



## Notat

---

1. december 2011  
INT/AKJ

### Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, KOM (2011) 665

#### 1. Resumé:

*Kommissionen foreslår, at der oprettes en ny infrastrukturfacilitet kaldet Connecting Europe Faciliteten, som skal finansiere infrastruktur på transport-, energi og IKT området i perioden 2014-20. Faciliteten er en del af den flerårige finansielle ramme for 2014-20, og forordningens vedtagelse afhænger derfor af vedtagelsen af den samlede flerårige finansielle ramme. Faciliteten hænger tæt sammen med de sektorspecifikke retningslinjer på transport-, energi- og IKT-området, som fastlægger hvordan tildelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder*

#### 2. Baggrund

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 4. november 2011.

Connecting Europe Faciliteten (CEF) er en videreførelse og udvidelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet (TEN-finansforordningen). Vedtagelse af forordningen indebærer derfor en ophævelse af 680/2007 (EF).

Retsgrundlaget for forslaget er artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF). Det generelle retlige grundlag for de transeuropæiske net findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i TEUF. Forslaget vedtages efter almindelig lovgivningsprocedure og med kvalificeret flertal.

#### 3. Formål og indhold

Connecting Europe-faciliteten har til formål at finansiere projekter, der kan udfylde hullerne i Europas energi-, transport- og IKT-infrastruktur, og som ikke ellers ville blive finansieret af markedet. Ifølge Kommissionen skal Connecting Europe-faciliteten fokusere på intelligente, bæredygtige og fuldt sammenkoblede transport-, energi- og telekommunikationsnet samt øvrige digitale tjenester og understøtter dermed det indre marked samt Europas konkurrenceevne. Midlerne skal ifølge Kommissionen også bidrage til fremadrettet at gøre Europas økonomi grønnere ved på tværs at fremme EU's 2020-mål på energi- og klimaområdet, herunder mere miljø- og klimavenlige transportformer, højhastighedsbredbånd og fremme af vedvarende energi i overensstemmelse med Europa 2020-strategien. Investeringer i energiinfrastruktur har desuden til formål at fremme integrationen

på det indre marked i energisektoren, mindske EU's energifafhængighed og øge forsyningssikkerheden.

Infrastrukturlovgivningen er endvidere et af de 12 nøgleinitiativer i Akten for Det Indre Marked, hvor det fremgår, at infrastrukturlovgivningen skal medvirke til at identificere og udrulle strategiske projekter af europæisk betydning samt sikre sammenhæng i den europæiske infrastruktur.

Det bemærkes, at der i dag finansieres infrastruktur af forskellige midler på EU-niveau, herunder TEN og samhørighedsmidler. TEN administreres ligesom de kommende CEF-midler fra centralt hold, mens samhørighedsmidlerne administreres decentralt af medlemsstaterne.

CEF består dels af nærværende forslag, der regulerer hvor mange midler, der er til rådighed, og hvordan de fordeles mellem sektorer og inden for sektorer, og dels tre sektorspecifikke guidelines, der fastlægger, hvordan tildelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder. Udvælgelse af projekter, der opnår støtte, varetages af et centralt EU-agentur på baggrund af ansøgningsrunder.

Kommissionen foreslår at åbne mulighed for brug af innovative finansieringsinstrumenter som f.eks. garantier og projektoptioner for at mobilisere private investeringer. Anvendelsen af disse reguleres i finansforordningen.

Det bemærkes, at Kommissionen har foreslået, at der afsættes i alt 40 mia. euro, svarende til ca. 300 mia. kr. i perioden 2014-20, hvoraf 21,7 mia. euro (ca. 163 mia. kr.) afsættes til transportinfrastruktur, 9,1 mia. euro (ca. 68 mia. kr.) afsættes til energiinfrastruktur og 9,2 mia. euro (ca. 69 mia. kr.) afsættes til IKT-infrastruktur. Det bemærkes, at der er tale om en stigning på 226 pct. i forhold til midler afsat til infrastruktur i 2007-13. Hertil kommer 10 mia. euro (ca. 75 mia. kr.) fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Det bemærkes, at den endelige beløbsramme fastsættes som del af de afsluttende forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-20, hvorfor det endelige beløb og fordelingen mellem sektorer kan ændre sig. De tre sektorer er nærmere beskrevet nedenfor.

#### *Transportinfrastruktur*

Skabelsen af transeuropæiske transportnet har været en EU-prioritet siden det indre markeds ikrafttrædelse, og har haft til formål at sikre den fri bevægelighed for varer og arbejdskraft i praksis. Der foreslås afsat 21,7 mia. euro til at få opgraderet og grønnet Europas transportnet, anlagt de manglende forbindelser og fjernet flaskehalse. Hertil kommer 10 mia. euro fra samhørighedsmidlerne afsat til transportprojekter i samhørighedslandene. Formålet er at forbedre forbindelserne mellem de forskellige dele af EU for at gøre det lettere for forskellige lande at handle med hinanden og lette trafikken mellem dem. Det bemærkes, at transportinfrastruktur på EU-niveau i dag og fremover, vil kunne finansieres af forskellige kil-

der, herunder CEF, samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner samt de nævnte innovative finansieringsinstrumenter.

Transportafsnittet indeholder en bestemmelse om, at tilskudsfinansiering til projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling skal primært stå til rådighed for projektforbereðelsen og navnlig vurderingen af det offentlig-private partnerskab.

#### *Energiinfrastruktur*

I Kommissionens forslag er der afsat 9,1 mia. euro til transeuropæiske infrastrukturer, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på energi- og klimaområdet og fjerne finansielle huller og flaskehalse. Fokus er på udbygning og bedre sammenkobling af el- og gasnettene i Europa, med det formål at sikre forbedring af det indre marked i energisektoren, øget forsyningsikkerhed og bæredygtig udvikling, bl.a. i kraft af bedre muligheder for at integrere stigende mængder af vedvarende energi i elnettet på en samfundsmæssig omkostningseffektiv måde overalt i EU. Det bemærkes, at energiinfrastruktur i dag og fremover, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF og samhørighedsmidler i de mindre velhavende regioner.

#### *IKT- infrastruktur*

I Kommissionens forslag er der afsat 9,2 mia. euro til investeringer i hurtige og meget hurtige bredbåndsnet og digitale tjenester, der kan hjælpe med til at opfylde EU 2020-målene på bredbåndsområdet, manglende kapitaltilførsel i lyset af den finansielle økonomiske krise og flaskehalse, affødt af markedsfejl. Formålet er at understøtte udviklingen af det indre marked, herunder det digitale indre marked, samt Europas langsigtede konkurrenceevne.

I den Digitale Dagsorden for Europa er målet for 2020, at alle skal have bredbåndsadgang med mindst 30 Mbps, og mindst 50 % af alle husstande med over 100 Mbps. Der vil både kunne ydes investeringshjælp i form af projektobligationer, idet projektobligationer vurderes mindre indgribende i markedsmekanismerne, og egentlig støtte, som tilmed vil kunne suppleres med samhørighedsmidler, afhængig af det enkelte projekt. Det bemærkes, at bredbåndsinfrastruktur i dag og fremover på EU-niveau, vil kunne finansieres af forskellige kilder, herunder CEF og strukturfondsmidler i de mindre velhavende regioner. Det bemærkes at bredbåndsinfrastruktur ikke i dag kan finansieres via TEN.

Inden for digitale tjenester foreslår Kommissionen at der afsættes midler til at yde tilskud til etablering af de infrastrukturer, der er nødvendige for at kunne indføre paneuropæiske tjenester til f.eks. e-signatur/e-ID, adgang til offentlige data, elektroniske udbud, elektroniske sygejournaler, Europeana, eJustice og opbygning af kritiske infrastrukturer (sikkerhedsaspektet), beskyttelse af børn på internettet samt kunderelaterede tjenester. Projektmidlerne skal således bruges til at fremme interoperabilitet på tværs af offentlige, nationale systemer, så de kan bruges på europæisk plan.

De nærmere bestemmelser for de tre områder fastlægges i de sektorspecifikke guidelines (KOM(2011) 650/2 fsva. transport (TEN-T), KOM (2011) 658 fsva. energi samt KOM(2011) 657/3 fsva. IKT). Hertil kommer, at der lægges op til anvendelse af innovative finansielle instrumenter. Disse reguleres i finansforordningen, KOM(2010) 815.

#### **4. Europa- Parlamentets Udtalelser**

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

”Da medlemsstaterne ikke i tilstrækkelig grad kan opfylde målsætningerne for det tiltag, der skal iværksættes, og især den samordnede udvikling og finansiering af de transeuropæiske net, og da disse målsætninger derfor i kraft af nødvendigheden af at samordne dem bedre kan opfyldes på EU-plan, kan Unionen vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet som fastsat i artikel 5 i EU-traktaten. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål”.

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet artikel 171 i TEUF fastslår, at Union kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, og som fastlægges inden for rammerne af de retningslinjer, der er omhandlet i første led, navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser.

#### **6. Gældende dansk ret**

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

#### **7. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske og administrative konsekvenser af forslaget**

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-20. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-20 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 40 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 6 mia. kr.

Der er ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget. Forslaget må forventes at få administrative konsekvenser for medlemslandene i forbindelse med ansøgningsprocessen samt krav om afrapportering.

## 8. Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. oktober 2011 med høringsfrist den 9. november 2011, i EU-specialudvalget for IT- og telekommunikation d. 19. oktober 2011 med frist d. 2. november 2011 og i EU-specialudvalget for Klima- og Energipolitik d. 19. oktober 2011.

Følgende organisationer har afgivet bemærkninger.

### Dansk Industri

Velfungerende grænseoverskridende infrastruktur er en forudsætning for europæisk konkurrenceevne. EU's budget kan løfte investering i grænseoverskridende infrastruktur, som uden EU's midler ikke ville blive realiseret. Det gælder inden for såvel transport og energi som IKT. DI hilser derfor forslagens budgetmæssige oprioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' velkommen.

DI ser positivt på forslagens sigte om at forenkle og skabe gennemsligtighed i allokeringen af midler, ikke mindst i forhold til at skabe en sammenhængende ramme for tildelingen af midler på tværs af de tre sektorer. I lyset af infrastrukturens betydning for økonomisk vækst beklager DI, at der 'kun' er afsat godt 4 pct. af det samlede EU budget, svarende til 40 mia. euro, til investeringer i infrastruktur gennem 'Connecting Europe Facility'.

EU-Kommissionens egne tal viser, at det frem mod 2020 skal investeres 500 mia. euro for på tilfredsstillende vis at udbygge den europæiske transportinfrastruktur i overensstemmelse med ønsket om et sammenhængende indre marked. EU-Kommissionens energiinfrastrukturpakke fra november 2010 peger endvidere på, at der frem mod 2020 skal investeres i størrelsesordenen 200 mia. euro i energiinfrastruktur, for at EU kan leve op til sine energi- og klimamålsætninger. Endeligt fastslår EU-Kommissionen, at der skal investeres omkring 270 mia. euro for at realisere målsætningen om hurtig bredbåndsforbindelse til alle borgere og virksomheder i Europa.

Selv om hovedparten af finansieringen skal løftes af medlemslandene, vidner investeringsbehovet inden for transport, energi og IKT om, at 'Connecting Europe Facility' med den foreslåede størrelse på 40 mia. euro langt fra alene er tilstrækkelig til at sikre EU2020 strategiens målsætninger om et mobilt, ressourceeffektivt og innovativt Europa. Et tæt offentligt privat partnerskab er derfor en nødvendighed for at løfte investeringsbehovet. I forlængelse heraf ser DI positivt på forslaget om at gøre større brug af innovative finansieringsredskaber i forbindelse med større infrastrukturprojekter, f.eks. ved hjælp af udlån gennem den Europæiske Investeringsbank.

I forhold til udstedelse af såkaldte projektobligationer finder DI det vigtigt, at der udvises forsigtighed, således at 'budgetgarantier' forbeholdes projekter, hvor

grundig analyse viser, at projekterne er rentable fra såvel et finansielt som et samfunds-økonomisk perspektiv.

DI understreger endvidere vigtigheden af, at der altid foretages en samfundsøkonomisk vurdering og evaluering af de enkelte projekter, der skal modtage støtte fra 'Connecting Europe Facility', og at tildelingen baseres på hvilke projekter, der bidrager mest til vækstdagsordenen. Desuden bør det være en grundpræmis, at omkostninger til investeringer, der modtager støtte, fordeles mellem landene på en måde, der både sikrer dansk og europæisk konkurrenceevne.

#### *Særlige bemærkninger til TEN-T*

Økonomisk vækst er betinget af varers og personers frie mobilitet. Det gælder historisk såvel som det gælder for genopretningen af europæiske økonomier. DI anser af samme grund udviklingen af det transporteuropæiske netværk for transport, som grundstenen for den grænseoverskridende mobilitet og derved som et bærende element for Europas fremtidige vækstmuligheder.

For danske virksomheder er arbejdskraftens frie bevægelighed og adgang til transport af varer via velfungerende infrastruktur af væsentlig betydning for virksomhedernes konkurrencekraft. Særligt for eksporterende virksomheder er den grænseoverskridende infrastruktur inden for EU, herunder specielt Danmarks infrastrukturelle forbindelse til vores nabolande, af afgørende betydning. I den nuværende flerårige finansielle ramme (2007-2013) er der afsat 8 mia. euro. EU-kommissionen foreslog imidlertid i sin tid at afsætte 20 mia. til TEN-T. Det blev efterfølgende beskåret dramatisk i Rådet. Fra dansk side bør der i rådsforhandlingerne insisteres på, at beløbet på 21.7 mia. euro til transportinfrastruktur, som EU-Kommissionen har foreslået, som minimum fastholdes.

#### *Særlige bemærkninger til TEN-E*

Grundlæggende er det DI's holdning, at investeringer i energiinfrastruktur så vidt muligt skal være drevet af kommercielle interesser. For energiinfrastruktur er der imidlertid en række forhold, der betyder, at mange projekter af strategisk betydning for det indre marked for energi og for omstillingen af energisystemer ikke er kommercielt levedygtige.

Hidtil, under TEN-E, har der i perioden 2007-2013 været afsat 155 mio. euro til energiinfrastruktur. Med de godt 9,1 mia. euro, som foreslås afsat til energiinfrastruktur i perioden 2014-2020 under 'Connecting Europe Facility', er der tale om en væsentlig – og hensigtsmæssig – opprioritering af energiinfrastrukturen, som DI betragter som et strategisk vigtigt indsatsområde på EU niveau. Fra dansk side bør der derfor stilles krav om, at de 9,1 mia. euro som minimum fastholdes.

#### *Særlige bemærkninger til IKT*

DI er enig i, at det er vigtigt at fremme den digitale infrastruktur i EU. Men DI er ikke enig i prioriteringen af midler, som kommissionen lægger op til. Af de 9,2 mia. euro, der afsættes, foreslår kommissionen, at 7,1 mia. kr. bruges til infrastrukt-

tur, mens kun en mindre del målrettes selve anvendelsen af bredbånd. I Nordeuropa er udbygning af infrastruktur hovedsageligt markedsdrevet. I et dansk perspektiv er offentlig støtte til udbygning af digital infrastruktur derfor ikke den mest hensigtsmæssige prioritering.

Investeringer i digital infrastruktur giver kun mening i det omfang, at det samtidig lykkes at øge efterspørgslen på digitale tjenester. DI ser derfor gerne, at flere midler målrettes brug af offentlige digitale tjenester. Det kan være på velfærdsteknologiområdet eller inden for uddannelse og andre e-government tjenester, hvor brug af (3D-) billeder kan være med til at øge brugervenligheden, styrke den objektive sagsbehandling samt fremme produktiviteten i den offentlige sektor. DI foretrækker derfor en mere efterspørgselsdrevet udvikling frem for en ensidig støtte til at udbygge infrastrukturen.

### **Dansk Energi**

Dansk Energi har følgende bemærkninger:

#### *Overordnet bemærk til Connecting Europe Facility (CEF)*

- Dansk Energi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje (CEF) inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.
- Dansk Energi er samtidig enig med Kommissionen i, at der er klare synergier mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover, at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af el-biler og intelligent trafikstyring.
- Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i vital europæisk infrastruktur, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

#### *Behovet for investeringer – i Europa og i Danmark*

- Dansk Energi er enig i, at der er behov for massive investeringer i opgraderingen af den digitale infrastruktur til ægte højhastighedsforbindelser, som fjerner de flaskehalse, der i dag og fremover ellers vil hæmme den digitale udvikling og reducerer muligheden for at realisere de samfundsøkonomiske og sociale gevinster, som et digitalt højhastighedsnetværk bibringer.
- Dansk Energi er således positive overfor Kommissionens forslag om, at dedikere 9,2 milliarder Euro (ca. 70 milliarder danske kroner) til området for informations- og kommunikationsteknologi, hvoraf størstedelen - mindst 7 milliarder Euro (ca. 50 milliarder danske kroner) - er øremærket til digital infrastruktur.

- Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 270 milliarder Euro (ca. 2000 milliarder danske kroner), i forhold til at få opgraderet den digitale infrastruktur til fremtidssikre højhastighedsforbindelser.
- Dansk Energi deler samtidig Kommissionens bekymringer for, at investeringslysten i telesektoren frem mod 2020 langt fra matcher de samfundsøkonomiske og sociale gevinster som en opgradering af den digitale infrastruktur medfører. Det være sig eksempelvis inden for sundheds-, undervisnings- og elektricitetsområdet.
- Kommissionen påpeger, at telesektoren blot vil investere 50 milliarder Euro (ca. 375 milliarder danske kroner) frem mod 2020, hvilket efterlader et investeringshul på næsten 220 milliarder Euro (cirka 1625 milliarder danske kroner). Dette europæiske investeringsproblem er tilsvarende gældende for Danmark.
- I en dansk kontekst er det Dansk Energis vurdering, at i alt mellem 30-35 milliarder danske kroner er nødvendige for at opgradere den digitale infrastruktur i Danmark til højhastighedsforbindelser.
- Dansk Energi bemærker, at de danske energiselskaber siden 2005 har investeret i og udrullet en ny digital infrastruktur, i form af fibernet, til private husstande, virksomheder og offentlige institutioner. Dermed bidrager energiselskaberne som en væsentlig aktør i Danmark til at realisere Kommissionens mål om at få opgraderet den digitale infrastruktur fra det gamle kobbernet til fremtidssikkert fibernet.

#### *CEF som middel til at nå målet*

- Dansk Energi anser CEF som et oplagt værktøj til at få fremmet den private investeringslyst i opgradering af den digitale infrastruktur i Danmark. Dette gælder ikke mindst i områder hvor der opstår markedssvigt. Det vil sige, hvor ingen bredbåndsaktører via markedskræfterne alene ser en økonomisk rentabel interesse i at levere højhastighedsforbindelser.
- CEF kan således være med til at sikre højhastighedsinfrastruktur i ellers urentable områder, og dermed bidrage til skabelsen af højhastighedssamfundet og sikre en langt bredere udbredelse end ellers ville være tilfældet. Så længe dette sker i fuld overensstemmelse med EU's praksis og regler på området.
- Dansk Energi er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst. Det være sig egenkapitalinstrumenter, såsom investeringsfonde, med fokus på at skaffe risikovillig kapital eller projektorienterede obligationer, udstedt af finansielle institutioners egne ressourcer (kapital) med bidrag fra EU. I tillæg hertil, er direkte tilskud.



- Dansk Energi hæfter sig derudover ved, at Kommissionen ikke frasiger nogen områder for behov for finansielle instrumenter til at fremme udviklingen. Hvad enten det drejer sig om landdistrikter, tyndtbefolkede områder, forstæder eller tætbefolkede byer, finder Kommissionen finansielle instrumenter nødvendige for at fremme udviklingen. I tætbefolkede byer nævner Kommissionen eksempelvis et lille incitament til at få udbredt ”fiber til hjemmet”. I forhold til landdistrikterne nævner Kommissionen tilskud som virkemiddel til at sikre dækningen.
- Ifølge den danske regerings Landdistriktsredegørelse 2011, bor 13,2 procent af den danske befolkning i landdistrikter, hvilket svarer til ca. 730.000 danskere.
- Dansk Energi ser CEF og de dertil knyttede finansielle instrumenter som et middel til potentielt at være med til at fremrykke investeringer i højhastighedsinfrastruktur, og dermed sætte gang i væksten.

*Varsomhed ved brug af CEF til støtte der styrker tidligere telemonopoler*

- Dansk Energi er imidlertid stærkt bekymret for, at de finansielle instrumenter knyttet til CEF kan medvirke til at cementere tidligere telemonopolers i forvejen stærke position på bredbåndsmarkedet.
- Særligt udtalt er det i Danmark, hvor det tidligere telemonopol, TDC, sidder på over 60 % af markedet for bredbånd, hvilket er tæt på at europamesterskabet i markedsdominans.
- Dansk Energi mener således, at der skal tages særlige hensyn til konkurrencesituationen, når CEF-tilknyttede midler indgår i projekter med bredbåndsaktører.
- Det bør således ikke være hensigten med CEF, at styrke en i forvejen unik stærk markedsposition hos enkelte tidligere telemonopoler.

*Støttede områder under CEF – højhastighedsnet over 100 Mbit/s samt Smart Grid*

- Dansk Energi hæfter sig særligt ved, at Kommissionen i sin liste over prioriterede områder for CEF fremhæver støtte til projekter, som har til hensigt at give husstande adgang til hastigheder på over 100 Mbit/s.
- Dansk Energi bakker samtidig Kommissionens forslag op, om blandt andet at målrette støtte til projekter der udnytter synergier mellem højhastighedsbredbåndsnets og andre forsyningsinfrastrukturer, navnlig dem, der vedrører Smart Grid.
- Kommissionen fremhæver således, at udbredelsen af digitale netværk og digitale tjenester kan bidrage til at reducere Europas CO<sub>2</sub>-udledning ved at muliggøre energieffektive løsninger inden for en række sektorer på tværs af økonomien.
- Dansk Energi vil i den forbindelse bemærke, at energiforbruget ved fiberoptiske netværk derudover er lavere end energiforbruget ved eksempelvis

kobbernet og kabel-tv-net (coax). Dette er både blevet fremhævet af Kommissionen selv samt af internationale studier, og således endnu et incitament til at opgradere den digitale infrastruktur.

- Dansk Energi savner imidlertid at Kommissionen klart tager stilling til både behovet for hurtig downstream- og upstream-hastigheder. Begge dele er fundamentalt sammenkoblet med overgangen fra at have passive bredbåndsforbrugere (der blot downloader) til at have aktive medskabende forbrugere online (der både downloader og uploader) der fremmer innovationen. Eksempelvis afhænger udbredelsen af Cloud Computing og videobaseret to-vejskommunikation, af stabile højhastighedsnet, med høj downstream- og upstream-hastigheder, kombineret med eksempelvis lav latency.

#### *Opfordring til regeringen*

- Dansk Energi skal slutteligt opfordre regeringen til allerede nu, at tage de nødvendige skridt for at sikre, at Danmark fra den 1. januar 2014, hvor CEF træder i kraft, er klar til at håndtere CEF-støttede projekter.
- Dansk Energi skal i den forbindelse foreslå, at regeringen aktivt sikrer, at danske aktører bistås med vejledning til CEF - på lige fod med alle andre EU-medlemslande.

#### *Vedrørende energiinfrastruktur*

Dansk Energi hilser Kommissionens forslag om en investeringspulje til energiinfrastruktur velkommen. Vi støtter op om Europa-Kommissionens udspil til en europæisk investeringspulje – Connecting Europe Facility (CEF) – inden for de tre centrale infrastrukturer; energi, telekommunikation og transport.

Dansk Energi er enig med Kommissionen i, at der er klare synergier mellem netop de tre omfattede infrastrukturer. Samspillet mellem energi, telekommunikation og transport forventes således i årene fremover at blive intensiveret. Blandt andet med udbredelsen af Smart Grid og en mere grøn transportsektor i form af elbiler.

#### *Specifikke bemærkninger vedrørende energiinfrastruktur.*

Dansk Energi hæfter sig ved, at Kommissionen har beregnet et europæisk investeringsbehov for op til 200 milliarder Euro i energiinfrastruktur - herunder 140 milliarder Euro til el-infrastruktur alene. Det er positivt, at der nu dedikeres betydelige beløb til energiinfrastruktur, således at de nødvendige investeringer fremrykkes med markedet som central drivkraft.

Dansk Energi ser CEF som et fint værktøj til at få fremmet investeringer i europæiske transmissionsforbindelser, og er positiv overfor, at CEF bygger på en række finansielle instrumenter, som skal fremme den private investeringslyst.

Dansk Energi finder dog, at der med det stærke fokus på opnåelse af 20/20/20-målene i den europæiske energipolitik samt energiinfrastrukturens centrale betyd-

ning herfor, burde være en mere balanceret fordeling mellem midlerne tilgængelig for transportinfrastruktur og midlerne tilgængelig for energiinfrastruktur.

I forordningsudkastet er der angivet et investeringsbehov for transport på 500 mia. Euro dvs. 2,5 gange investeringsbehovet for energi. Til sammenligning er den allokerede EU-støtte til transport i forordningsudkastet 3,5 gange så stor som støtten til energi (når midlerne fra Samhørighedsfonden inkluderes). For at afspejle forholdene mellem investeringsbehovene i henholdsvis transport- og energiinfrastruktur foreslår Dansk Energi, at den danske regering arbejder for, at støtten til energiinfrastruktur øges, så forskellen i samlet støttepulje udtrykker forholdet i investeringsbehovet mellem transport og energi på 2,5.

### **Dansk Transport og Logistik**

Dansk Transport og Logistik kan generelt tilslutte sig betydningen af at mobilisere investeringer i infrastruktur, særligt for transport. Det hilses velkomment, at Kommissionen udviser initiativ for at skaffe ekstra finansiering gennem et pilotforsøg med project bonds for nærmere at kunne vurdere betydningen af denne form for finansiering for de fremtidige behov på infrastrukturuområdet. Vi forudsætter dog, at fokus er på at fastholde en så billig finansiering som muligt og ikke blot at finde alternativer til statsligt engagement. Endvidere forudsætter vi, at hele øvelsen baseres på at undgå dobbelt betaling – dvs at betalingen ikke skal ende i både vejafgifter og subsidierede lån/project bonds, som i sidste ende begge betales af skatteyderne og virksomhederne. Dette vil i øvrigt være i overensstemmelse med Kommissionen egen politik, der blandt andet understreger behovet for, at f.eks. betalte vejafgifter føres tilbage i erhvervet.

Hvad angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Transport og Logistik som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne ”specific sectoral objectives” i art. 4. Faktisk betragter vi art.4 som i modstrid med art. 3. Art. 3 taler generelt om behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremme f.eks. energieffektivitet. I art.4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle og højhastighed jernbanenet.

Med den foreslåede tekst i art. 4,stk. a (ii) afskære EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af en bæredygtig og vækstskabende godstransport ad vej, som er et nødvendigt alternativ til jernbaner, når den tilstrækkelige kapacitet og kvalitet ikke er tilstede og i særdeleshed vil kunne skabe sammenhørighed til regioner og egne afskåret fra brugen af jernbaner. Hertil kommer, at EU i andre sammenhæng konsekvent har talt om behovet for at transportformerne skal arbejde sammen og supplere hinanden. Den foreslåede art. 4 synes også at være i strid med dette overordnede mål.

DTL må derfor tage afstand fra teksten i art 4, stk. a (ii) og anmode om, at den danske regering kun accepterer en tekst, der både er mere realistisk og tager hensyn til EU's behov for alle transportformer.

DTL skal dog samtidig hilse velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som en modtager af støtte.

Afslutningsvis skal DTL tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag mv i denne sag. I særdeleshed skal DTL fremsætte betragtningen, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

### **Sund og Bælt**

Sund & Bælt hilser Kommissionens forslag til budget for denne facilitet velkommen. Der er for transportdelens vedkommende tale om mere end en fordobling af bevillingen i forhold til den indeværende periode for de finansielle perspektiver, hvilket i sig selv vil betyde bedre muligheder for støtte til danske infrastrukturprojekter, herunder Femern Bælt.

Sund & Bælt hilser det ligeledes velkommen, at de maksimale støtteprocenter til anlægsarbejder hæves, herunder for grænseoverskridende projekter.

Kommissionens forslag, som det nu foreligger, indebærer imidlertid en risiko for, at støtten til især kyst-kyst delen af Femern Bælt projektet bliver mindre end forventet. Det skyldes, at det af artikel 7, stk. 2., fremgår, at tilskud til projekter med væsentlige indtægter fra brugerbetaling primært skal gå til projektforbereelse m.v. Dermed risikeres, at støtten til anlægsomkostningerne bortfalder, eller evt. kun kommer til at omfatte jernbanedelen. Det vil være af afgørende betydning for Femern Bælt projektets økonomi, at der kan opnås et stort beløb i støtte fra TEN-T bevillingen. I den forbindelse kan nævnes, at Kommissionen i den indeværende periode for de finansielle perspektiver støtter kyst-kyst delen med 50 pct. af omkostningerne til forstudier og ca. 24 pct. til anlægsarbejder.

I det konsoliderede anlægsoverslag fra Femern A/S godkendt af bestyrelsen i august 2011 er indregnet forventet EU støtte på mellem 4,8 mia. kr. og 8,8 mia. kr. ved en støtteprocent på henholdsvis 10 og 20 pct.

I forbindelse med vedtagelsen af projekteringsloven blev det lagt til grund, at projektet ville kunne opnå 50 pct. i støtte til projekteringsomkostninger og 10 pct. i anlægsomkostninger. Hvis man lægger de forudsætninger til grund, indebærer det, at en tunnelforbindelse vil kunne opnå 4,8 mia. kr. i EU-støtte.

Det har dog vist sig, at støtten til Femern Bælt-projektet i indeværende støtteperiode (2007-2013) har været væsentligt højere, idet projektet er tildelt 50 pct. støtte til projekteringsomkostningerne og ca. 24 pct. støtte til anlægsomkostningerne. Der er derfor en mulighed for, at selskabet også i den følgende støtteperiode vil kunne opnå en højere støtte til anlægsomkostninger end tidligere forudsat. Hvis

man lægger til grund, at projektet kan opnå en støtte til anlægsomkostninger på 20 pct., vil det indebære, at tunnelprojektet vil kunne opnå 8,8 mia. kr. i EU-støtte.

Hvis Kommissionens forslag gennemføres som foreslået, er der dermed en risiko for, at kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt mister en betydelig TEN-støtte på forudsat mellem 4,8 og 8,8 mia. kr. Det vil få markant betydning for projektets rentabilitet.

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv er overordnet positiv over for mobilisering af investeringer i infrastruktur. Vi finder derfor et pilotforsøg med project bonds interessant og konstruktivt. Vi skal dog betinge, at øvelsen udføres i overensstemmelse med kommissionens politik om, at de indkomne midler bibeholdes i infrastrukturområdet.

For så vidt angår forslaget om oprettelse af Netværksforbindelser i Europa støtter Dansk Erhverv som udgangspunkt forslaget, men kan ikke tilslutte sig de angivne mål i art. 4. Vi anser art. 4 som værende i modstrid med art. 3, der generelt omhandler behovet for korridorer, der er bæredygtige, vækstskabende, skaber sammenhørighed, og fremmer fx. energieffektivitet. I art. 4 defineres dette for transport snævert til alene at blive målt på længden af de konventionelle - og højhastighedsjernbanenet, hvilket slører fokus for forslaget.

Med den foreslåede tekst i art. 4, stk. a (ii) afskærer EU sig fra at fremme vækst og beskæftigelse gennem udvikling af alle transportformer i samspil, hvor hver enkelt form udnyttes maksimalt, hvilket ellers er EU's mål. Der henvises eksempelvis til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for det transeuropæiske transportnet KOM(2011)650, hvori anføres, at ”hovedformålet med retningslinjerne er at fastlægge et fuldstændigt og integreret transeuropæisk transportnet, der dækker alle medlemsstater og regioner og danner grundlag for en afbalanceret udvikling af alle transportformer .... og derved maksimere nettets merværdi for Europa.”

Dansk Erhverv skal derfor indstille, at den danske regering arbejder på, at teksten bringes i overensstemmelse med EU's generelle målsætninger på området og dermed tager hensyn til alle transportformer. Dansk Erhverv hilser velkommen, at den foreslåede tekst i art. 10 åbner op for etablering af sikre rastepladser som modtagere af støtte.

Afslutningsvis skal Dansk Erhverv tage forbehold for sine bemærkninger i lyset af de klare relationer mellem alle forslag m.v. i denne sag. I særdeleshed skal vi anføre, at prioriteter, hensigter og overordnede planer for udviklingen af TEN-T har mere begrænset betydning ifald EU ikke vil kunne enes om den øgede bevilling til investering i TEN, som foreslået af Kommissionen.

### **Vindmølleindustrien**

Vindmølleindustrien ser generelt positivt på EU's udmeldinger om behovet for investeringer i infrastruktur, hvor bl.a. energiområdet er et prioriteret område.

Vindmølleindustrien tager derfor positivt imod oprettelsen af Connecting Europe Facility (CEF), idet denne fond vil kunne bidrage positivt til at tiltrække yderligere private investeringer i den nødvendige udbygning af Europas elinfrastruktur. En udbygning som vil understøtte realiseringen af et omkostningseffektivt indre marked for el – både fysisk og økonomisk inden for EU.

Endvidere er Vindmølleindustrien enige i, at der i relation til udbygningen er behov for fokus på:

- Planlægnings- og godkendelsesprocesserne
- Tilpasning af reguleringen, således at det bliver nemmere at gennemføre projekter, der involverer flere medlemslande
- At midlerne fra CEF skal understøtte privat finansiering i videst muligt omfang i de nødvendige infrastrukturprojekter
- Vindmølleindustrien vil, med henblik på styrkelsen af det europæiske elmarked, opfordre den danske regering til aktivt at arbejde for:
- Etableringen af et offshoregrid i Nordsøen, som skal binde Nordsølandene sammen med et stort eltransmissionsnet. Offshoregrid'et skal endvidere have koblet havvindkraftværker direkte på transmissionsnettet.
- Forbedring af de nuværende flaskehalse i eltransmissionen fra det nordlige Tyskland og sydpå til de store forbrugscentre i det centrale Europa.

Vindmølleindustrien står naturligvis til rådighed i forhold til uddybende kommentarer til høringssvaret.

### **WWF**

Det er afgørende, at elinfrastrukturen i Europa udvikles og moderniseres for at muliggøre den nødvendige udbygning og integration af vedvarende energi frem mod 2050. Det er WWF's umiddelbare opfattelse, at Kommissionens nye infrastrukturpakke ikke i tilstrækkelig grad afspejler Europas reduktionsmål. Dette skyldes især, at forslagene kun tager højde for 2020-målene og ikke for 2050-målet om en 80-95% reduktion af drivhusgasserne. Hvis 2050-mål var inkluderet, ville prioriteringen af energi- og transporttiltag være betydeligt anderledes.

Vi opfordrer derfor den danske regering til at arbejde for en klarere grøn prioritering i forslaget.

### **Energinet.dk**

Energistyrelsen har d. 20. oktober 2011 bedt Energinet.dk om bemærkninger til EU Kommissionens udkast til retsakt "Connecting Europe Facility" (CEF). Energinet.dk fremsender hermed nedenstående høringssvar vedr. energidelen.

*Behov for ny regulering*

EU Kommissionens CEF retsakt er et forsøg på, at adressere den grundlæggende problemstilling, at forskellig national regulering i Europa skaber grundlæggende uens incitament for nye investeringer i europæisk energiinfrastruktur.

Energinet.dk opfatter CEF retsakten er et positivt forsøg på at adresserer en aktuel udfordring med udbygning af vigtig europæisk energiinfrastruktur, men at det stadig må være førsteprioritet, at arbejde for stabil og gennemsigtig national regulering på europæisk plan, der giver mulighed for et rimeligt afkast og en planlægning baseret på samfundsøkonomiske kriterier. Hermed sikres en mere ensartet incitamentsstruktur for investeringsbeslutninger på europæisk plan.

#### *Direkte støtte og finansielle instrumenter*

Uagtet behovet for ny og mere ensartet regulering på europæisk plan er det Energinet.dk's opfattelse, at CEF retsakten på den kortere bane kan bidrage væsentligt til at realisere energiinfrastrukturprojekter, som pt. ikke vil blive realiseret, fordi omkostningerne fordeles skævt mellem flere lande, eller fordi fordelene primært er regionale frem for nationale. Hermed opstår et behov for at adressere projekter, der udgør en positiv samfundsøkonomisk effekt uden at være nationalt attraktive.

I dette lys bliver forslaget om 9,1 mia. euro til energiinfrastruktur et vigtigt bidrag, der sammen med andre tiltag, kan bidrage til at lukke den nuværende investeringskløft på 200 mia. euro som angivet af EU Kommissionen.

Det nye fokus på finansielle instrumenter, så som projektobligationer, lån og garantistillelse er en interessant tilføjelse til den tidligere direkte støtte fra TEN-E og Recovery planen. Energinet.dk ser det som positivt, hvis disse instrumenter, som ønsket af EU Kommissionen, i højere grad kan tiltrække private investeringer til ny energiinfrastruktur.

#### *Fordeling af støttemidler*

Det fremgår af retsakten, at maksimalt 1 mia. euro skal gives i støtte via finansielle instrumenter. Det fremgår imidlertid ikke med samme tydelighed, hvor meget af støtten, der skal gives som direkte tilskud (grants), ligesom det heller ikke fremgår, hvor meget af støtten, der skal målrettet til hhv. el- og gas energiinfrastruktur. Samtidig lægges der op til, at midlerne kan flyttes på tværs af sektorerne (til transport og IT- og telekommunikation). Energinet.dk anbefaler, at der gives indikatorer for fordelingen af midlerne internt på energiområdet.

#### *Støtteberettigede projekter og udvikling af metodiske værktøjer*

Energinet.dk støtter særligt CEF retsaktens udgangspunkt i "Guideline for trans-European energy infrastructure.. 2011/0300 (COD)" i bestemmelsen af hvilke projekter, der er støtteberettigede. Energinet.dk noterer her, at den 10-årige netudviklingsplan (TYNDP), der laves af de europæiske transmissions systemoperatører (TSOer), er det afgørende udgangspunkt for EU Kommissionens udpegning af projekter af fælles europæisk interesse. Kravet om TYNDP blev indført som en del af 3. liberaliseringspakke, og Energinet.dk betragter det som et oplagt næste skridt, at EU Kommissionen nu gør TYNDP til et vigtigt element i det planlæg-

ningsmæssige grundlag, hvorudfra de vigtige europæiske projekter udpeges. Hermed får TYNDP en endnu mere central rolle indenfor europæisk energiinfrastrukturplanlægning end tidligere.

Også i forhold til udviklingen af nye vigtige metodiske værktøjer (cost-benefit analyse, net- og markedsmodel etc.) vælger EU Kommissionen at bygge videre på TSOernes kompetencer. Således lægger EU Kommissionen op til, at ENTSO-E og ENTSOG skal udvikle de metodiske værktøjer, der i sidste ende er med til at afgøre, hvornår et projekt er af europæisk interesse og dermed kan blive støtteberettiget via CEF. Energinet.dk vurderer, at dette arbejde vil blive en stor udfordring for de europæiske TSO'er, særligt når den stramme tidsmæssige deadline tages i betragtning. Energinet.dk er dog samtidig enig i EU Kommissionens tilgang og fokus på TSOernes kompetencer, som det grundlæggende fundament for planlægningen.

#### *Afsluttende bemærkninger*

Energinet.dk betragter det som en positiv udvikling, at reglerne for støtte til infrastruktur nu ensrettes og simplificeres, så den nødvendige fremdrift i gennemførelsen af infrastrukturprojekterne sikres. Denne smidighed bør dog ikke alene gælde projekter af særlig fælles interesse, men også grænseoverskridende projekter generelt, hvor flere staters myndigheder er involveret.

Samtidig finder Energinet.dk det positivt, at udviklingen af europæisk energiinfrastruktur adresseres i EU's faste budget, som en del af den flerårige, finansielle ramme.

Afslutningsvis bør det noteres, at behovet for ny og forstærket europæisk energiinfrastruktur er markant, såfremt EU's klimamålsætninger skal nås. Markedet sørger for størstedelen af investeringerne, men til trods herfor er der stadig en markant mangel på investeringer på op til 200 mia. euro ifølge EU Kommissionen. På denne baggrund mener Energinet.dk umiddelbart, at de foreslåede 9,1 mia. euro, som foreslås fordelt til energi via CEF, er et ambitiøst men passende beløb set i forhold til den markante investeringskløft og kommende års udfordringer med markant udbygning af vedvarende energi på europæisk plan.

Samtidig bør EU Kommissionen dog være opmærksom på ikke, at erstatte behovet for vigtig ny regulering med en CEF støtteordning, der potentielt set kan accelerere kampen om støttemidler på europæisk plan.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Mange medlemslande støtter oprettelsen af CEF, men ikke nødvendigvis de foreslåede beløbsstørrelser. De lande, der modtager støtte under samhørighedsfonden, er skeptiske eller imod at reservere 10 mia. euro fra disse midler til infrastrukturfonden, idet de dermed får mindre sikkerhed for at modtage midlerne og mindre indflydelse på midlernes anvendelse.



#### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen støtter, indenfor en samlet set ansvarlig ramme, oprettelsen af CEF, og at der anvendes midler til grænseoverskridende infrastruktur, særligt på transport- og energiområdet, på EU's budget. Udgangspunktet er, at udrulningen af infrastruktur på energi- og teleområdet skal være markedsdrevet, og at EU-initiativer primært skal være af regulativ karakter. Der er dog markedsfejl, der betyder, at der kan være behov for adgang til risikovillige lånemuligheder og egentlig støtte for på længere sigt at sikre EU's konkurrenceevne og understøtte klima- og energidagsordenen. Tildelingen af midler bør ikke påvirke konkurrencesituationen i negativ retning. Forudsætningen for, at der kan afsættes øgede midler til infrastruktur, er, at dette sker gennem reelle omprioriteringer ifht. den samlede finansielle ramme.

Regeringen lægger vægt på, at forordningen udformes således, at muligheden for at modtage støtte ikke forringes for projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling, såsom Femern Bælt-projektet.

#### **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.