



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 1.10.2003
KOM(2003) 561 endelig

2001/0226 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af det ændrede forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets
finansielle støtte inden for transeuropæiske net**

(forelagt af Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

For at iværksætte programmet for udbygning af transeuropæiske transport- og energinet, hvis formål er at stimulere dynamikken på det indre marked, binde territoriet bedre sammen og dermed øge EU's konkurrenceevne og vækstpotentiale, er det nødvendigt at træffe passende foranstaltninger - i form af finansieringsstøtte - så infrastrukturprojekterne kan fuldføres inden for rimelige frister.

På baggrund af store forsinkelser i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet - forsinkelser, som især har ramt jernbanestrækninger, der krydser grænserne - foreslog Kommissionen i oktober 2001 en ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net (herefter "TEN-forordningen"). Forslagets formål var at hæve satsen for EU-tilskud til grænseoverskridende jernbaneprojekter i områder med naturlige barrierer og til forbindelser med kandidatlandene fra 10% til 20%.

Forslaget blev den 2. juli 2002 godkendt af Europa-Parlamentet, som dog stillede en række ændringsforslag. Det Økonomiske og Sociale Udvalg støttede også initiativet, hvorimod Regionsudvalget ikke har afgivet udtalelse.

På dette grundlag har Kommissionen derfor ændret sit forslag, og den 24. januar 2003 fremsendte det til Rådet og Parlamentet et ændret forslag med angivelse af, hvilke af Parlamentets ændringer, den ønskede at indarbejde.

Indtil nu er forslaget ikke kommet længere end til arbejdsgruppen og har altså på grund af indholdsmæssige uenigheder ikke kunnet forelægges for Rådet¹. I denne situation har Kommissionen besluttet at tage initiativet igen og stille forslag om en mere ambitiøs ændring af TEN-forordningen.

Siden forslaget oprindeligt blev fremsat i slutningen af 2001, er det nemlig opstået en ny situation, som styrker argumenterne for at revidere TEN-forordningen, og særlig for at indføre en forhøjet sats for visse projekter. Det her foreliggende forslag bygger således på konklusioner og henstillinger i rapporten fra den ekspertgruppe på højt niveau, der under ledelse af Karel Van Miert har arbejdet med retningslinjerne for TEN-T, og som er kilden til det forslag om ændring af beslutning nr. 1692/96 om retningslinjer for TEN-T, der forelægges sideløbende med dette dokument.

Derudover indeholder dokumentet også en række elementer fra Kommissionens nylige meddelelse "Udvikling af det transeuropæiske transportnet: Nyskabende finansieringsformer"², hvor der peges på nye finansieringsløsninger til det transeuropæiske transportnet.

1. ET NET, DER MANGLER FINANSIERING

Der findes ingen konkurrencedygtige økonomier, som ikke har effektive transportnet. At få etableret et velfungerende transeuropæisk transportnet har været Fællesskabets erklærede politik de sidste ti år og er en afgørende forudsætning for det indre markeds succes og for bæredygtig mobilitet i et udvidet EU. På trods heraf lider transportnettet fortsat under en

¹ Til trods for at Det Europæiske Råd i Barcelona henstillede, at det foreliggende forslag blev vedtaget inden udgangen af december 2002.

² KOM(2003) 132 af 23.4.2003.

stærk, men meget skæv vækst i trafikken, samtidig med at det bliver stadig mere nødvendigt både at sikre en bæredygtig udvikling og meget snart også at integrere de kommende medlemslandes transportnet i det transeuropæiske net. Transportinfrastrukturen udnyttes stadig uhensigtsmæssigt og er fortsat underfinansieret, fordi det ikke er gennemskueligt, hvilke omkostninger brugernes betalinger dækker, fordi der ikke kan skaffes de fornødne finansieringsmidler, og fordi der ikke er skabt tilstrækkeligt gunstige rammer for investeringerne.

Kommissionen har allerede i hvidbogen *Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg*³ påpeget den indlysende skævhed mellem de opstillede mål og de finansieringsmidler, Fællesskabet har til rådighed til formålet. Både medlemslandenes budgetter til udbygning af denne transportinfrastruktur og de midler, der stilles til rådighed af EU, er helt utilstrækkelige i forhold til de udfordringer transporten står over for her i det 21. århundredes første tiår. Det er paradoksalt, at traktaten giver Fællesskabet til opgave at fastlægge retningslinjerne for udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), uden at det får bevilget de midler, der skal til for at løse opgaven. Ambitionen er af en helt anden størrelsesorden end midlerne.

2. EN KOMPLEKS PROBLEMATIK

Det transeuropæiske transportnet er ikke et mål i sig selv. Det modsvarer den transportpolitiske hvidbogs klare mål om bæredygtig udvikling. Selvom Kommissionens nylige meddelelse om udbygningen af TEN-T sonderer nye finansieringsmetoder såsom offentlig-private partnerskaber, etablering af garantifonde, der skal dække visse former for risiko, f.eks. risikoen ved drift af den nye infrastruktur, eller koordinering mellem stater eller mellem bygherrer, så påhviler finansieringsbyrden ved disse store projekter af stor samfundsøkonomisk værdi, men ringe umiddelbar rentabilitet stadig i vid udstrækning de institutionelle investorer: staterne, Fællesskabet og lokale myndigheder.

Så meget des større betydning har det for gennemførelsen af de store projekter ved hjælp af offentlig-private partnerskaber o.l., at alle berørte parter, og i første række de institutionelle investorer, binder sig med et betydeligt finansielt engagement. Derfor er det nødvendigt at tilføre Fællesskabet, som man har givet kompetencer vedrørende udbygningen af det transeuropæiske net, midlerne til at gennemføre sin politik. I denne forbindelse er EU's medfinansiering med et loft på 10% af de samlede omkostninger ikke et incitament, der er tilstrækkeligt til at få katalysatorvirkning i startfasen af disse store grænseoverskridende projekter, hvis rentabilitet og betydning for medlemsstaterne hver for sig er ringere end andre store projekters.

For de højt prioriterede projekters vedkommende burde det desuden være muligt at udbetale budgetforpligtelserne til langtidsprojekter med store finansieringsbehov på samme måde som tilsvarende projekter under strukturfondene, dvs. udbetale bevillingerne som årlige trancher på grundlag af Kommissionens oprindelige beslutning om at finansiere projektet.

For at sikre, at de højt prioriterede projekter, der peges på i det nye forslag, kan blive gennemført inden for de anførte frister, foreslås følgende foranstaltninger:

³ KOM(2001) 370 af 12.9.2001.

- Finansieringen sker på grundlag af en flerårig retlig forpligtelse, der giver projekternes bygherrer sikkerhed for at modtage tilskud fra Fællesskabet i hele projektets gennemførelsesfase.
- For de grænseoverskridende strækninger i visse højt prioriterede projekter hæves det maksimale støttebeløb til 30% af de samlede omkostninger.

3. VÆRDIEN AF ØGET STØTTE TIL GRÆNSEOVERSKRIDENDE PROJEKTER

Rapporten fra den ovennævnte gruppe⁴ på højt niveau henledte Kommissionens opmærksomhed på risikoen for, at de grænseoverskridende projekter ikke gennemføres i tide uden en EU-støtte, der kan udgøre et tilstrækkeligt incitament til at mobilisere og samordne offentlig og privat kapital.

Sådanne grænseoverskridende projekter er afgørende for handlen mellem medlemsstaterne og sammenhængen på de transeuropæiske hovedtrafikårer. Nærhed til en grænse, betyder tit, at den lokale trafik er mindre, og det vil ofte mindske den umiddelbare rentabilitet af grænseoverskridende projekter i forhold til projekter, der ligger centralt i de nationale net. Den hindring, som den offentlige finansiering skal overvinde er altså større.

Men det offentlige tøver ofte med at finansiere grænseoverskridende strækninger, fordi det er vanskeligt at samordne definitionen og gennemførelsen af et projekt mellem medlemsstaterne. Denne tøven kan også forklares ud fra budgetafvejninger, der ofte falder ud til fordel for infrastrukturprojekter, der modsvarer nationale politiske mål, og her kommer den overordnede europæiske interesse ofte til kort.

Paradoksalt nok forringer denne tilbøjelighed til at forsømme de grænseoverskridende projekter rentabiliteten af medlemsstaternes investeringer i de indenlandske strækninger ved at berøve dem stordriftsfordele.

Gruppen understreger derudover, at EU-støtten burde stå i forhold til det udbytte, andre lande, særlig nabolandene, får af projektet. En sådan tilrettelæggelse ville ikke være i strid med territorialitetsprincippet for finansiering af infrastruktur, men den bør først og fremmest anvendes for grænseoverskridende infrastruktur, der benyttes til fjerntransport.

Med udgangspunkt i denne konstatering anbefaler gruppen, at EU spiller en mere aktiv rolle for at fremme gennemførelsen af de højt prioriterede projekters grænseoverskridende forbindelser, bl.a. ved at hæve støttesatsen for deres vedkommende. Gruppen understreger i øvrigt, at en sådan udvikling ikke ville have urimeligt store virkninger for budgettet, idet omkostningerne ved de grænseoverskridende strækninger af de projekter, den anbefaler, vil være cirka 15 mia. EUR i perioden 2007-2013⁵.

På baggrund af denne rapport stiller Kommissionen, sideløbende med dette dokument, forslag om at tilføjes nye projekter i bilag III til beslutning 1692/96/EF, hvor de højt prioriterede projekter udpeges (anført i rapportens liste 1). Dette sideløbende forslag indeholder også mekanismer, der skal styrke den operationelle og finansielle samordning mellem medlemsstaterne om projekter eller grupper af projekter, der går på tværs af grænserne.

⁴ Se http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

⁵ Dette skøn omfatter projekter i de lande, der får støtte fra Samhørighedsfonden, men ikke "havets motorveje".

Kommissionen konstaterer, at der er bred enighed i gruppen om, at de projekter, der foreslår at give høj prioritet, har europæisk interesse, og at det er nødvendigt, at finansieringsstøtten gøres til et stærkere incitament for de grænseoverskridende strækninger. Derfor foreslår den i denne meddelelse, at den maksimale støttesats hæves til 30% for de højt prioriterede projekters grænseoverskridende strækninger, herunder for "havets motorveje".

4. BEGRÆNSET VIRKNING FOR BUDGETTET

Kommissionen anslår de samlede omkostninger til projekterne i beslutningens nye bilag III til 220 mia. EUR, deraf 15 mia. EUR⁶ i perioden 2007-2013 til de grænseoverskridende strækninger (heri dog ikke medregnet udgifterne til støtte til havets motorveje, hvor beløbet ikke kendes på forhånd). Budgetvirkningerne af at støtte disse strækninger med 30% - med kapital til projektudvikling - vil således være beskeden. Nedenstående tabel viser den præcise årlige udgift for TEN-T-budgettet, hvis alle grænseoverskridende projekter i det nye bilag III fik den maksimale påtænkte støtte:

Maksimal støtte ⁷	10%	20%	30%
Budgetvirkning ⁸	220 mio.	440 mio.	660 mio.

For perioden 2000-2006 får ændringen af forordningen ingen virkninger for de samlede TEN-bevillinger.

⁶ Kommissionen er i færd med at kontrollere tal og tabeller.

⁷ Kun til de grænseoverskridende afsnit af de højt prioriterede projekter.

⁸ Årlig, på grundlag af omkostninger på 15 mia. EUR til de grænseoverskridende afsnit i perioden 2007-2013 (jf. Van Miert-rapporten).

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af det ændrede forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets
finansielle støtte inden for transeuropæiske net**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁰,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹¹,

efter proceduren i traktatens artikel 251¹², og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Gruppen på højt niveau, der under forsæde af Karel Van Miert har gjort status over det transeuropæiske transportnet, beklager den forsinkede udbygning af de grænseoverskridende strækninger i det transeuropæiske transportnets højt prioriterede projekter. Forsinkelsen forringer rentabiliteten af medlemsstaternes investeringer i de indenlandske strækninger, fordi disse dermed går glip af stordriftsfordele. Gruppen slår til lyd for, at Fællesskabet tilrettelægger sine støttesatser ud fra det udbyttet for andre lande, især nabolande, og fremhæver, at en sådan tilrettelæggelse i første række bør gavne projekter for grænseoverskridende projekter, der benyttes til fjerntransport.
- (2) Gruppen anbefaler derfor, at Fællesskabets støttesats hæves for at fremme udbygningen af de prioriterede projekters bindelied over grænserne, og understreger i øvrigt, at en sådan udvikling kun vil få begrænsede virkninger for budgettet.

⁹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹⁰ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

¹² EUT C [...] af [...], s. [...].

- (3) Det bør være muligt at indgå de budgetmæssige forpligtelser i årlige trancher, selvom den tilsvarende retlige forpligtelse er flerårig.
- (4) Iværksættelse af offentlig-private partnerskaber (eller andre former for samarbejde mellem det offentlige og det private) forudsætter, at de institutionelle investorer indgår faste finansielle forpligtelser, der er tilstrækkelig attraktive til at mobilisere privat kapital. Ved at yde finansiel støtte på flerårigt grundlag kan Fællesskabet fjerne den usikkerhed, der bremser udviklingen af projekterne. Derfor bør der træffes bestemmelse om at yde finansieringsstøtte på grundlag af en flerårig retlig forpligtelse over for de udvalgte projekter. Forordning (EF) nr. 2236/95 bør derfor ændres -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 2236/95 foretages følgende ændringer:

- (1) Artikel 5, stk. 3, erstattes med følgende tekst:

"3. Uanset den valgte støtteform kan den samlede fællesskabsstøtte i henhold til denne forordning højst udgøre 10% af de samlede investeringsomkostninger. Undtagelsesvis kan den samlede fællesskabsstøtte dog stige til:

- 20% af de samlede investeringsomkostninger i følgende tilfælde:

- a) projekter, der vedrører systemer for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation, jf. artikel 17 i beslutning nr. 1692/96/EF,
- b) højt prioriterede projekter for energinet.

-30% af de samlede investeringsomkostninger i følgende tilfælde:

- c) grænseoverskridende strækninger i projekter af europæisk interesse, der er anført i bilag III til beslutning nr. 1692/96/EF, og som har til formål at fjerne flaskehalse og/eller anlægge manglende strækninger, lægger stor vægt på sikkerhedshensyn, sikrer interoperabiliteten mellem de nationale net og/eller bidrager væsentligt til at forbedre balancen mellem transportformerne til fordel for de mest miljøskånsomme.

- (2) Der indsættes følgende som stk. 5b: "For de i stk. 3 omhandlede projekter og under overholdelse af denne forordnings øvrige bestemmelser, er den retlige forpligtelse flerårig, og de budgetmæssige forpligtelser indgås i årlige trancher."

- (3) I artikel 13 tilføjes følgende som stykke 4

"4. Er et projekt ikke afsluttet senest 10 år efter tildeling af økonomisk støtte, kan Kommissionen - under overholdelse af proportionalitetsprincippet - kræve den ydede støtte tilbagebetalt."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand