Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske transport- og energinet og om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 [1]

KOM(2004)475 endelig — 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 9. marts 2005 under henvisning til EF-traktatens artikel 156 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede **Virgilio Ranocchiari** til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 21. februar 2005.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 415. plenarforsamling af 9. og 10. marts 2005, mødet den 10. marts, følgende udtalelse med 112 stemmer for, 8 imod og 6 hverken for eller imod:

1. **Indledning**

1.1 **I 2000 steg EU's andel af verdens energiforbrug til 15 %,** hvilket gjorde EU til den største importør og næststørste forbruger (efter USA) med en stigning i den primære energiefterspørgsel mellem 1990 og 2000 på 10 %. I samme periode blev der i mange af de nye medlemsstater foretaget revisioner og omstruktureringer af de politiske og økonomiske systemer, som bevirkede et fald på 17 % i deres behov for primærenergi. Som følge deraf var stigningen i efterspørgslen efter primærenergi i tiårs-perioden gennemsnitligt 6 % i de 25 medlemsstater.

1.2 Scenariet for efterspørgslen efter primærenergi fra 2000 til 2030 viser en gennemsnitlig stigning for EU-25 på 19,3 % med en efterspørgsel blandt de ti nye medlemsstater, som stiger endnu mere (26 %), mens EU-15 ligger på 18,4 %.

1.3 At systemet er forbedret i de ti nye medlemsstater bekræftes af udviklingen i *energiintensitet*, [2] hvor der i EU-25 i perioden 2000-2030 forudses en stigning på 1,7 %, dvs. det samme som i det foregående tiår (1990-2000). Dette tal svarer imidlertid til en stigning på 2,6 % årligt for de ti nye medlemsstater (3,5 % i det foregående tiår) og et fald på 1,7 % i de oprindelige 15 medlemsstater.

1.4 Dette scenario viser imidlertid, at afhængigheden af fossile brændstoffer i de kommende 25 år vil vare ved, og at denne afhængighed vil nærme sig 90 % i 2020.

1.5 **Hvad angår transportsektoren**, som er hovedtemaet for forordningsforslaget, skal der gøres opmærksom på, at den tegner sig for cirka 32 % af energiforbruget, men også at den bidrager med mere end 10 % af Europas BNP, med en fordobling i de sidste 30 år af både varer og passagerer. Sektoren beskæftiger for øjeblikket 10 millioner arbejdstagere. For 2020 forudses en fordobling af trafikken totalt set, hvoraf varer tegner sig for 70 % i EU-15 og cirka 100 % i de ti nye medlemsstater. Denne forøgelse kommer efter en stigning på 185 % for varer og på 145 % for personer i de sidste tredive år. Denne kraftige udvikling har også medført en række negative følger, især overbelastning, som i øjeblikket belaster BNP med cirka 0,5 % årligt og forudses at blive fordoblet i 2010 svarende til 80 mio. EUR. Dagligt er der trafikpropper eller trafikken går helt i stå på 7 500 km vejstrækninger. Det svarer til ca. 15 % af EU-15's transeuropæiske vejnet og ca. 20 % af jernbanenettet. [3]

1.6 Gennemførelsen af infrastrukturer til transportnet (TEN-T) og energinet (TEN-E), der er tilpasset EU's stigende behov, har i mere end ti år figureret i EU's strategier og anses med rette for et afgørende skridt i for det første gennemførelsen af det indre marked og for det andet opnåelsen af Lissabonmålene. Det Europæiske Råd understregede på mødet i Barcelona i 2003 betydningen af at supplere de eksisterende elektricitetsnet og satte som konkret mål at sikre sammenkobling hen over grænserne svarende til 10 % af den installerede nationale produktionskapacitet. På mødet i december 2003 satte Det Europæiske Råd endnu en gang fokus på TEN-T og TEN-E i bestræbelserne på at sætte gang i væksten.

2. **Den nuværende situation**

2.1 Den klare indkredsning af problemerne og andre nye behov er endnu ikke blevet fulgt op af en passende indsats fra alle de berørte aktørers side, i første række medlemsstaterne. For eksempel kan det nævnes, at ud af de 14 store projekter inden for transportsektoren, som medlemsstaterne i 1994 (Det Europæiske Råd i Essen) forpligtede sig til at gennemføre inden

[1] (Foreligger d.d. ikke på dansk. Der tages derfor forbehold for den anvendte terminologi.).

[2] Efterspørgsel i primærenergi pr. enhed af BNP til markedskurs.

[3] EU – Udsigterne for energi- og transportområdet 2000/2004.

2010, var kun tre afsluttet ved udgangen af 2003, og mindre end en fjerdedel af de investeringer, som var nødvendige med henblik på forbindelserne på tværs af grænserne, er tilvejebragt. Hvis det nuværende investeringstempo fortsætter, kan det tage tyve år mere at gennemføre programmet.

2.2 Hvad angår energiområdet er problemet ikke mindre alvorligt, selvom behovet for finansieringstilskud fra EU er langt mindre, som man vil se i det følgende. Der er ingen sammenhæng mellem, hvad nettene fysisk kan klare, og bestemmelserne i lovgivningen. Den forventede liberalisering i 2007, hvor der skal være gennemført et reelt indre elektricitetsmarked, risikerer at få begrænset effekt, hvis der ikke tages skridt til at færdiggøre nettene, som i dag er utilstrækkelige og overbelastede. De steder, hvor der er tale om en høj koncentration på markedet, er det derfor afgørende at få fjernet de fysiske barrierer, som hindrer konkurrencen, for at forebygge negative følger for alle forbrugere, herunder de private. Det må ikke glemmes, at udviklingen af vedvarende energi kan kræve ad hoc-investeringer i de eksisterende energisystemer og tilhørende net.

2.3 Årsagerne til de hidtil beskedne resultater med de transeuropæiske transportnet har Kommissionen indkredset og sammenfattet i sin meddelelse fra 2003 ([4]):

— manglende politisk vilje hos medlemsstaternes beslutningstagere,

— utilstrækkelige finansielle ressourcer afsat til det transeuropæiske net,

— manglende samordning af de projektansvarlige enheder.

2.4 At der er forståelse for denne alarmerende situation bekræftes i den rapport, som ekspertgruppen på højt niveau under ledelse af Karel Van Miert (tidligere konkurrencekommissær) udarbejdede i juni 2003, og som i øvrigt også indeholder interessante anvisninger på, hvordan man kommer ud af dødvandet. Rapporten behandler ikke kun på finansieringsmæssige aspekter, men også behovet for planlægning og koordinering, der knytter sig til EU's udvidelse.

2.5 På baggrund af Van Miert-rapporten fremlagde Kommissionen i oktober 2003 et forslag til revision af retningslinjer for transeuropæiske transportnet tillige med en opdatering af listen over prioriterede projekter, som nu er nået op på tredive, herunder de 14, som allerede var blevet opstillet i Essen. Forslaget blev efterfølgende behandlet og vedtaget af Parlamentet og Rådet den 29. april 2004. Hermed er de nye retningslinjer, prioriteter og projekternes særtræk, bl.a. med hensyn til forventede udgifter således blevet vedtaget.

3. **Kommissionens forslag**

3.1 Det foreliggende forslag til forordning er nødvendiggjort af, at Kommissionen bør være råde over et retligt instrument, som sætter den i stand til at anvende de generelle regler for tildeling af støtte, der er revideret i lyset af ovenstående, således at der kan foretages en klar og pålidelig tildeling af finansielle midler for hele tidsrummet (2007-2013).

3.2 Der var opstået et klart behov for at optimere virkningen af Fællesskabets medfinansiering både kvantitativt med en højere interventionssats end den nuværende, og kvalitativt med anvendelse af nye finansielle instrumenter. Sigtet er at fremme private aktørers deltagelse og at sætte større skub i indgåelsen af offentlige/private partnerskaber.

3.3 Det grundlæggende krav for at opnå støtte fra EU er, at projekterne er af fælles interesse, sikrer sammenkobling på tværs af grænserne og bidrager til integration af markedet i et udvidet EU. Hvad angår transportområdet henvises der især til miljøvirkningerne og behovet for, at højhastighedslinjer frigør strækninger, der skal bruges til transport af varer i en situation med balance mellem transportformerne. På den baggrund vil cirka 80 % af støtten blive bevilget til andre transportformer end vejtransport. Hvad angår energisektoren prioriteres nettets kontinuitet og optimering af dets kapacitet samt gennemførelse af det indre marked og integrering af de nye medlemsstater i markedet, og endelig sammenkobling med vedvarende energikilder.

3.4 For at opfylde disse mål er kriterierne for tildeling og medfinansiering gjort klare og objektive. Kriterierne vil være: **betinget støtte**, hvilket frem for alt betyder målrettet støtte på baggrund af **udvælgelse** og **koncentration af støtte**, der giver forrang til de sammenkoblinger, der tilfører Fællesskabet den største merværdi, og **proportionalitet,** der vil kunne nå op på 30 % ved grænseoverskridende forbindelser (som undtagelsesvis kan komme op på 50 %). Som modydelse skal medlemsstaterne stille passende garantier på grundlag af en finansieringsplan og en klar hensigt om at gennemføre projektet inden for de fastsatte tidsfrister.

3.5 Således vil interventionssatsen for undersøgelser kunne nå op på 50 % for såvel transportnet som energinet. Modsat vil satsen for gennemførelse af transportnet være maksimalt 30 % for nogle afsnit af prioriterede projekter (undtagelsesvist 50 % for grænseoverskridende afsnit) og 15 % i andre projekter af fælles interesse. I energisektoren vil medfinansieringen forblive på 10 %, som allerede fastsat i den nuværende forordning, med mulighed for under særlig forhold at blive hævet til 20 % i tilfælde af særlige økonomiske vanskeligheder og sammenkoblinger med nabolande. Den lavere støtte i energisektoren i forhold til transportområdet og den store forskel mellem de to budgetter har sin berettigelse i, at der anvendes andre fællesskabsinstrumenter i energi-sektoren (strukturfonde og finansiering fra EIB), og at der er større konkurrence mellem operatørerne i en klart markedsstyret sektor. Faktisk er det kun medlemsstaterne, der kan indgive ansøgninger vedrørende transportnettet, mens også private operatører kan søge, når det gælder energinettet.

([4]) Meddelelse af 23. april 2003 »Udvikling af det transeuropæiske transportnet: Nyskabende finansieringsformer - Kompatibilitet mellem automatiske bompengesystemer«.

3.6 Med den nuværende forordning er de disponible midler for perioden 2000-2006 på godt 4,6 mia. EUR, hvoraf 4,2 mia. EUR går til transportområdet, og det hæves med 222 mio. EUR fra 2004 som følge af udvidelsen. Det svarer i praksis til, at der er afsat cirka 600 mio. EUR pr. år i perioden.

3.7 Med det foreliggende forslag hæves den finansielle ramme for TEN-T i perioden 2007-2013 til 20,350 mia. EUR, dvs. 2,9 mia. pr. år (mod 600 mio. EUR i den foregående syvårs-periode), mens den for TEN-E vil være 340 mio. EUR, hvilket bringer TEN-budgettet op på 20,690 mia. EUR.

3.8 Udover stigningen i EU's støtteniveau ligger det nye i, at der er mulighed for at dække risici, der opstår efter gennemførelsesfasen, med EU-midler, såfremt der er særlige hændelser, som måtte medføre en nedgang i de forventede indtægter. Formålet med denne garanti er at fremme den private sektors deltagelse i finansieringen af projekter, men den er dog begrænset til startfasen. De berørte medlemsstater skal også yde et betydeligt bidrag.

3.9 En anden nyhed er forvaltningen af projekter. Kommissionen foreslår, at medlemsstaterne skal spille en central rolle i forbindelse med den tekniske kontrol og certificeringen af udgifter. Kommissionen forbeholder sig endvidere ret til at uddelegere visse opgaver i forvaltningen af programmet til et fremtidigt forvaltningsorgan for de transeuropæiske transportnet, uden at den dog frasiger sig sit ansvar for planlægningen.

4. **Generelle bemærkninger**

4.1 EØSU ser positivt på Kommissionens forslag, som næsten ligger helt på linje med de bemærkninger og opfordringer, der til stadighed er fremført i tidligere udtalelser. ([5])

4.2 Forslaget institutionaliserer den ønskede stigning i Fællesskabets bidrag og indebærer større sikkerhed for såvel medlemsstater som private investorer i forbindelse med offentlige/private partnerskaber. EØSU understreger i den henseende, at den forventede forhøjelse, som er klart større end tidligere, bør anskues ud fra de ovenfor nævnte større behov. I den sammenhæng kan der blot mindes om, at de tredive prioriterede transportprojekter medfører et finansieringsbehov på 225 mia. EUR, hvoraf 140 mia. EUR i perioden 2007-2014.

4.3 EØSU er endvidere enigt i fastlæggelsen af ovennævnte generelle principper, som vil være styrende for tildelingen af EU-støtte, og bifalder endvidere ideen om, at anvendelsen af disse principper besluttes efter udvalgsproceduren for at forenkle processen.

4.4 EØSU bifalder også tanken om støtte, som ikke kun bevilges til indledende undersøgelser og gennemførelsesfasen, men i ganske særlige tilfælde også til igangsættelsen af projektet. Det må ikke undervurderes, at situationen for transportsektoren for det første er meget vanskelig på grund af alle dens mere end velkendte problemer (overbelastning, forurening, sikkerhed, osv.), der har været genstand for mange holdningstilkendegivelser fra EØSU's side, og for det andet, at der er en risiko forbundet med vanskelighederne med energiforsyningen og behovet for at sikre interoperable energinet.

5. **Særlige bemærkninger og konklusion**

5.1 EØSU mener, at der bør føres en meget streng politik over for medlemsstaterne for at undgå forsinkelser i gennemførelsen af de infrastrukturer, som EU har indkredset, og for at sikre, at de indgåede forpligtelser ikke viger for nationale politiske og økonomiske forhold, som måtte opstå. I sidste ende bør der efter resultatløse henstillinger og anmodninger om nærmere oplysninger også kunne pålægges bøder eller endog fremsættes krav om tilbagebetaling af de beløb, som Kommissionen har udbetalt, og som den i så fald kan overføre til andre infrastrukturprojekter, hvor den fastlagte tidsplan er blevet overholdt.

5.2 EØSU frygter dog, at de disponible midler, selv med de forventede forhøjelser, ikke altid vil være tilstrækkelige til at fremme investeringer og bevirke, at de indgåede forpligtelser rent faktisk efterleves. I den forbindelse finder EØSU, at det forslag, som det fremsatte i en tidligere udtalelse ([6]), om oprettelse af en europæisk fond for transportinfrastruktur stadig har sin berettigelse. Fonden skulle finansieres gennem en beskeden afgift på brændstofforbruget i EU-25. Afgiften må ikke modsvares af en forhøjelse af punktafgifterne. Alternativt kunne man genoptage forslaget og begrænse afgiften til de medlemsstater, der deltager i TEN-T-projekter.

5.3 Eftersom det foreliggende forslag til forordning dækker perioden 2007-2013, vil den nuværende forordning forblive gældende med ovennævnte budget indtil dette tidspunkt. Dette medfører en fare for yderligere forsinkelser og genovervejelser, mens man afventer de nye vilkår. Endnu bedre ville det være, hvis den nye forordnings ikrafttræden blev fremskyndet mest muligt, så projekterne umiddelbart kan iværksættes. Det bør dog understreges, at da det kræver tid at indkredse projekter, vil der inden for transportsektoren klart kunne registreres en yderligere stigning i trafikken i afventen på, at nye infrastrukturer, som også vedrører andre transportformer, bliver færdiggjorte, hvilket vil være til stor skade for en harmonisk og afbalanceret udvikling.

([5]) Sonderende udtalelse om revision af projekter vedrørende transeuropæiske net (TEN) indtil 2004 (EUT C 10 af 14.1.2004) og udtalelse om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net (EFT C 125 af 27.5.2002).

([6]) Sonderende udtalelse om revision af listen over projekter vedrørende transeuropæiske net (TEN) indtil 2004 (EUT C 10 af 14.1.2004). I sin udtalelse foreslår EØSU en afgift på 1 cent pr. liter brændstof, der bruges i EU-25 til al vejtransport af varer og personer. Med det nuværende forbrug (ca. 300 mio. tons) vil der kunne blive indbetalt omkring. 3 mia. EUR årligt til fonden.

5.4 EØSU bifalder Kommissionens forslag om at anvende udvalgsproceduren i stedet for den fælles beslutningsprocedure for at fastsætte anvendelsen af, hvilke principper tildelingen af støtte skal bygge på. Disse valg går i retning af den strømlining og forenkling af procedurer, som hele tiden har været ønsket. EØSU stiller imidlertid spørgsmålstegn ved, om det eventuelle organ til forvaltning af transeuropæiske transportnet også imødekommer behovet og ikke snarere risikerer at medføre overlapninger mellem de berørte institutioner. En forudgående præcisering fra Kommissionens side, om hvilke opgaver dette agentur skal pålægges, vil være med til at fjerne disse betænkeligheder.

5.5 EØSU støtter fuldt ud Kommissionens retningslinjer og understreger behovet for en stigning i de midler, der stilles til rådighed. Gennemførelsen af de planlagte infrastrukturer vil bidrage til bæredygtig udvikling, da 80 % af projekterne vedrører transportformer, der ikke er vejtransport, og dermed fører til en nedbringelse af emissioner og trafikbelastning. Man må heller ikke glemme den positive indvirkning, som projekterne har på beskæftigelsesmulighederne på mellemlang sigt, og, hvad der er lige så vigtigt, forbedring af EU-borgernes liv på lang sigt, især for indbyggere i meget trafikbelastede transitområder.

5.6 EØSU understreger endnu en gang, at det er fuldt overbevist om, at der består et strategisk behov for et transeuropæisk energi- og transportnet, som skal spille en central rolle med hensyn til at skabe forudsætningerne for at sikre fri bevægelighed for personer, varer og tjenester. Dette er et nødvendigt og uomgængeligt mål for opbygningen af et integreret og konkurrencedygtigt EU, der stemmer overens med Lissabonstrategien og overholder princippet om miljøvenlig udvikling.

Bruxelles, den 10. marts 2005

Anne-Marie SIGMUND

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

BILAG

til Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse

Følgende ændringsforslag blev forkastet under forhandlingerne, men opnåede mindst en fjerdedel af de afgivne stemmer:

Punkt 5.2

læses:

»5.2 EØSU frygter dog, at de disponible midler, selv med de forventede forhøjelser, ikke altid vil være tilstrækkelige til at fremme investeringer og bevirke, at de indgåede forpligtelser rent faktisk efterleves. ~~I den forbindelse finder EØSU, at det forslag, som det fremsatte i en tidligere udtalelse, om oprettelse af en europæisk fond for transportinfrastruktur stadig har sin berettigelse. Fonden skulle finansieres gennem en beskeden afgift på brændstofforbruget i EU-25. Afgiften må ikke modsvares af en forhøjelse af punktafgifterne. Alternativt kunne man genoptage forslaget og begrænse afgiften til de medlemsstater, der deltager i TEN-T-projekter.~~«

Begrundelse

Som ordføreren meget rigtigt anfører, har medlemsstaterne selvbestemmelsesret på skatteområdet. Udvalget kan ikke foreslå omlægninger af afgifterne i medlemsstaterne og skal heller ikke gøre det.

Afstemningsresultat:

For: 43

Imod: 65

Hverken for eller imod: 9.