Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska transport- och energinät och om ändring av rådets förordning(EG) nr 2236/95

(KOM(2004) 475 slutlig – 2004/0154 COD)

(2005/C 234/14)

Den 9 mars 2005 beslutade rådet att i enlighet med artikel 156 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovannämda yttrande.

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 21 februari 2005. Föredragande var **Virgilio Ranocchiari**.

Vid sin 415.e plenarsession den 9–10 mars 2005 (sammanträdet den 10 mars) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 112 röster för, 8 röster emot och 6 nedlagda röster:

1. **Inledning**

1.1 **År 2000 konsumerade Europeiska unionen 15 % av världens totala energiförbrukning** och stod för den största importen och den näst största konsumtionen (efter USA) med en efterfrågan på primärenergi som ökade med 10 % mellan 1990 och 2000. Under samma period genomförde många av de tio nya medlemsstaterna översyner och omstruktureringar av de politiska och ekonomiska systemen, vilket medförde att deras behov av primärenergi minskade med 17 %. Följaktligen steg efterfrågan på primärenergi med i genomsnitt 6 % i de 25 EU-länderna.

1.2 Efterfrågan på primärenergi kommer enligt prognoserna att öka med i genomsnitt 19,3 % i EU-25 under perioden 2000–2030, och den antas öka mest i de tio nya länderna (26 %) medan den i EU-15 antas uppgå till 18,4 %.

1.3 Som bevis på de tio nya ländernas förbättrade system räcker det att nämna energiintensiteten [1], som för EU-25 beräknas öka med 1,7 % årligen under perioden 2000–2030, det vill säga samma ökning som under det senaste årtiondet (1990–2000). Detta motsvarar en årlig ökning med 2,6 % för de tio nya länderna (3,5 % under det senaste årtiondet) och en minskning med 1,7 % för de 15 gamla länderna.

1.4 Detta framtidsscenario förutser dock ett fortsatt beroende under de närmaste tjugofem åren av fossila bränslen som kommer att uppgå till nära 90 % år 2020.

1.5 Ett huvudtema i förslaget till förordning är **transporter**, som står för ca 32 % av energiförbrukningen men också bidrar till 10 % av EU:s BNP. Det har skett en fördubbling under de senaste 30 åren både när det gäller gods- och passagerartrafik. Transportbranschen sysselsätter för närvarande 10 miljoner människor. Till år 2020 räknar man med en fördubbling av trafiken totalt sett med en ökning av godstrafiken i EU-15 med 70 % och med ca 100 % i de tio nya länderna. Denna ökning följer på en ökning med 185 % av godstrafiken och 145 % av persontrafiken under de senaste trettio åren. Denna kraftiga utveckling har medfört en rad negativa följder, i synnerhet trafikstockningar som för närvarande belastar BNP med 0,5 % årligen, med en beräknad fördubbling till år 2010 motsvarande ca 80 miljoner euro. Dagligen blockeras 7 500 km vägar, vilket representerar ca 15 % av det transeuropeiska vägnätet i EU-15 och ca 20 % av järnvägsnätet, av stopp i trafiken [2].

1.6 Genomförandet av infrastruktur för transeuropeiska transport- och energinät som är anpassade till Europeiska unionens stigande behov hör sedan ett tiotal år till gemenskapsstrategierna, och betraktas med all rätt som grundläggande i första hand för att genomföra den inre marknaden och i andra hand för att uppfylla Lissabonmålen. Vid Europeiska rådet i Barcelona 2002 framhölls att det är nödvändigt att komplettera befintliga elnät och man fastställde som konkret mål att säkra gränsöverskridande samtrafik motsvarande minst 10 % av den nationella kapaciteten. På mötet i december 2003 framhöll Europeiska rådet de transeuropeiska transport- och energinäten som viktiga faktorer för tillväxt.

2. **Den nuvarande situationen**

2.1 Berörda parter, framför allt medlemsstaterna, har inte vidtagit lämpliga åtgärder för att tillmötesgå nuvarande och kommande behov. Till exempel kan nämnas att av de 14 stora projekt inom transportsektorn som medlemsstaterna vid Europeiska rådets möte i Essen 1994 åtog sig att genomföra till

[1] Efterfrågan på primärenergi per BNP-enhet i marknadspriser.

[2] *EU Energy and Transport Outlook 2000/2004.*

2010 hade endast tre avslutats 2003, och mindre än en fjärdedel av de nödvändiga investeringarna för gränsöverskridande förbindelser hade uppbringats. Med nuvarande investeringstakt kommer det att ta tjugo år till att genomföra programmet.

2.2 Problemet är inte mindre allvarligt när det gäller energiområdet, även om behovet av EU-stöd är betydligt mindre, vilket kommer att framgå av följande. Det finns ingen överensstämmelse mellan nätens faktiska kapacitet och bestämmelserna i lagstiftningen. Avregleringen, som skall vara uppnådd 2007 och bidra till en inre marknad för elektricitet, riskerar att få begränsade effekter om ingenting görs för att komplettera dagens otillräckliga eller överbelastade nät. Där koncentrationen är hög på marknaden är det dock ytterst viktigt att undanröja fysiska hinder som hindrar konkurrensen, för att förebygga negativa följder för alla konsumenter, inklusive privatpersoner. Utvecklingen av förnybar energi kan också kräva särskilda investeringar i befintliga energisystem och nät.

2.3 Kommissionen identifierar och sammanfattar i sitt meddelande från 2003 ([3]) orsakerna till de hittills blygsamma resultaten av projekten för transeuropeiska transportnät på följande sätt:

— Bristande politisk vilja hos beslutsfattarna i medlemsstaterna.

— Otillräckliga finansiella resurser avsatta till transeuropeiska nät.

— Bristande samordning mellan projektansvariga enheter.

2.4 Den bekymmersamma situationen uppmärksammas i en rapport från juni 2003 av högnivågruppen under ledning av **Karel van Miert** (f.d. kommissionär med ansvar för konkurrens), som också lägger fram intressanta förslag på lösningar. Rapporten tar upp inte endast finansiella aspekter utan även behovet av organisation och samordning i samband med utvidgningen av Europeiska unionen.

2.5 På grundval av van Miert-rapporten lade Europeiska kommissionen i oktober 2003 fram ett förslag till översyn av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten samt en uppdatering av listan på prioriterade projekt som nu uppgår till ett trettiotal inklusive de fjorton som fastställdes i Essen. Förslaget granskades och antogs av Europaparlamentet och rådet den 29 april 2004. Sedan dess gäller alltså de nya riktlinjerna, prioriteringarna samt projektinriktningarna, även i fråga om förväntade kostnader.

3. **Kommissionens förslag**

3.1 Förslaget till förordning är nödvändigt för att kommissionen skall få ett rättsligt instrument som gör det möjligt att tillämpa allmänna regler avseende tilldelning av stöd, som reviderats i ljuset av ovanstående, och att genomföra en säker och pålitlig tilldelning av finansiella medel för hela perioden (2007–2013).

3.2 Det har uppstått ett klart behov att optimera effekterna av EU:s samfinansiering, både kvantitativt genom högre interventionsinsats än den nuvarande och kvalitativt genom nya finansiella instrument. Målet är att främja privata aktörers deltagande och att få till stånd allt fler offentlig-privata partnerskap.

3.3 Ett grundläggande villkor för att få EU-stöd är att projekten är av gemensamt intresse, garanterar gränsöverskridande förbindelser och bidrar till en integrerad marknad i ett utvidgat Europa. När det gäller transporter nämns särskilt miljöeffekterna och nödvändigheten av att höghastighetslinjer lämnar utrymme för godstrafik för att få till stånd en omfördelning. Därför kommer ca 80 % av EU-stödet att beviljas andra transportsätt än vägtransporter. Prioriteringar för energisektorn är att behålla och maximalt utöka kapaciteten på befintliga nät, att genomföra den inre marknaden och integrera de nya medlemsstaterna på marknaden samt att utnyttja förnybara energikällor.

3.4 För att uppfylla dessa mål skall principerna för tilldelning och samfinansiering vara tydliga och objektiva. Principerna för EU-stöd är: **Villkorlighet**, vilket innebär stöd som bygger på **selektivitet och koncentration** och som är inriktat på de förbindelser som ger högsta mervärdet på gemenskapsnivå, samt **proportionalitet**. Stöd kan i fråga om gränsöverskridande förbindelser uppgå till 30 % (i exceptionella fall 50 %). I gengäld skall staterna som garanti upprätta en finansieringsplan och åta sig att genomföra projekten inom utsatt tid.

3.5 EU-stöd till förstudier kan uppgå till 50 % för transeuropeiska transport- och energinät. Däremot skall stödet för att bygga transeuropeiska transportnät maximalt uppgå till 30 % för vissa delar av prioriterade projekt (undantagsvis 50 % för gränsöverskridande sträckor) och till 15 % för andra projekt av gemensamt intresse. På energiområdet skall samfinansieringen även fortsättningsvis högst uppgå till 10 %, såsom i den nuvarande förordningen, med möjlighet att undantagsvis uppgå till 20 % i de fall då det finns särskilda problem i fråga om finansiering och förbindelser med grannländer. Det lägre EU-stödet till energisektorn i förhållande till transportsektorn och den stora skillnaden i belopp motiveras av att det i energifrågor finns andra gemenskapsinstrument att tillgå såsom strukturfonder och lån från Europeiska investeringsbanken, samt av att det är större konkurrens mellan operatörerna i en tydligt marknadsstyrd sektor. Det är faktiskt bara medlemsstaterna som kan lämna in ansökningarna om EU-stöd till transportnät, medan också privata operatörer kan lämna in ansökningar när det gäller energinätet.

([3]) Meddelande av den 23 april 2003: ”Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet: Innovativa finansieringsmetoder – Driftskompatibla elektroniska vägtullsystem”.

3.6 I den nu gällande förordningen är de disponibla medlen för perioden 2000–2006 drygt 4,6 miljarder euro, varav 4,2 miljarder är avsedda för transporter, en ökning med 225 miljoner från och med 2004 till följd av utvidgningen. I praktiken innebär detta att ca 600 miljoner euro om året kan användas under perioden.

3.7 I föreliggande förslag till förordning höjs anslaget till transeuropeiska transportnät under perioden 2007–2013 med 20,350 miljarder euro, dvs. 2,9 miljarder om året (att jämföras med 600 miljoner euro om året under den förra sjuårsperioden), medan anslaget till transeuropeiska energinät kommer att uppgå till 340 miljoner vilket innebär att gemenskapsbudgeten för transeuropeiska nät uppgår till 20,690 miljarder euro.

3.8 Förutom ökade bidragsnivåer ligger det nya i att det kommer att vara möjligt att med EU-medel täcka risker som uppstår efter genomförandefasen, om särskilda händelser medför en nedgång i förväntade inkomster. Syftet med denna garanti är att främja den privata sektorns deltagande i finansieringen av projekt, men den är begränsad till startfasen. Berörda medlemsstater skall också bidra väsentligt.

3.9 En annan nyhet är förvaltningen av projekten. Kommissionen föreslår att medlemsstaterna får det huvudsakliga ansvaret för teknisk kontroll och utgiftskontroll. Dessutom förbehåller sig kommissionen också rätten att delegera vissa uppgifter i programmens förvaltning till ett framtida förvaltningsorgan för transeuropeiska transportnät utan att för den skull avstå från sitt ansvar för planeringen.

4. **Allmänna kommentarer**

4.1 EESK ser positivt på kommissionens förslag, som beaktar nästan samtliga kommentarer och uppmaningar i tidigare yttranden ([4]).

4.2 Med förslaget säkerställs en önskvärd ökning av gemenskapsstöd och större säkerhet för både medlemsstater och privata investerare i samband med offentlig-privata partnerskap. EESK framhåller att det ökade stödet, som är klart större än tidigare, bör motsvara de ökade behoven som angivits ovan. De trettio prioriterade transportprogrammen innebär ett finansieringsbehov på 225 miljarder euro, varav 140 miljarder under perioden 2007–2014.

4.3 EESK stöder även de ovan nämnda allmänna principerna för beviljande av EU-stöd, och välkomnar idén att tillämpningen av dessa principer beslutas genom kommittéförfarande för att förenkla proceduren.

4.4 EESK välkomnar även idén om stöd inte endast till förstudier och till genomförandefasen utan också i undantagsfall till projektets inledande driftskostnader. Man skall inte underskatta att situationen för transportsektorn för det första är mycket svår på grund av välkända problem såsom trafikstockningar, föroreningar, olycksrisker osv., något som föranlett många ställningstaganden från kommitténs sida, och för det andra de risker som föreligger i samband med svårigheterna med energiförsörjning och behovet att se till att energinäten är driftskompatibla.

5. **Särskilda kommentarer och slutsatser**

5.1 EESK menar att det bör föras en fast politik gentemot medlemsstaterna så att inga förseningar uppstår i genomförandet av den infrastruktur som Europeiska unionen fastställt, och för att säkerställa att åtaganden inte får ge vika för nationella politiska och ekonomiska förhållanden som kan uppstå. Att inte hörsamma uppmaningar och förfrågningar om förtydliganden bör leda till böter eller krav på återbetalning av belopp som betalats ut av kommissionen, som sedan kan överföra beloppen till andra infrastrukturprojekt som följt den fastlagda tidsplanen.

5.2 EESK befarar dock att trots det ökade stödet kommer de disponibla resurserna inte att vara tillräckliga för att stimulera investeringar och säkerställa att åtaganden faktiskt efterlevs. Därför menar vi att det förslag som vi lagt fram i ett tidigare yttrande ([5]) om att inrätta en europeisk fond för transportinfrastruktur fortfarande har sitt berättigande. Fonden skulle bekostas genom en blygsam skatt på bränsle som förbrukas i de 25 medlemsstaterna, utan att denna skatt ledde till en ökning av punktskatterna. Alternativt skulle man kunna återuppta förslaget och begränsa avgiften till de medlemsstater som är berörda av projekt för transeuropeiska transportnät.

5.3 Eftersom det föreliggande förslaget till förordning omfattar perioden 2007–2013 kommer den nuvarande förordningen med ovan nämnda budget att gälla fram till dess. Det innebär risker för ytterligare förseningar och ändrade planer medan man väntar på nya villkor. Det vore bättre om den nya förordningen trädde i kraft så tidigt som möjligt så att projekten genast kunde påbörjas. Det är viktigt att betona att det tar tid att planera projekt, och att vägtrafiken otvivelaktigt kommer att öka ytterligare i väntan på att ny infrastruktur inom andra transportsätt blir tillgänglig. Detta är till skada för en harmonisk och väl avvägd utveckling.

([4]) Förberedande yttrande om översyn av förteckningen över TEN-projekt inför 2004 och yttrande (EUT 10, 14.1.2004) och yttrande om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät (EUT C 125, 27.5.2002).

([5]) Förberedande yttrande om översyn av TEN-projekt inför 2004 (EUT 10, 14.1.2004). I sitt yttrande föreslår EESK en skatt på 1 cent per liter bränsle som förbrukas i de 25 medlemsstaterna för all gods- och persontrafik som går på väg. Med nuvarande förbrukning (ca 300 miljoner ton) skulle fonden inbringa cirka 3 miljarder euro per år.

5.4 EESK ställer sig positiv till kommissionens förslag att använda kommittéförfarandet i stället för samrådsförfarandet för att fastställa vilka principer tilldelningen av stöd skall bygga på. Detta val är i linje med målet om enklare förfaranden, något som alltid är önskvärt. Däremot undrar EESK om det föreslagna förvaltningsorganet för transeuropeiska transportnät tillmötesgår detta behov eller om det inte snarare riskerar att medföra överlappningar mellan berörda institutioner. Ett klargörande från kommissionens sida om detta organs uppgifter skulle kunna skingra dessa tvivel.

5.5 Kommittén delar fullt ut kommissionens uppfattning och understryker behovet av en ökning av nu tillgängliga medel. Den planerade infrastrukturen kommer att bidra till en hållbar utveckling, eftersom 80 % av projekten är avsedda för andra transportsätt än vägtransporter, vilket kommer att minska utsläppen och trafikstockningarna. Man skall heller inte glömma den positiva effekt som projekten kommer att ha på sysselsättningen på medellång sikt, och inte minst på livskvaliteten på lång sikt för de europeiska medborgarna, i synnerhet de som bor i områden med omfattande transittrafik.

5.6 Till sist kan kommittén på nytt bekräfta sin fulla övertygelse att det finns ett strategiskt behov av transeuropeiska energi- och transportnät, som har en viktig roll för att skapa förutsättning för fri rörlighet för personer, varor och tjänster. Detta är ett nödvändigt och oundgängligt mål för att bygga upp en integrerad och konkurrenskraftig europeisk union i enlighet med Lissabonstrategin och principen om en miljövänlig utveckling.

Bryssel den 10 mars 2005

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Anne-Marie SIGMUND

BILAGA

till yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén

Följande ändringsförslag avslogs men fick minst en fjärdedel av rösterna:

Punkt 5.2

Ändra enligt följande:

”5.2 EESK befarar dock att trots det ökade stödet kommer de disponibla resurserna inte att vara tillräckliga för att stimulera investeringar och säkerställa att åtaganden faktiskt efterlevs. ~~Därför menar vi att det förslag som vi lagt fram i ett tidigare yttrande om att inrätta en europeisk fond för transportinfrastruktur fortfarande har sitt berättigande. Fonden skulle bekostas genom en blygsam skatt på bränsle som förbrukas i de 25 medlemsstaterna, utan att denna skatt ledde till en ökning av punktskatterna. Alternativt skulle man kunna återuppta förslaget och begränsa avgiften till de medlemsstater som är berörda av projekt för transeuropeiska transportnät.~~”

Motivering

Såsom föredraganden mycket riktigt påpekat har medlemsstaterna beslutanderätt i skattefrågor. Kommittén kan inte föreslå skatteförändringar i medlemsstaterna, och har inte rätt att göra det.

Röstningsresultat

Röster för: 43

Röster emot: 65

Nedlagda röster: 9