

Regionsudvalgets udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net«

(1999/C 93/05)

REGIONSUDVALGET har —

under henvisning til Kommissionens forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net (KOM(1998) 172 endelig udg. — 98/0101 SYN) (1),

under henvisning til Rådets beslutning af 19. maj 1998 om i henhold til artikel 129 D og 198 C, stk. 1, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, at anmode om Regionsudvalgets udtalelse,

under henvisning til præsidiets beslutning af 15. juli 1998 om at henvise det forberedende arbejde til Underudvalg 3 »Europæiske Net, Transport, Informationsfundet«,

under henvisning til Underudvalg 3's forslag til Regionsudvalgets udtalelse (CdR 217/98 rev.), som blev vedtaget den 27. november 1998 med Anders Gustâv og Ramón L. Valcárcel Siso som ordførere —

på den 27. plenarforsamling den 13.-14. januar 1999 (mødet den 14. januar) enstemmigt vedtaget følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Unionen prioriterer udviklingen af de transeuropæiske net (TEN) meget højt. Nettetenes betydning anerkendtes i Maastricht-traktaten såvel som i Kommissionens hvidbog fra 1993, der peger på nettetenes og nøgleelementer til fremme af vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse. Deres betydning fremhæves igen i Agenda 2000.

1.2. Den fortsatte udbygning af de transeuropæiske net fremmer en bæredygtig udvikling og knytter de enkelte regioner nærmere til hinanden. Nettetene skaber også forbindelser til ansøgerlandene i Central- og Østeuropa.

1.3. De fortsatte bidrag fra Unionen til nettetenes gennemførelse retfærdiggøres af fordelenes tværopæiske karakter.

1.4. Prioriterede programmer, der bidrager væsentligt til vækst, beskæftigelse og udbredelse af kendskabet til ny teknologi, skal tildeles flere midler. Navnlig når der er tale om transeuropæiske net, forskning og innovation, erhvervsuddannelse/undervisning, indførelse af miljøvenlige teknologier og foranstaltninger til støtte for små og mellemstore virksomheder.

1.5. Rådet vedtog i 1995 forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle retningslinjer for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net.

I lyset af de hidtidige erfaringer kan forordningen forbedres på en række punkter. Kommissionen foreslår derfor en begrænset revision.

1.6. Ifølge den gældende forordning skal Rådet inden udgangen af 1999 beslutte, hvorvidt og på hvilke betingelser de foranstaltninger, der er truffet, kan fortsætte efter 1999. Forslaget fremlægges nu, bl.a. fordi lovgivningsproceduren tager lang tid.

1.7. Det anses desuden for hensigtsmæssigt, at revisionen samordnes og gennemføres parallelt med revisionen af strukturfondene og samhørighedsfonden. Herved vil man styrke koordinationen mellem de forskellige finansielle instrumenter til brug for de transeuropæiske net.

1.8. Regionsudvalget anser udviklingen af de transeuropæiske net for at være en af de mest indlysende og effektive metoder til at knytte Unionens regioner tættere sammen. Når de forbindes med de nationale, regionale og lokale net, vil det skabe et gunstigt miljø for økonomisk udvikling i alle dele af Unionen, og således bidrage til større og mere ligeligt fordelt velstand i samtlige medlemsstater.

1.9. Regionsudvalget er enig i, at det er vigtigt at samordne revisionen af forordningen med revisionen af strukturfondene og Samhørighedsfonden.

2. Erfaringer med den gældende forordning

2.1. Kommissionen har med henblik på revisionen udarbejdet en kort rapport om, hvordan forordningen

(1) EFT C 175 af 8.6.1998, s. 7.

hidtil har virket. Bedømmelsen bygger på Kommissionens, medlemstaternes og de private operatørers praktiske erfaringer i de seneste 3 år.

2.2. De nuværende finansielle instrumenters hensigtsmæssighed og de problemer, der skaber hindringer for offentlig-private partnerskaber i transportsektoren, var i 1996/1997 genstand for grundige drøftelser i Neil Kinnocks »gruppe på højt plan«.

2.3. Selv om erfaringerne med forordningen er virkelig gode, kan den dog forbedres på visse områder. Evalueringen sammenfattes i 5 punkter. Det konkluderes, at tal og kendsgerninger:

- (1) i lyset af de forventede kommende investeringer — synes at retfærdiggøre en tilsvarende forhøjelse af referencebeløbet til den nye forordning,
- (2) synes at vise, at der er behov for en undersøgelse af, om det kan betale sig at fordele den økonomiske støtte til en lang række projekter i form af relativt beskedne bidrag,
- (3) synes at afsløre administrative ulemper ved at planlægge år for år, sådan som det er fastsat i forordningen — i stedet foreslås en flerårig planlægning,
- (4) synes at retfærdiggøre udvidet fællesskabsstøtte til projekter af bred tværeurøpæisk interesse og med et netværksudbytte, der beviseligt er meget højt,
- (5) synes at vise behovet for yderligere fremme af offentlig-private partnerskaber, ikke mindst ved at udvide støttemulighederne til også at omfatte bidrag til fonde med risikovillig kapital.

2.4. Herefter redegøres i rapporten for udgifter og aktiviteter, de forskellige muligheder for finansiel intervention samt udvælgelses- og evalueringskriterier for projekter vedrørende transeuropæiske net inden for transport, energi og telekommunikation.

2.5. Regionsudvalget finder de udvidede budgetrammer tilstrækkelig begrundede i de transeuropæiske nets store betydning for samhørigheden i Unionen, for forbedringen af konkurrenceevnen og for beskæftigelsen.

2.6. Regionsudvalget har desuden forståelse for, at de mange ansøgninger medfører en stor arbejdsbyrde i forbindelse med forvaltningen af den finansielle støtte i medfør af forordningen.

2.7. At dømme efter erfaringerne kan selv forholdsvis små projekter være overordentligt berettigede ud fra et socioøkonomisk synspunkt. I forbindelse med en cost-benefit-analyse af forvaltningen af et stort antal små projekter bør projekternes nytte og de med disse forbundne omkostninger være afgørende.

2.8. Vejledende flerårig planlægning er et gennemprøvet instrument i mange medlemsstater. Regionsudvalget bifalder, at der indføres et krav om flerårig planlægning i forordningen.

2.9. Regionsudvalget finder, at det i visse tilfælde kan være berettiget med et højt niveau for Fællesskabets finansielle deltagelse, når det gælder gennemførelse af undersøgelser og projekter som fastsat i artikel 4 i forordningsforslaget.

2.10. Regionsudvalget synes ikke, at der er gjort tilstrækkelig brug af princippet om offentlig-private partnerskaber, og det finder det berettiget på forskellige måder at øge antallet af projekter, der samfinansieres af offentlige og private operatører.

3. Den foreslåede revision

3.1. Et af de vigtigste formål med revisionen er med udgangspunkt i Kommissionens, medlemstaternes og de private operatørers erfaringer at forbedre, forenkle og tilpasse gennemførelsen af forordningen, hvor det er berettiget.

3.2. *Vejledende flerårig planlægning*

3.2.1. På baggrund af de indhøstede erfaringer mener Kommissionen, at det er nødvendigt at udvikle en ny strategi, der dækker flere år. Dette foreslås gennemført gennem vejledende flerårige programmer for bestemte sektorer eller områder (artikel 5a).

3.2.2. Projekter, der finansieres inden for budgettet for transeuropæiske net, er almindeligvis store og langsigtede, ikke mindst på transportområdet. Nationale myndigheder med ansvar for infrastrukturplanlægning har med regelmæssige mellemrum udtrykt ønske om at få overblik over fællesskabsfinansieringen på mellemlangt sigt.

3.2.3. Dette kan være så meget desto vigtigere for projekter, der finansieres af den private sektor eller gennem offentlig-private partnerskaber, eftersom fastsættelsen af finansieringspakker for sådanne projekter forudsætter, at alle deltagere indgår bindende forpligtelser på langt sigt.

3.2.4. Forslaget indebærer, at fællesskabsstøtte til et givet projekt kan administreres som en enkelt flerårig tildeling i stedet for som en række etårige tilbagevendende projektforslag.

3.2.5. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan budgetforpligtelser vedrørende langsigtede projekter behandles på samme måde som under strukturfondene, dvs. have form af årlige forpligtelsesrater baseret på Kommissionens oprindelige beslutning om at finansiere et projekt.

3.2.6. Regionsudvalget anser indførelsen af et »vejledende flerårigt program« for at være den vigtigste

ændring i forordningen. Dette vil være en stor fordel for ansøgerne, samtidig med at det vil lette forvaltningen af ansøgningerne.

3.2.7. Regionsudvalget finder det desuden vigtigt, at Kommissionen undersøger, hvordan det lokale og regionale niveau kan høres under programmeringen på behørig vis.

3.3. Fællesskabsstøttens former og omfang

3.3.1. Kommissionen, medlemsstaterne og initiativtagere fra den private sektor har siden 1995 behandlet 1 145 ansøgninger om sammenlagt 3 232 mio. ecu. Kommissionen og udvalget om transeuropæiske net har godkendt 448 støttebidrag på i alt 983 mio. ecu. Støtten til energisektoren og telekommunikationssektoren har hidtil været begrænset til undersøgelser.

3.3.2. På grundlag af de indhøstede erfaringer fra disse aktiviteter foreslår Kommissionen:

at Fællesskabets finansielle deltagelse i henhold til forordningen godt må overstige 50 % af de samlede omkostninger, når det drejer sig om undersøgelser, der foretages på Kommissionens initiativ [artikel 4, stk. 1, litra a)];

3.3.3. at femårsgrænsen for rentegodtgørelse afskaffes;

3.3.4. at støtte kan gives i form af tilskud eller risikovillig kapital til investeringsfonde eller tilsvarende finansielle foretagender, der som hovedformål har at skaffe risikovillig kapital til transeuropæiske netprojekter [artikel 4, stk. 1, litra e)];

3.3.5. at Kommissionen bestræber sig på at maksimere multiplikatoreffekten af de finansielle ressourcer, der stilles til rådighed i medfør af denne forordning, ved at fremme anvendelsen af private finansieringskilder (artikel 4, stk. 3);

3.3.6. at den øvre grænse for støtte forhøjes fra 10 til 20 % af de samlede investeringsomkostninger for projekter, der berører mere end en medlemsstat eller i bredere forstand er af væsentlig transeuropæisk interesse, herunder projekter med en vigtig miljømæssig dimension (tilføjelse til artikel 5, stk. 3).

3.3.7. Regionsudvalget ønsker desuden at understrege, at der er forskelle mellem de forskellige dele af nettet, og at Unionen, medlemsstaterne og de lokale administrative enheder derfor ikke altid har de samme interesser. Det synes således at være på sin plads at hæve støtteniveauet til 20 % af de samlede investeringsomkostninger, når Unionen har særligt store interesser på spil. Det kan f.eks. være tilfældet ved »manglende forbindelser«, ikke mindst i forbindelse med grænseoverskridende projekter.

3.3.8. Overbelastede forbindelser i tætbefolkede områder, hvor der opstår kødannelser for den transeuropæi-

ske transport pga. regionaltrafikken, er et andet eksempel på »svage« led i de transeuropæiske net. I regioner af denne art må der træffes foranstaltninger til at adskille den lokale trafik fra den gennemgående. Dette kan ske gennem nye gennemkørselskorridorer eller gennem regulerende foranstaltninger. Nye forbindelser i intensivt udnyttede områder, hvor konkurrencen om land er hård, tenderer mod at blive dyrere og dyrere. Sådanne eksklusive forbindelser er ofte vanskelige at finansiere via de nationale og lokale myndigheders almindelige midler. Ekstra stimulering i form af øgede tilskud fra Unionen vil virke befordrende på mulighederne for at finde regionale samfinansieringsløsninger for sådanne projekter. Efter Regionsudvalgets mening kan denne type projekter fortolkes ind i udtrykket »af væsentlig transeuropæisk interesse«.

3.3.9. De transeuropæiske nets infrastruktur skal tilkøbes regionale og lokale transportinfrastrukturer og -systemer for at fremme intermodaliteten samt bæredygtige, effektive og miljøvenlige offentlige transportsystemer.

3.3.10. Det er berettiget, at Kommissionen bestræber sig på at skabe de bedste forudsætninger for at tiltrække privat kapital til finansiering af de transeuropæiske net.

3.3.11. Den økonomiske og finansielle situation i EU-landene har bremset de offentlige investeringer, hvilket især har ramt transportinfrastrukturen. Ikke desto mindre bliver trafikken og bilparken ved med at vokse kraftigt.

3.3.12. Denne uligevægt mellem udbud og efterspørgsel har øget de eksterne omkostninger ved transport, især de samfundsmæssige såsom flaskehalse, miljøforringelse og trafikulykker.

3.3.13. I den aktuelle debat skal der følgelig tages højde for, at konkurrenceevnen og samhørigheden i EU på den ene side kræver bedre forbundne og mere effektive transportnet, som kan opsuge den voksende trafik og fremme mobiliteten, mens miljøbeskyttelsen på den anden side sætter grænser for udbygningen af disse net og fordyrer investeringerne.

3.3.14. Disse omstændigheder og behovet for at fremskaffe finansielle midler til afhjælpning af infrastruktur manglen gør det nødvendigt at indføre nye og mere fleksible finansieringsformer og -systemer, som gør det mere attraktivt for den private sektor at deltage, og som kan tiltrække kapital.

3.3.15. Endvidere henleder Regionsudvalget opmærksomheden på, at der i begrundelsen til forordning

(EF) nr. 2236/95 flere gange henvises til målene i artikel 129 B og de i artikel 129 C nævnte retningslinjer, som skal bidrage til virkeliggørelsen af målene i artikel 7 A og 130 A i traktaten om Den Europæiske Union. I dette forslag til forordning er nogle af de tidligere henvisninger udgået, men regionerne, især de afsidesliggende, landdistrikterne og regioner med udviklings efterslæb, har faktisk en interesse i, at disse retningslinjer ekspliciteres, så de kan vurdere, om den foreslåede ændring af forordningen er i overensstemmelse med den kurs, der er afstukket i traktaten om Den Europæiske Union.

3.3.16. Regionsudvalget mener, at et vigtigt element i de transeuropæiske net er deres bidrag til samhørigheden og en harmonisk og retfærdig udvikling af regionerne. Derfor bør den foreslåede forordning sigte mod at fremme ikke blot sammenkoblingen og interoperabiliteten mellem de nationale net, men også adgangen til dem samt forbindelserne mellem øer, indlandsregioner, afsidesliggende egne og generelt de mindst udviklede regioner.

4. Andre ændringer

4.1. De øvrige forslag til ændringer er af supplerende eller teknisk art og omhandler især budget- og procedurebestemmelser, evaluering, overvågning, opfølgning, information og offentlighed samt regler for indgivelse af støtteansøgning, herunder en bestemmelse om medlemsstaternes samtykke til støtteansøgninger indgivet af den private sektor.

4.2. Artikel 8 i forordningsforslaget giver således mulighed for, at direkte berørte offentlige eller private virksomheder eller organer efter aftale med de nationale

myndigheder kan indgive støtteansøgning til Kommissionen.

4.3. Regionsudvalget mener, at der til denne artikel bør tilføjes et nyt stk., hvorefter lokale og regionale myndigheder får mulighed for at indgive ansøgninger om støtte til gennemførelse af undersøgelser direkte til Kommissionen uden først at skulle indhente den pågældende medlemsstats samtykke hertil. Dermed vil støtteansøgninger vedrørende henholdsvis undersøgelser og projekter blive behandlet forskelligt. For projekters vedkommende er det nødvendigt at indhente medlemsstatens samtykke, før en lokal eller regional myndighed indgiver støtteansøgning til Kommissionen, men efter Regionsudvalgets mening bør de lokale og regionale myndigheder have friere spillerum til gennemførelse af undersøgelser. For det første er det de lokale og regionale forvaltninger, der har ansvaret for en stor del af infrastrukturplanlægningen, og for det andet bør regionernes rolle og initiativ styrkes, når det gælder undersøgelser, der berører de transeuropæiske net. Derfor vil det være hensigtsmæssigt, at lokalforvaltningerne i denne forbindelse får mulighed for at indgive støtteansøgninger direkte til Kommissionen.

4.4. Under alle omstændigheder vil medlemsstaterne via deres repræsentanter i det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 17 i den gældende forordning, få kendskab til ansøgninger, som indgives af lokale og regionale myndigheder, og de har mulighed for at tilkendegive deres holdning i den udtalelse, der er foreskrevet i artikel 17, stk. 3.

5. Udvidelsen af Unionen

5.1. En udvidelse af Unionen vil kræve yderligere ændringer af forordningen. Kommissionen mener ikke, at dette forhold kan tages i betragtning på nuværende tidspunkt.

5.2. Den nuværende forordning åbner allerede mulighed for at finansiere forbindelser til tredjelande.

Bruxelles, den 14. januar 1999.

Manfred DAMMEYER

Formand for

Regionsudvalget