af markedstestningen og reaktionerne fra Rådet håber Kommissionen at have opklaret de spørgsmål, der stadig er knyttet til instrumentet, i god tid til at der kan udarbejdes et formelt forslag tidligt i 2004.

3.3. Den statistiske behandling af offentlig-private partnerskaber og securisationsoperationer i ESA95

Det europæiske nationalregnskabssystem (ESA 95), ligger til grund for anvendelsen af Maastricht-kriterierne - fastsætter statistiske regler for klassificeringen af forskellige udgiftstyper i nationalregnskaberne og for hvordan statslige forpligtelser skal indgå i behandlingen af statsunderskud og gæld.

Ifølge grunderklæringen for ESA95 tilfalder det økonomiske ejerskab af et aktiv den part, der oppebærer hermed forbundne risici og fortjenester. Dette princip er temmelig komplekst at implementere, og yderligere vejledninger er påkrævet. Dette gør sig især gældende i forbindelse med **et vigtigt teknisk spørgsmål: om det økonomiske ejerskab af de aktiver, der ligger til grund for offentlig-private partnerskaber (PPP)** er det offentliges eller partnerens ejendom. Dette spørgsmål er uafhængigt af de retlige forhold i forbindelse med ejendomsretten.

Det europæiske vækstinitiativ, der tilstræber at overholde rammerne for stabilitets- og vækstpakken, gør behovet for opklaring af dette spørgsmål mere akut, idet initiativet indebærer mulighed for en mere intens anvendelse af PPP, når det gælder investeringer i fysisk infrastruktur.

I februar 2003 oprettede Kommissionen en **taskforce** i samarbejde med eksperterne fra de nationale statistikmyndigheder (NSI) og medlemsstaterne, de nye medlemslande, Den Europæiske Centralbank og Den Europæiske Investeringsbank med henblik på at få klarlagt den statistiske behandling og udvikle den nødvendige vejledning, uafhængigt af de retlige bestemmelser, der gælder for ejerskabet i forbindelse med PPP. Taskforcen har for nylig afsluttet sit arbejde, og der ser ud til at være enighed om adskillige centrale principper:

- der bør skelnes mellem to typer PPP: PPP'er, hvor kontrahenten har direkte indtægter fra brugerne af aktivet (f.eks. bompengene fra en vej), og PPP'er, hvor kontrahenten godtgøres af det offentlige. I forbindelse med førstnævnte partnerskab betragtes aktivet fuldt ud som kontrahentens ejendom. I forbindelse med sidstnævnte tilskrives ejerskabet den part, der er mest udsat for risici og som har de fleste gevinster ved ejerskabet af aktivet i den pågældende periode.
- PPP-aktiver bør ikke klassificeres som offentlige, når den ikke-offentlige partner oppebærer risikoen i forbindelse med konstruktion og en af følgende to risici: (i) tilgængelighedsrisiko (afhængigt af partnerens præstationer) og /eller (ii) efterspørgselsrisiko (afhængigt af adfærden hos slutbrugere af aktiverne). Andre aspekter, der bør tages i betragtning, omfatter: konsekvenserne i tilfælde af, at visse garantier skal udbetales af det offentlige, klassificeringen af den enhed, der leder projektet, med hensyn til beslutningsautonomi i forhold til det offentlige og den endelige allokering af aktiverne i visse specifikke tilfælde.
- hvis PPP-aktiverne betragtes som det offentliges ejendom, vil udgifter (til nye aktiver eller omfattende nyindretning) blive opført som statslige, og dette vil have en negativ indvirkning på statens overskud/underskud. Over for dette vil staten skulle indgå ny gældsforpligtelser i forbindelse med tidspunktet for denne udgift.
- Hvis PPP-aktiverne ikke betragtes som offentlige, vil udgifter i forbindelse hermed ikke have noget konsekvenser for statsoverskud/-underskud eller for den statslige gæld. Offentlige partnerseres regelmæssig køb af tjenester hos de private partnere betragtes som offentlige udgifter i hele kontraktens løbetid.

Taskforcen fremlægger sin endelige rapport til udtalelse på det næste møde i Udvalget for Penge-, Kreditmarkeds- og Betalingsbalancestatistik i januar 2004. Den endelige beslutning træffes senere i god tid før offentliggørelsen af statsunderskud og -gæld den **1. marts 2004**.

BOKS 7: REGLER FOR SECURITISATIONSOPERATIONER FORETAGET AF DET OFFENTLIGE

1. Securitisation over fremtidige kapitalstrømme, der ikke er knyttet til et på forhånd eksisterende aktiv, skal altid betragtes som offentlige lån.
2. En regerings udstedelse af garantier til et SPV-selskab (Special Purpose Vehicle) eller et andet foretagende indebærer en ukomplet overførsel af risiko og er udtryk for, at der ikke har fundet en effektiv udveksling sted af ejerskabet af aktiverne. I tilfælde af en securitisationsoperation foretaget med en SPV, er der tale om en omklassificering af SPV'en inden for den offentlige sektor eller om registrering af et implicit lån fra SPV'en til staten.
3. Når securitisationskontrakten foruden den indledende betaling fra SPV til den offentlige instans indeholder en klausul om yderligere fremtidige betalinger ("deferred purchase price") fra SPV'en, gælder der særlige bestemmelser. Især når forskellen mellem den indledende betaling og den observerede markedspris eller det markedsbaserede prisskøn er højere end 15 %, skal transaktionen betragtes som et offentligt lån.
4. Værdien af den indledende transaktion skal registreres som en kontantbetaling fra SPV'en til staten. Eventuelle yderligere betalinger vil i tilfælde af salg af ikke-finansielle aktiver først kunne få indflydelse på balancen nettoindlån/nettoudlån på tidspunktet, hvor de foretages.

3.4. Tilsyn og regelmæssig rapportering

På EU-plan vil status for arbejdet i det europæiske vækstinitiativ blive bedømt regelmæssigt i forbindelse med den årlige rapporteringsrunde, som fra 2005 er knyttet til Det Europæiske Råd i foråret. Desuden vil der fem år efter initiativets iværksættelse blive foretaget en mere omfattende evaluering af arbejdet.

4. KONKLUSIONER

Denne rapport er udarbejdet efter anmodning fra Det Europæiske Råd i oktober med henblik på befordring af det europæiske vækstinitiativ.

Den giver en køreplan for fremme af investeringer i net og viden til støtte for mere omfattende strukturelle reformer i EU. Den beskriver, hvordan disse investeringer kan finansieres, og især hvordan en kombination af hensigtsmæssige lovgivnings- og administrative tiltag samt en målrettet finansiering på europæisk plan kan hjælpe med inddrage den private sektor. Rapporten indeholder, således som der er anmodet om, en første serie projekter inden for Quick-start-programmet, som kan være til hjælp, når det gælder om at befordre integreringen i et udvidet EU og styrke vores innovationskapacitet. Denne liste er ikke udtømmende. Efterhånden som andre projekter modnes, kan de også indgå i Quick-start-programmet, hvis de opfylder de kriterier, der er gennemgået i denne rapport.

Rapporten skal kunne fungere som en ramme, inden for hvilken både de politiske og de finansielle prioriteringer på nationalt såvel som europæisk plan er foretaget. Især de foreslåede Quick-start-projekter bør støttes ved den nødvendige finansiering. Dette

betyder, at specialiserede fonde såsom TEN-programmet og det sjette rammeprogram for forskning samt strukturfondene og EIB's ressourcer bør udnyttes optimalt med henblik på støtte til disse projekter.

Det Europæiske Råd opfordres til at godkende den foreslåede metode og til at bekræfte en klart formuleret tidsplan, således at Kommissionen, Rådet, Europa-Parlamentet, EIB og medlemsstaterne kan disponere med henblik på iværksættelsen af dette europæiske vækstinitiativ.

BILAG 1: Quick-start-projekter : transportnet, bredbåndsnet, forskning, innovation og udvikling

Transportnet

Modnede grænseoverskridende af prioriterede TEN-T-projekter ⁷ (<u>understregede projekter vil være afsluttet dec. 2007</u>)	Land	Start	Slut	Omkostninger ⁸	Etape ⁹	National finansiering ¹⁰	Synergier med fællesskabsstøtte indtil 2006 ¹¹	Synergier med EIB indtil 2010 ¹²
---	------	-------	------	---------------------------	--------------------	-------------------------------------	---	---

⁷ Som defineret i KOM(2003) 564. I forbindelse med Brenner- og Mont-Cenis-tunnellerne refererer begrebet "modenhed" til større borearbejder (geologiske studier).

⁸ De samlede omkostninger i forbindelse med det pågældende segment, inkl. undersøgelser. I mio. EUR, 2003-priser.

⁹ O = løbende, P= start før dec. 2006, S= tunge tekniske undersøgelser, W= arbejder

¹⁰ National støttes modsvarer af fællesskabsstøtten; anden national støtte skal angives særskilt.

¹¹ Kommissionen har foreslået, at TEN-budgettet øges med indtil 30 % af omkostningerne for grænseoverskridende segmenter. I forbindelse med projekter, der involverer EU15, er TEN-støtten planlagt i forbindelse med Multiannual Indicative Programme (MIP-støtte, afgørelse den 19.9.2001), eller den er allokert i 2003 uden for MIP-sammenhæng. CF= Samhørighedsfonden (Cohesion Fund), EFRU= Den Europæiske Fond for Regionaludvikling.

¹² EIB's bidrag i denne såvel som andre af nedenstående tabeller refererer til støtte via lån i modsætning til fællesskabsstøtte som gavebistand. Desuden vedrører EIB's skøn hele den i hvert enkelt tilfælde identificerede prioriterede TEN-korridor, hvorimod Kommissionens skøn refererer til støtten til de specifikke segmenter, der er udpeget som Quick-start-projekter.

<p>1. Jernbaneaksen Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo</p> <p>- Brenner-tunnelen</p>	A-I	2004	2015	4312	P/S	skal bekræftes	28,15 mio. EUR fra TEN 2003-2006	<p>3 mia. EUR allerede allokert til hele det prioriterede projekt.</p> <p>Igangværende og under forberedelse vedrørende italienske komponenter. Større involvering i hele projektet er mulig. Involvering i tunneladgang og selve tunnelarbejdet, når dette påbegyndes.</p>
<p>2. Højhastighedsjernbaneaksen Paris-Bruxelle-Köln-Amsterdam-London</p> <p>- Liege-Köln</p>	B-D	1996	2007	1184	OW	skal bekræftes	5 mio. EUR fra TEN 2003-2006	<p>4,5 mia. EUR allerede allokert til hele det prioriterede projekt.</p> <p>Igangværende og under forberedelse vedr. UK, Belgien og NL</p>

<p>3. Højhastighedsjernbaneaksen i Sydvesteuropa</p> <p>- Figueras-Perpignan</p> <p>- Lissabon/Porto – Madrid</p>	<p>E-F</p> <p>P-E</p>	<p>2004</p> <p>2006</p>	<p>2009</p> <p>2011</p>	<p>950</p> <p>5700</p>	<p>P/W</p> <p>P/W</p>	<p>skal bekræftes</p> <p>skal bekræftes</p>	<p>63,5 mio. EUR fra TEN 2003-2006</p> <p>Bidrag fra CF muligt</p>	<p>300 mio. EUR allerede allokeret, yderligere 2,4 mia. EUR forventes snarligt for hele det prioriterede projekt.</p> <p>Igangværende og under forberedelse vedr. Madrid, Barcelona, Figueres. Mulig involvering i Madrid-Valladolid.</p>
<p>4. Højhastighedsjernbaneakse øst</p> <p>- Strasbourg – Appenweier (Kehl-broen)</p>	<p>F-D</p>	<p>2004</p>	<p>2010</p>	<p>150</p>	<p>P/W</p>	<p>skal bekræftes</p>		<p>600 mio. EUR allerede allokeret til hele det prioriterede projekt.</p> <p>TGV Øst - igangværende. Mulig yderligere involvering i det tyske segment og i Metz-Luxembourg.</p>
<p>5. Betuwe-aksen</p>								

<p>6. Jernbaneaksen Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-den ukrainske grænse</p> <p>- Mont-Cenis-tunnellen</p> <p>- Budapest-Ljubljana – Opgradering af bane</p>	<p>F-I</p> <p>HU-SI</p>	<p>2006</p> <p>2006</p>	<p>2017</p> <p>2015</p>	<p>6100</p> <p>760</p>	<p>O/S</p> <p>P/W</p>	<p>skal bekræftes</p> <p>skal bekræftes</p>	<p>42 mio. EUR fra TEN 2003-2006</p> <p>43,5 mio. EUR fra ISPA og 40,8 mio. fra CF</p>	<p>100 mio. EUR allokert til hele det prioriterede projekt.</p> <p>Mulig involvering i tunnel og tilkørsel.</p> <p>Igangværende og under forberedelse vedrørende Ljubljana-Budapest.</p>
<p>7. Motorvejsaksen Igoumenitsa/Patra-Athen-Sofia-Budapest</p> <p>- Athen-Thessaloniki-(Bulgarien) (inkluderet i Pathe)</p> <p>- Sofia- Kulata - (Grækenland)</p>	<p>EL</p> <p>BG</p>	<p>1996</p> <p>2003</p>	<p>2008</p> <p>2010</p>	<p>1200¹³</p> <p>675</p>	<p>OW</p> <p>P/W</p>	<p>skal bekræftes</p> <p>skal bekræftes</p>	<p>Igangværende og CF</p> <p>EFRU</p>	<p>3,5 mia. EUR allerede allokert til hele det prioriterede projekt.</p> <p>Igangværende og under forberedelse for Via Egnatia og Via Pathe og for Sofia-Kulata</p>
<p>8. Multimodal forbindelse Portugal/Spanien-resten af Europa</p>								<p>3,7 mia. EUR allerede allokert til hele det prioriterede projekt.</p> <p>Igangværende og under forberedelse for portugisiske og spanske motorveje og Coruna-Lissabon-Sines jernbanen.</p>

¹³

Resterende arbejder.

<u>9. Konventionel jernbaneforbindelse Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (fuldført i 2001)</u>								
<u>10. Malpensa-lufthavnen (fuldført i 2001)</u>								
<u>11. Fast jernbane-/vej-forbindelse mellem Danmark og Tyskland (fuldført i 2001)</u>								
12. Nordisk jernbane-/vej-trekantakse - Kerava-Vainikkala - (Rusland) – Opgradering af bane - jernbanetunneller i Malmø og Stockholm	FIN S	2003 2004	2006 2011	591 2000	O/W P/W	skal bekræftes skal bekræftes	31 mio. EUR fra TEN 2003-2006	1,2 mia. EUR allerede allokeret til hele det prioriterede projekt. Mulig involvering i Kerava-Vainikkala-jernbaneopgraderingen. Igangværende og under forberedelse vedr. Malmø City Tunnel.
13. UK/Irland/Benelux-vejforbindelse - Felixtowe-Holyhead/Stranraer – Vej (ny eller opgraderet)	UK	1996	2010	1349	O/W	skal bekræftes	5,8 mio. EUR fra TEN 2003-2006	119 mio. EUR allokeret og 600 EUR forventes snarligt til hele det prioriterede projekt. Afsnit i gang og under forberedelse for vejkomponenter i både UK og Irland

14. Vestkyst-hovedakse								600 mio. EUR allokeret til hele det prioriterede projekt. Ingen yderligere kortvarig involvering forventet.
16. Fragtjernbaneaksen Sines-Madrid-Paris								Endnu ingen inddragelse
17. Jernbaneaksen Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava - München-Mühldorf-Salzburg – Opgradering af bane - Wien – Bratislava – Opgradering af bane	D-A A-SK	2002 2004	2015 2010	898 134	OW P/W	skal bekræftes skal bekræftes	4 mio. EUR fra TEN 2003-2006	Ikke inddraget i igangværende arbejder. Mulig inddragelse på længere sigt.
18. Indre vandvejsakse Rhinen/Meuse-Main-Donau-akse - Wien-Bratislava - Rhinen-Meuse, inkl. Lanaye-sluse	A-SK NL-B	2006 2005	2015 2019	180 504	P/W P/W	skal bekræftes skal bekræftes	5,6 mio. EUR fra TEN 2003-2006	Endnu ingen inddragelse
19. Interoperabel højhastighedsakse på den iberiske halvø - Corredor Norte - Noroeste, inkl. Vigo-Porto	E-P	2001	2010	8736	OW	skal bekræftes	Mulig CF og EFRU	Der forventes på kort sigt betragtelig involvering i AVE Cordoba-Malaga og AVE Levante. Ikke involveret i igangværende Vigo- Porto (n.b. ikke varetaget af GIF).

20. Femer Bælt-jernbaneakse								Endnu ingen involvering
21. Motorveje til søs¹⁴								1,8 mia. allokert til EU-havneprojekter i de fire regioner. Yderligere involvering mulig.
- Motorvej til søs i Østersøen	EU	2004	2010	skal bekræftes	P/W	Afhænger af endelig EF-afgørelse		
- Motorvej til søs i Vesteuropa	EU	2004	2010	skal bekræftes	P/W			
- Motorvej til søs i Sydøsteuropa	EU	2004	2010	skal bekræftes	P/W			
- Motorvej til søs i Sydvesteuropa	EU	2004	2010	skal bekræftes	P/W			
22. Jernbaneaksen Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden								90 mio. EUR allokert til hele det prioriterede projekt. Igangværende og under forberedelse for Donau-bro. Involvering mulig i forbindelse med de tjekkiske, ungarske og rumænske afsnit.
- Budapest-Sopron-Wien - Opgradering af bane	A-HU	2004	2010	1318	P/W	skal bekræftes		

¹⁴

Kommissionen vil kunne stille faciliteter til rådighed for medlemsstater, der er villige til at organisere samarbejde (f.eks. seminarer)

23. Jernbaneaksen Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien									
- Katowice-Breclav – opgradering af bane	PL-CZ	2004	2010	731	P/W	skal bekræftes	Mulig CF eller EFRU	240 mio. EUR allokere til hele det prioriterede projekt. Igangværende og under forberedelse for mindre afsnit. Andre muligheder for involvering står åbne.	
- Katowice-Zilina-Nove Mesto n. V. – opgradering af bane	PL-SK	2002	2010	1331	O/W	skal bekræftes	Mulighed for 49 mio. EUR fra CF 2004-2006		

24. Jernbaneaksen Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen								
- Dijon - Mulhouse-Mülheim – Nye spor	F-D	2006	2010	2080	P/W	skal bekræftes	7,5 mio. EUR i 2003	Endnu ingen involvering.
- Basel – Karlsruhe – Nye spor	CH-D	1987	2015	4235	O/W		77 mio. EUR fra TEN 2003-2006	Mulig fremtidig involvering.
"Jern-Rhinen" Rheidt-Antwerpen - Opgradering af bane	B-NL	2004	2010	550	P/W			
25. Motorvejsaksen Gdansk-Brno/Bratislava-Wien								
- Brno-Wien	CZ-A	2005	2010	479	P/W			173 mio. EUR allokere til hele det prioriterede projekt. Igangværende og under forberedelse for mindre afsnit. Andre muligheder for involvering står åbne.

26. Jernbane-/vejaksen Irland/Det Forenede Kongerige/det europæiske kontinent - Cork-Dublin-Belfast – Opgradering af bane - Crewe - Holyhead - Opgradering af bane	IRL-UK	2003	2010	469	P/W	skal bekræftes	Bidrag fra EFRU muligt	Endnu ingen involvering.
	UK	2005	2008	120	P/W			Bidrag fra EFRU muligt
27. "Rail Baltica": jernbaneaksen Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn								Endnu ingen involvering
28. "Eurocaprail" på jernbaneaksen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg								Endnu ingen involvering
29. Jernbaneakse på den intermodale korridor Det Jonske Hav/Adriaterhavet								Endnu ingen involvering

15. Galileo - Udviklings- og etableringsfase	EU	2002	2007	3200	OW	1 100 EUR fra den private sektor ¹⁵ 550 EUR fra ESA	550 mio. EUR fra TEN 2001-2006 200 mio. EUR planlagt fra TEN indtil 2006-2006	Mulig involvering
--	----	------	------	------	----	---	--	-------------------

¹⁵ Dette vil afhænge af udbudsproceduren om koncession, der skal forhandles af Fællesforetagendet Galileo.

Energinet

Modnede grænseoverskridende segmenter af prioriterede TEN-E-projekter ¹⁶	Land	Start	Slut	Omko- st- ninger ¹⁷	Etape ¹⁸	Synergier med fællesskabsstøtte indtil 2006 ¹⁹	Synergier med EIB indtil 2010
Elektricitet							
EL 1. Frankrig — Belgien — Nederlandene — Tyskland: forstærkning af elektricitetsnettet med henblik på at fjerne flaskehalsene i elektricitetsstrømmen gennem Benelux.							Generel forpligtelse: denne kategori af projekter kan modtage EIB-finansiering til TEN-energi (årlige lån på ca. 500-1 000 mio. EUR)
- Avelin-Avelgem-linjen	FR-BE	2003	2005	13	P/W		
- Moulaine-Aubange-linjen	FR-BE	2005	2007	30	P/W		
EL 2. Italiens grænser med Frankrig, Østrig, Slovenien og Schweiz: øget kapacitet mht. forbindelsesmuligheder							
- Robbia – St.Fiorano-linjen	CH-IT	2003	2005	25	P/W		
- Installering af faseforskydning	IT-SI	2004	2005	40	P/W		

¹⁶ Som defineret i Beslutning 1229/2003/EC.

¹⁷ De samlede omkostninger i forbindelse med det pågældende segment, inkl. undersøgelser. I mio. EUR, 2003-priser.

¹⁸ O = løbende, P= start før dec. 2006, S= tunge tekniske undersøgelser, W= arbejder

¹⁹ CF= Samhørighedsfonden (Cohesion Fund), EFRU= Den Europæiske Fond for Regionaludvikling.

<p>EL 3. Frankrig — Spanien — Portugal: øgning af kapaciteten i de elektriske forbindelser mellem disse lande og for den iberiske halvø og udvikling af net i øregioner.</p> <p>- Sentmenat – Bescano – Baixas-linjen</p> <p>- Aldeadávila – Douro- Valdigem-linjen</p>	<p>ES-FR</p> <p>ES-PT</p>	<p>2004</p> <p>2006</p>	<p>2006</p> <p>2008</p>	<p>100</p> <p>11</p>	<p>P/W</p> <p>P/W</p>		
<p>EL 4. Grækenland — Balkan-landene — UCTE-systemet:</p> <p>udvikling af elektricitetsinfrastruktur med henblik på at forbinde Grækenland med UCTE-systemet</p> <p>- Philippi – Hamidabad-linjen</p>	<p>GR-TR</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>50</p>	<p>P/W</p>		<p>Støtte til bredere UCTE-kriterier</p>
<p>EL 5. Det Forenede Kongerige — det europæiske kontinent og Nordeuropa:</p> <p>etablering/udvidelse af elektrisk forbindelseskapacitet og mulig integration af offshore-windenergi</p> <p>- Undersøiske kabler</p>	<p>NL-UK</p>	<p>2004</p>	<p>2006</p>	<p>480</p>	<p>P/W</p>		

<p>EL 7. Danmark — Tyskland — Den baltiske ring (inkl. Norge — Sverige — Finland — Danmark — Tyskland):</p> <p>udvidelse af elektrisk forbindelseskapa- citet og mulig integration af offshore-windenergi</p> <p>- Det undersøiske kabel Skagerrak 4</p> <p>- Harku – Espoo (ESTLINK)</p> <p>- Alytus-Elk</p>	DK-NO	2005	2008	400	P/W		
	EE-FI	2005	2007	110	P/W		
	LT-PL	2006	2008	434	P/W		

Naturgas							
<p>NG 1. Det Forenede Kongerige — det nordlige europæiske kontinent, inkl. Nederlandene, Danmark og Tyskland — (med forbindelser til lande i den baltiske region) — Rusland:</p> <p>gasrørledninger, der forbinder nogle af de vigtigste gaskilder i Europa med henblik på at forbedre interoperabiliteten for nettene og øge forsyningssikkerheden.</p> <p>- North Transgas-rørledningen</p>	RU-DE-NL-UK	2006	2010	5000	P/W		EIB har modtaget henvendelse vedr. UK-NL-afsnittet

<p>NG 2. Algeriet — Spanien — Italien — Frankrig — det nordlige europæiske kontinent: konstruktion af nye gasrørledninger fra Algeriet til Spanien, Frankrig og Italien og udvidelse af netkapaciteten mellem Spanien, Italien og Frankrig.</p> <p><i>Rørledning - Algeriet – Spanien – Frankrig</i></p> <p><i>- Algeriet – Libyen - Italien</i></p>	<p>DZ-ES- FR DZ-LY-IT</p>	<p>2004</p> <p>2004</p>	<p>2008</p> <p>2008</p>	<p>1500</p> <p>540</p>	<p>P/W</p> <p>P/W</p>		<p>Til bedømmelse hos EIB</p>
<p>NG 3. Landene omkring Det Kaspiske Hav - Mellemøsten - Den Europæiske Union: nye gasledningsnet til Den Europæiske Union fra nye kilder, herunder Tyrkiet - Grækenland Grækenland — Italien og Tyrkiet — Østrig gasrørledninger.</p> <p><i>- Tyrkiet – Grækenland – Italien</i></p>	<p>TR-GR- IT</p>	<p>2004</p>	<p>2010</p>	<p>900</p>	<p>P/W</p>		<p>Forundersøgelse krævet</p>

Bredbåndsnet, forskning, udvikling og innovation

Projektområde	Specifikke projekter	Start	Slut	Samlede udgifter	Synergier med fællesskabsstøtte	Synergier med EIB
Bredbånd / "Den digitale kløft"	Fremme dækningen af bredbånd i fjerne, tyndt befolkede egne (optiske net, fibernet, kobbernet, trådløse net, satellitforbindelser osv.) ved udgangen af 2005 i overensstemmelse med de nationale bredbåndsstrategier ²⁰ , som vil blive offentliggjort ved udgangen af 2003. Dette vil også gøre det muligt at forbinde skoler og sundhedscentre.	2004	2006	Fastlægges senere på basis af de nationale bredbåndsstrategier.	Berettiget til støtte fra strukturfondene. 5 mia. EUR programmeret til informationssamfundet som helhed over perioden 2000-2006 (revideres efter strukturfondenes midtvejsevaluering). Kriterier og retningslinjer er beskrevet i vejledning vedrørende anvendelse af strukturfondene i forbindelse med elektronisk kommunikation.	Projects will benefit from the ICT and Research envelopes within the Innovation 2010 Initiative , itself globally amounting to €20 billion between 2004-2006
Mobilkommunikation og -teknologier	Udvikles gennem Mobile Communication Technology Platform. Der er to fællesskabsstøttede F&U-projekter: (1) en storstilet testning af mobil interoperabilitet og (2) udvikling af nutidens mobilsystemer ud over 3G.	2004	2006	800 mio. EUR til F&U	Vejledende Fællesskabsstøtte på 400 mio. EUR til F&U fra det 6. rammeprogram. Skal modsvares af et tilsvarende beløb fra private deltagere i Fællesskabets F&U-projekter. Generelt repræsenterer Fællesskabets støtte til F&U vedrørende IKT ca. 5 % af de samlede F&U-udgifter til IKT i EU. De resterende fonde er private (virksomheder, der investerer i	

²⁰

Medlemsstaterne forpligtede sig på Det Europæiske Råd til at have udarbejdet nationale bredbåndsstrategier ved udgangen af 2003. 20-21. marts 2003, Konklusioner, punkt 38.

					F&U) eller offentlige (støtte fra nationale F&U-programmer).	
Infrastruktur for IKT-baseret forskningsnet (Géant)	Opgradering af forsknings- og uddannelsesnet til 10 Gbit/s i 2005 og herefter overgang til terabitnet.	Løbende	2010	2,35 mia.	Vejledende Fællesskabsstøtte på 150 mio. EUR fra det 6. rammeprogram for F&U.	

Hydrogen-økonomi	<p>Hypogen - storstilet prøvningsanlæg til produktion af hydrogen og elektricitet</p> <p>Hycom – Oprettelse af et begrænset antal "brintsamfund" forskellige steder i Unionen, hvor brint vil blive anvendt som energikilde i forbindelse med varme- og elektricitetsproduktion og som brændstof for køretøjer</p>	2004	2015	<p><i>Hypogen</i> 1,3 mia. EUR</p> <p><i>Hycom</i> 1,5 mia. EUR</p> <p><u>Faser</u> 2005-2007 (500 mio. EUR) 2007-2012 (1,5 mia. EUR) 2013-2015 (800 mio. EUR)</p>	Mulig støtte fra rammeprogrammet for forskning og fra strukturfondene	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> Projects will benefit from the ICT and Research envelopes within the Innovation 2010 Initiative, itself globally amounting to €20 billion between 2004-2006 </div>
Nanoelektronik	Infrastruktur og projekter fastlægges sammen med industrien via Nanoelektronics Technology Platform	2004	2009	<p>Infrastruktur: 2,5 mia. EUR</p> <p>F&U-projekter: 2,8 mia. EUR</p>	Mulig støtte fra rammeprogrammet for forskning og fra strukturfondene	
Næste generation af laserteknologi	Udvikle netværk af nationale laserfaciliteter pr. 2010 og en international facilitet pr. 2012	2005	2012	Indtil 1,25 mia. EUR	Mulig støtte fra rammeprogrammet for forskning og fra strukturfondene	
GMES (global miljø- og sikkerhedsovervågning)	Opbygning af GMES-satellitnet, faciliteter og relaterede applikationer	2004	2013	<p>2004-2006 900 mio. EUR</p> <p>fra 2007 og frem, stiger med fra 300 mio. EUR til 450 mio. EUR om året.</p>	Mulig støtte fra rammeprogrammet for forskning	

Korou- opsendelsesfaciliteten		2004	2005	320 mio. EUR	Mulig støtte fra rammeprogrammet for forskning og fra strukturfondene	
--	--	------	------	--------------	---	--

BILAG 2: En køreplan for viden og net

Pr. december 2003

- Forenkling af procedurerne vedrørende statsstøtte til SMV'er, herunder reglerne for støtte til F&U (Kommissionen)
- Lancering af forberedelserne til sikkerhedsrelateret forskning
- TEN-forslag: prioritering af transportnet og tilpasning af finansieringsreglerne for TEN inden for transport og energi
- Forslag til ændringer af gældende selskabslovgivning for at lette grænseoverskridende fusioner
- Forslag til retningslinjer om behandling af offentlig-private partnerskaber i nationalregnskaberne
- Gennemførelse af nationale bredbåndsstrategier
- Det Europæiske Råd (december) gennemgår de første fremskridt

Pr. marts 2004

- Politisk enighed om prioriterede projekter for transeuropæiske transportnet og om finansieringsreglerne for TEN inden for transport, telekommunikation og energi
- Endelig vedtagelse af planlagte foranstaltninger vedrørende offentlige indkøb og EF-patent
- Endelig vedtagelse af den anden jernbanepakke

Pr. juni 2004

- Endelig vedtagelse af forslag om ændring af Eurovignet-systemet
- Enighed om forslag om skattemæssig behandling af moder- og datterselskaber og fusioner
- Endelig vedtagelse af investerings servicedirektivet og gennemsigtighedsdirektivet
- Midtvejsrevision af strukturfondene
- Grøn bog om offentlig-private partnerskaber og om lovgivningen for offentlige indkøb
- Forslag fra Kommissionen om en eventuel harmoniseret europæisk kapitalstruktur for at sikre skattemæssig gennemsigtighed i risikokapitaltransaktioner

- Kommissionens færdiggørelse af oprettelsen af de første europæiske teknologifora

Pr. december 2004

- Endelig vedtagelse af prioriterede projekter for transeuropæiske transportnet og af finansieringsreglerne for TEN inden for transport, telekommunikation og energi

**EIB-/EIF-INDEN FOR RAMMERNE AF KØREPLANEN FOR DET EUROPÆISKE
VÆKST INITIATIV**

Pr. december 2003:

- Godkendelse af EIB's og EIF's "Corporate Operational Plan" (COP) for 2004-2006, herunder EIB's og EIF's bidrag til vækstinitiativet. TEN-investeringsfaciliteten (TIF) tages formelt i brug. Innovation 2010-initiativet bringes på linje med vækstinitiativet.

Pr. marts 2004:

- Statusrapport om vækstinitiativet med foranstaltningerne på plads og de første transaktioner i gang eller indkredset (med henblik på Det Europæiske Råds møde i foråret)
- EIB iværksætter (med midler fra rammeprogrammet for forskning) forundersøgelsen for en ny type risikokapitalinstrument for ekspertisecentre og udfyldning af lakunen mellem forskning og den tidlige investeringsfase. Der vil da kunne gennemføres en pilotordning i 2004.

Pr. juni 2004:

- Midtvejsrevision af COB og EIB's bidrag til det europæiske vækstinitiativ, rapport til bestyrelserne

Pr. december 2004:

- Godkendelse af EIB's og EIF's "Corporate Operational Plan" for 2005-2007, herunder eventuelle tilpasninger af EIB's bidrag til vækstinitiativet.

BILAG 3: Køreplan for Quick-start-projekter

