

NOTAT

Dato 9. maj 2012  
J. nr. 2012 -1630

**Samlenotet: Rådsmødet (Transport, Telekommunikation og Energi)  
den 7. juni 2012**

## Indholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF..... | 2  |
| Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer .....   | 9  |
| Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.....  | 16 |



## **Dagsordenspunkt 1: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF**

KOM(2011) 828

Revideret notat

### **Resumé**

*Der er voksende problemer med flystøj ved EU's lufthavne, og Kommissionen mener, at det gældende direktiv om procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i lufthavne bør revideres og ændres til en forordning både for at styrke bestemmelserne og for at sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Der sker bl.a. en præcisering af, at den såkaldte "afbalancerede strategi" med fire hovedelementer skal anvendes, og der gives myndighederne bedre mulighed for at forbyde de mest støjende fly. Indførelse af støjbegrænsning skal ske i en åben proces med de involverede parter. Kommissionen får ret til at suspendere en myndigheds foranstaltninger, hvis de ikke menes at være korrekte. Forordningen skal ligesom det gældende direktiv kun omfatte meget store lufthavne.*

*Forslaget er sat på dagsordenen til generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012.*

### **1. Baggrund og indhold**

Forslaget er fremsendt af Kommissionen den 1. december 2011 (dansk sprogversion den 13. december 2011) under henvisning til Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF), særligt artikel 100, stk. 2, og beslutningsproceduren herfor er den almindelige lovgivningsprocedure, jf. TEUF art. 294.

Den foreslåede forordning skal erstatte det gældende direktiv 2002/30 af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne.

I sit forklarende memorandum skriver Kommissionen, at flere og flere borgere i EU berøres af støj fra fly i eller omkring lufthavne, og at en aktiv strategi for håndtering af flystøj derfor er nødvendig for at dæmpe de uønskede effekter. En sådan strategi skal omhyggeligt afveje interesserne hos de direkte berørte borgere med andre interesser, idet driftsrestriktioner kan få meget stor betydning for forretningen hos lufthavne og luftfartsselskaber. Det er derfor ifølge Kommissionen vigtigt, at processen, der anvendes til at træffe beslutninger om



støjrestriktioner i lufthavne, er konsistent, solid og baseret på fakta for at kunne accepteres af alle involverede parter.

De gældende procedureregler for støjforanstaltninger i EU følger generelt den såkaldte ”afbalancerede strategi”, der er vedtaget i den internationale organisation for luftfartsmyndigheder, ICAO. Denne strategi har fire hovedelementer: En reduktion af støjen ved kilden (mindre støjende fly), fysisk planlægning (vedr. anvendelsen af områderne omkring en lufthavn), operationelle støjdæmpende procedurer (bestemte krav til flyenes bevægelser på jorden og i luften) samt operationelle støjrestriktioner (fx natflyvningsforbud). Der skal anvendes de mest omkostningseffektive metoder, og der skal ikke indføres operationelle støjrestriktioner, medmindre man er overbevist om, at det vil være omkostningseffektivt.

Kommissionen er af den opfattelse, at det gældende direktiv bør revideres for at tage hensyn til udviklingen i luftfarten, hvad angår ændringer i flyflåden, den voksende trafik og de voksende støjproblemer. Forslaget herom drejer sig ikke om fastsættelse af mål for støjreduktion, men om ensartede og klare procedurer, der kan lette opnåelsen af de eksisterende mål, som omfatter nationale og lokale mål samt målene for almen støjbekæmpelse i EU. Der er ifølge Kommissionen behov for et nyt retligt instrument – en forordning – for at styrke bestemmelserne om anvendelsen af den ”afbalancerede strategi” og sikre en mere ensartet anvendelse heraf i medlemsstaterne. Desuden vil risikoen for konfrontation med tredjelande, hvis fly rammes af støjbestemmelser i EU-lande, efter Kommissionens opfattelse blive væsentligt formindsket, hvis den ”afbalancerede strategi” anvendes konsistent af alle medlemsstater.

På denne baggrund foreslår Kommissionen i sit forordningsforslag bl.a. en mere præcis ansvarsfordeling for fastsættelse af procedurer om foranstaltninger til begrænsning af flystøj, herunder udpegning af en uafhængig klageinstans, samt en meget detaljeret beskrivelse af, hvordan medlemslandene skal gå til værks med beskrivelse af støjforhold i en lufthavn og eventuel fremsættelse af forslag til støjbegrænsning. Det præciseres, at den ”afbalancerede strategi” skal anvendes, og der gives i den forbindelse myndighederne forbedrede muligheder for at forbyde operationer i en lufthavn med de mest støjende fly, idet støjkravene for disse fly skærpes. Der skal for hver lufthavn etableres et forum for teknisk samarbejde, som bl.a. regelmæssigt skal konsultere beboerne omkring lufthavnen. Når myndighederne vil fastsætte nye støjbestemmelser, skal det ske i en åben og gennemsigtig proces, og de involverede parter – herunder borgere, lufthavne, luftfartsselskaber og flykontrolltjenester – skal have mindst tre måneder til at kommentere forslag. Der stilles samtidig specifikke krav til luftfartsselskaberne om at levere information om deres fly og disses støjegenskaber. Ligesom i det gældende direktiv kan myndighederne i visse situationer undtage fly fra udviklingslande fra bestemmelserne.



Som noget nyt får Kommissionen ret til at suspendere en foranstaltning om støjbegrænsning, som en myndighed har truffet, og som Kommissionen mener er i uoverensstemmelse med forordningen eller på anden måde er i strid med EU-lovgivningen. Kommissionen kan derefter i en rådgivningsprocedure med medlemsstaterne beslutte, om foranstaltningen kan sættes i værk. Endelig får Kommissionen mulighed for i separate retsakter at kunne ændre visse tekniske bestemmelser med henblik på at kunne ajourføre forordningen i takt med udviklingen inden for luftfarten.

Forordningsforslaget omfatter ligesom det gældende direktiv kun store lufthavne med mere end 50.000 starter og landinger pr. år og kun mellemstore og store fly.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Gældende dansk ret er Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne. Forslaget kræver ikke lovændring.

## **3. Høring**

Forslaget har været sendt i høring den 1. december 2011 med høringsfrist den 21. december 2011 i EU-specialudvalget for Transport samt følgende organisationer og virksomheder:

DANSAM (sammenslutning af provinslufthavne), Air Greenland, Atlantic Airways, Thomas Cook Airlines Scandinavia, Jet Time, Flyvertaktisk Kommando, Flyvebranchens Personale Union, Cabin Attendants Union og Danish Airline Pilots Association (DALPA).

Af høringssvarene fremgår følgende:

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning** og **DSB** oplyser, at man ikke har bemærkninger til forslaget.

### **Brancheforeningen Dansk Luftfart**

Dansk Luftfart noterer, at Kommissionen med forslaget søger at skabe en standardiseret platform for procedurerne i processer, hvor der skal etableres operationelle begrænsninger omkring Unionens lufthavne i forbindelse med luftfartsrelateret støj. Med forslaget antages ICAO's såkaldte "Balanced Approach" ved udredning og vurdering af støjreducerende tiltag. Forslaget beskriver således rammerne for selve udredningsprocessen og tager ikke stilling til konkrete støjkrav eller støjbegrænsninger. Forslaget er tydelig i at understrege, at konkrete krav defineres og fastlægges nationalt/lokalt.



Rollefordelingen mellem EU-baserede metodekrav og konkrete nationale operationelle krav er efter Dansk Luftfarts opfattelse et vigtigt princip at fastholde. Endvidere giver anvendelsen af ICAO's "Balanced Approach" alt andet lige adgang til relativt objektive og strukturerede udredningsforløb. Man kan således støtte forslaget i den foreliggende form, jf. dog følgende bemærkninger:

Brancheforeningen bemærker delegationsbestemmelserne i artikel 11 og 12 og skal for den videre proces anbefale, at det fra dansk side nøje overvejes, hvorvidt beføjelserne er for vidtrækkende, ikke mindst hvad angår definitionsapparatet i artikel 2.

Man bemærker endvidere, at der i artikel 6 beskrives krav til luftfartsoperatørers informationsforpligtelser overfor Kommissionen. DL finder det vigtigt, at det tydeliggøres, at der er tale om sags-specifikke informationer, og ikke om kontinuerlige informationsforpligtelser, der vil blive påført luftfartserhvervet.

### **Dansk Erhverv**

Dansk Erhverv oplyser, at organisationens interesse i foreliggende forslag hovedsagelig er af brugermæssig natur, hvorfor følgende bemærkninger skal ses i lyset af, at man betragter luftfartserhvervet som serviceorganer for sine medlemmers erhvervsmæssige aktiviteter, herunder godstransport og logistik, turismeerhvervet samt forretningsrejsende i ikke-prioriteret rækkefølge. Luftfartsområdet er således en del af den globale værdikæde, og der er en klar interesse i, at samspillet mellem de forskellige led i kæden fungerer så effektivt, billigt, pålideligt og produktivt som muligt.

Dansk Erhverv kan på den baggrund støtte de overordnede mål for den foreslåede regulering, der sigter på at opgradere og effektivisere lovgivningen med henblik på en mere velfungerende håndtering af de omhandlede områder i dagligdagen for kunderne. Man skal i den forbindelse pege på, at den største erhvervs- og samfundsmæssige interesse i et velfungerende luftfartserhverv ligger i, at kunderne hos luftfartsselskaber, lufthavne m.v. får den bedst mulige service. Dansk Erhverv støtter ethvert forslag, der har dette som udgangspunkt.

Høringen omhandler for en stor del aspekter af intern interesse for luftfartserhvervet og sigter mod en effektivisering og tilpasning til den øgede efterspørgsel, der er opstået som følge af den voksende flytrafik. Dansk Erhverv har ingen særlige bemærkninger til disse dele.

### **Forbrugerrådet**

Forbrugerrådet har afgivet overordnede kommentarer til Kommissionens meddelelse om luftfartspolitik og desuden følgende kommentarer til forslaget om en forordning om støjrelaterede driftsrestriktioner:

Forbrugerrådet anser det for essentielt, at der lægges en så høj som mulig barre for at tage luftfartøjer, der kun lige opfylder kravene, ud af drift, og anser det



for positivt, at de kompetente myndigheder får bedre mulighed for at udfase de mest støjende luftfartøjer i den eksisterende flåde. Om end dette forudsætter en effektiv håndhævelse, der sikrer, at luftfartsindustrien følger de fastsatte miljømæssige mål, hvorfor de kompetente myndigheder og medlemsstaterne derfor er forpligtet til at skabe effektive rammer herfor. Forbrugerrådet forstår dette som hensigten med forslaget, som det foreligger, og har ikke yderligere bemærkninger hertil.

### **SAS**

SAS byder overordnet set Kommissionens forslag velkommen, da det tager udgangspunkt i den såkaldte "balanced approach" om håndtering af støj som vedtaget af ICAO. SAS har derudover følgende kommentarer til forslaget:

SAS finder, at det er uklart, hvornår og hvordan det bliver aktuelt med operationelle restriktioner for fly med et støjniveau, som ligger over Chapter 3 minus 10 dB. På trods af at SAS har besluttet at udfase MD80, er det uhyre vigtigt, at det er muligt at flyve med denne flytype til udgangen af 2015.

Efter SAS' opfattelse er det særdeles tvivlsomt, at definitionen "marginally compliant aircraft" udelukkende kan ændres ved en komitologi-procedure. En ændring af definitionen kan have så store konsekvenser, at det ikke bør kunne ske uden om Rådet og dermed inddragelse af de enkelte medlemslande.

SAS er selvsagt enig i, at støj fra fly løbende skal reduceres i takt med den teknologiske udvikling. I lyset af, at støj fra jetfly siden jetflyets introduktion er reduceret med omkring 70 pct., er der imidlertid opnået utroligt meget. I lyset heraf og i lyset af den trods alt lokalt begrænsede påvirkning af omgivelserne kan det undre, at der tilsyneladende kun er fokus på støj fra fly, når det tages i betragtning, at støj fra overfladetransport af forskellig art har en langt større påvirkning af omgivelserne. Det ville klæde Kommissionen også at inddrage disse transportformer i fremtidige overvejelser om støjreduktioner i EU.

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

Forslaget skønnes ikke at ville have statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller administrative konsekvenser for Danmark.

Der kan blive tale om administrative og økonomiske konsekvenser for luftfartselskaber og lufthavne. Luftfartsselskaber, lufthavne og flyvekontrolltjeneste skal etablere et forum for teknisk samarbejde, som skal konsultere borgergrupper og myndigheder. Derudover har SAS i sin flyflåde enkelte fly, som i et vist omfang kan blive ramt, hvis de forbedrede muligheder for at begrænse de mest støjende fly udnyttes.



## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at man bedst vil kunne nå forslagets mål ved fælles handling, idet en harmoniseret tilgang generelt vil forbedre miljøforholdene for luftfarten i europæiske lufthavne og samtidig vil sikre, at luftfartsselskaber og lufthavne kan arbejde på mere forudsigelige betingelser. En harmonisering vil desuden formindske risikoen for skævheder i konkurrencen mellem forskellige luftfartsselskaber og lufthavne og for, at der udvikler sig en uheldig praksis til skade for hele luftfartssystemet. En fælles tilgang vil efter Kommissionens opfattelse kunne tilbyde de mest omkostningseffektive løsninger på miljøproblemer ved lufthavnene og vil kunne forhindre, at der etableres et kludetæppe af forskellige krav for operatørerne, der typisk arbejder internationalt.

Regeringen deler denne opfattelse, så meget mere som der siden 2002 har været fælles regler for procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i EU's lufthavne. Regeringen finder derfor, at forslaget generelt er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er i udgangspunktet positivt indstillet over for forslaget. Det er en fordel, at der lægges op til en mere ensartet anvendelse af støjreglerne i medlemslandene. Regeringen finder det dog ikke logisk, at Kommissionen skal kunne suspendere nationale beslutninger, hvis disse lever op til kravene i forordningen – den juridiske konstruktion i forbindelse hermed kan give anledning til udfordringer.

For så vidt angår forslagets artikel 6 om indberetning af oplysninger om flyenes støjniveau er regeringen som udgangspunkt positivt indstillet, men finder det samtidig vigtigt at et sådant krav ikke medfører unødige administrative byrder for luftfartsselskaber og myndigheder.

Af forslagets artikel 7 fremgår dels, at medlemslandene ved udfasning af marginale kapitel 3-fly skal give de øvrige medlemslande, Kommissionen og andre interesserede parter 6 måneders varsel, dels, at raten for en eventuel udfasning ikke må være højere end 20 pct. pr. år, dvs. en udfasning over mindst 5 år. Regeringen finder, at der dermed sættes en rimelig frist for udfasning af ældre flytyper.

For så vidt angår forslagets artikel 11 om delegerede retsakter finder regeringen det fornuftigt, at decideret tekniske anvisninger, metoder og lign. omfattes af delegering, således at der altid kan henvises til aktuelle, opdaterede versioner af tekniske anvisninger mm. Regeringen finder det imidlertid betænkeligt, at delegeringen også skal omfatte ændring af definitionen af marginale kapitel 3-fly og ændring af definitionen af luftfartøjer omfattet af forordningen, idet sådanne ændringer kan have væsentlige konsekvenser for luftfarten, f.eks. i form af restriktioner eller forbud mod benyttelse af specifikke flytyper.



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

Flere lande har under forhandlingerne tilkendegivet, at ensartet anvendelse af støjreglerne i Europa er positivt.

Drøftelserne har desuden særligt drejet sig om definitionen af de mest støjende fly, Kommissionens ret til indsigt og mulighed for at suspendere en national beslutning samt brugen af delegerede retsakter.

Der er en del lande, der mener, at Kommissionen forslag om at skærpe tærsklen for de mest støjende fly går for vidt. Det kan komme på tale at differentiere kravene i henhold til antal flybevægelser i lufthavnen med den type fly, så lufthavne med mange larmende fly får en undtagelse for de skærpede krav i et antal år.

Med hensyn til Kommissionens ret til indsigt og mulighed for at suspendere en national afgørelse har mange lande givet udtryk for, at det ikke er ønskværdigt, at Kommissionen kan suspendere en national beslutning.

Brugen af delegerede retsakter har også været genstand for drøftelser blandt medlemslandene. De fleste ønsker ikke, at definitionen af kapitel 3-fly omfattes af brugen af delegerede retsakter. En mulig løsning kunne gå i retning af, at kun meget tekniske forhold omfattes af delegering.

Herudover er der en række andre spørgsmål, der endnu drøftes, bl.a. hvilke lufthavne forordningen skal gælde i og ikrafttrædelse af forordningen.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 21. december 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.





## Dagsordenspunkt 2: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering og drift af de Europæiske satellitnavigations systemer

KOM(2011)814

Revideret notat.

### Resumé:

*Formålet med den europæiske politik for satellitnavigationssystemer er at forsyne Det Europæiske Fællesskab med to satellitsystemer (Egnos og Galileo), som begge omfatter satellitter og jordstationer. Egnos i dag og senere Galileo vil medvirke til at understøtte udviklingen af et globalt marked for satellitbaserede navigationssystemer indenfor positions- og tidssignaler, og senere indenfor kryptering af signaler og autentifikation, det vil sige at sikre, at en bruger er den, han eller hun giver sig ud for.*

*Det eksisterende legale grundlag for Egnos og Galileo programmerne forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og systemet er klar til fuld drift. Det er samtidig en forudsætning, at programmet kan gennemføres frem til 2014 for en samlet sum på 3,4 mia. EUR. Disse forudsætnin-ger har det ikke været muligt at opfylde, hvorfor det nu fremlagte forslag indebærer en revision af det eksisterende legale grundlag med henblik på at fastlægge rammerne for færdiggørelse af Galileo projektet frem til fuld drift i 2020, såvel finansielt som med hensyn til programstyring.*

*Forslaget er sat på dagsordenen til delvis generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012.*

### 1. Baggrund og indhold

Forslaget til forordning er fremsat af Kommissionen d. 30. november 2012 i henhold til Traktatens art. 172 og er således underlagt den almindelige lovgivningsprocedure.

Baggrunden for forslaget er at få fastlagt finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af Galileo-projektet og videreførelsen af Egnos. Projekterne er i dag reguleret af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 683/2008, som forudsætter, at implementeringen af Galileo er tilendebragt i 2013 og dermed klar til fuld drift fra 2014. Udviklingen i projektet har dog ikke været som forudsat, og ved Kommissionens meddelelse af 18. januar 2011 til Europa-Parlamentet og Rådet vedrørende midtvejsevaluering af de europæiske satellitnavigationsprogrammer KOM(2011)5 blev programmerne nøje gennemgået i relation til fremdrift, finansieringsbehov og fremtidige udfordringer, her-



under risici, ligesom der foreslås en række foranstaltninger til fremtidig håndtering.

Rådet vedtog d. 31. marts 2011 en række konklusioner på baggrund af midtvejsevalueringen og noterede, at Kommissionen ville fremlægge et forslag vedrørende en fremtidig model for styring af projekterne under hensyntagen til de kommende finansielle rammer for EU for perioden 2014 – 2020. Rådet anmodede om, at der i forslaget ville ske en optimering og rationalisering af de eksisterende strukturer indenfor Galileo og Egnos programmerne.

Indeværende forslag er udarbejdet på baggrund af en række analyser gennemført af Kommissionen vedrørende finansieringsbehovet frem til færdiggørelsen af Galileo projektet, såvel som af styringsmæssige modeller, der kan optimere og rationalisere de eksisterende strukturer. Et led i denne proces har været konsultationer med medlemsstaterne, med Det europæiske Rumagentur (ESA) og Galileo Agenturet (GSA).

Endvidere er det i analysefasen vurderet, hvorvidt Galileo projektet skal gennemføres med fuld kapacitet, dvs. 30 satellitter, eller om der kan blive tale om et beskåret projekt. Resultatet af denne vurdering er endt med fastholdelse af fuld kapacitet med de forudsatte fem tjenester: åben tjeneste, livskritisk tjeneste, kommerciel tjeneste, offentligt reguleret tjeneste og en eftersøgnings- og redningstjeneste. Den livskritiske tjeneste kan dog videreføres i den allerede eksisterende kapacitet, som udviklet til Egnos, således at en redefinering af denne tjeneste til Galileo ikke gennemføres.

Med forslaget lægges der op til en ændret struktur for forvaltningen af programmerne, således at opgaverne deles mellem de eksisterende institutioner på en måde som skal sikre optimal fremdrift og budgetdisciplin, og dermed en stærkere styring af projektet end hidtil.

### *Finansieringsforslag*

I forbindelse med Kommissionens forslag til den flerårige finansielle ramme for 2014-2020 – KOM(2011)500 - har Kommissionen foreslået, at der afsættes 7 mia. EUR (faste priser 2011) til finansiering af de Europæiske satellit navigationsprogrammer frem til 2020. Det samlede budget for etableringen og færdiggørelsen af satellitnavigationssystemerne forhandles som led i de samlede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Med indeværende forslag lægges der på til, at eventuelle fremtidige indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne tilfalder EU og via EU-budgettet afsættes til programmerne. Såfremt eventuelle fremtidige indtægter viser sig større end nødvendigt til finansiering af programmet skal budgetmyndigheden (Europa-Parlamentet og Rådet) på baggrund af forslag fra Kommissionen træffe beslutning om anvendelsen.



### *Forvaltningsstruktur*

Da det forudsættes i forslaget, at finansieringen af projekterne skal afholdes via EU-budgettet og at ejeren af satellitsystemerne er Den Europæiske Union, er udgangspunktet, at EU-Kommissionen som repræsentant for Unionen skal have ansvaret for fremdriften i programmerne, styringen af den finansielle ramme og overvågning af implementeringen af program-aktiviteterne.

*Kommissionen* skal sørge for en klar opgavefordeling, herunder via delegationsaftaler med Galileo Agenturet og det Europæiske Rumfartsagentur sørge for, at de nødvendige instrumenter til risikostyring er på plads, sikre programmernes sikkerhed via koordinering mellem de relevante parter og håndtere relationer til tredjelands og internationale organisationer.

*Galileo-agenturet* får ansvar for specifikke opgaver vedrørende programmerne sikkerhed – herunder sikkerhedscertificering, implementering af sikkerhedsprocedurer og for at føre sikkerhedsauditering. Derudover skal GNS-S-agenturet påse driften af Galileo sikkerhedscentre, agenturet skal kunne fungere som kompetent myndighed i forhold til den offentligt regulerede tjeneste under Galileo og ligeledes have en rolle i udnyttelsesfasen af Galileo-projektet.

*Det Europæiske Rumfartsagentur* skal på baggrund af en flerårig delegationsaftale med Kommissionen påse færdiggørelsen af infrastrukturen under Galileo-programmet, og delegationsaftalen skal nøje specificere rammene for agenturets opgaver, herunder pligten til at etablere de nødvendige kontrolprocedurer i relation til tidsplan og budget.

Derudover fokuseres der i forslaget på, at fastlægge visse principper for offentlige indkøb under satellitnavigationsprogrammerne, der kan sikre budgetdisciplin og reducere omkostningsrisici. Det inkluderer blandt andet at der skal kunne indgås kontrakter med betingede ordrer, hvor budgetmæssige forpligtelser skal opfyldes af leverandøren for at der kan opnås adgang til yderligere leverancer, at man skal kunne betinge sig, at leverandører gør brug af underleverandører samt at kontrakter skal kunne udarbejdes på regningsbasis med maksimal beløbsgrænse i tilfælde, hvor en fast samlet pris vil være forbundet med stor usikkerhed.

Forslaget vil erstatte den eksisterende forordning (EF) 683/2008 om den videre gennemførelse af de Europæiske satellit navigations programmer (Egnos og Galileo).

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

## **3. Høring**



Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for transport med høringsfrist den 21. december 2011. Erhvervsflyvningens Sammenslutning har meddelt Transportministeriet, at man ikke har bemærkninger til Kommissionens forslag. Transportministeriet har modtaget følgende bemærkninger fra Dansk Industri (DI), Dansk Erhverv og Dansk Transport og Logistik (DTL):

### Dansk Industri

Satellitnavigation er et væsentligt arbejdsredskab for de fleste transportvirksomheder, og DI Transport kan derfor se perspektiver i et europæiske satellitnavigationssystem, der kan levere mere præcise informationer og tjenester, herunder i forhold til håndtering af trafikinformation, trængsel og CO<sub>2</sub>-udledning.

DI Transport støtter, at der ikke opkræves betaling for at benytte de åbne Egnos- og Galileo-tjenester, og heller ikke for andre systemer, der allerede er sat i drift eller er undervejs. Disse tjenester er møntet på masseapplikationer, og det er væsentligt at tiltrække flest mulige brugere for at optimere de økonomiske og samfundsmæssige fordele i overensstemmelse med systemernes public service-opgaver. Flest mulig services fra Galileo og Egnos bør derfor stilles til rådighed som "open service".

DI Transport har noteret sig, at der skal findes 7,897 mia. euro i perioden 2014 til 2020 til at fortsætte projektet. Det er for DI Transport afgørende, at disse midler ikke tages fra TEN-T-programmets investering i øvrige infrastrukturprojekter, som er nødvendige for at skabe fortsat vækst og mobilitet i EU. For danske erhvervsliv vil det derfor være problematisk hvis man direkte eller indirekte beskærer TEN-T budgettet for at gennemføre Galileo. DI Transport er derfor betænkelige ved, at man i betragtning af 6 sidestiller de satellitbaserede navigationssystemer med infrastruktur og de transporteuropæiske net.

### Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter det overordnede formål med Galileo og tilknyttede programmer og anerkender behovet for en implementering af et europæisk system på området. Vi skal i øvrigt henvise til vore tidligere høringssvar på området og skal i forhold til nærværende høring blot endnu engang understrege behovet for en stram udgiftsstyring og lige adgang for alle.

### Dansk Transport og Logistik

Finansieringen af Galileo er fortsat baseret på en forventning, om at kunne levere ydelser, der har en merværdi, hvormed der skulle være en villighed hos brugerne til at betale for denne ydelse. Dette til trods for, at signaler til positionering og navigering hidtil har været gratis. Vi stiller os fortsat skeptiske overfor denne forventning. I særdeleshed er vi afvisende overfor systemer, hvor



transportvirksomheder kan blive tvunget ud i en situation, hvor de er tvunget til at betale for signalerne.

DTL konstaterer derfor med tilfredshed, at seneste har Rådet på Rådsmødet d. 12. december, 2011 om bl.a. revision af forordningen om den digitale tachograf, præciseret, at signaler til f.eks. bestemmelse af den geografiske placering af køretøjet skal være gratis.

Uagtet dette finder vi det afgørende, at omkostningerne ved Galileo holdes på et minimum. Det gælder derfor også, at vi ikke kan støtte, at anvendelsen af tjenester fra Galileo (og Egnos) vil medføre ekstra omkostninger for vejtransporterhvervet. Endelig skal vi også understrege behovet for lige adgang for alle, til et offentlig finansieret system.

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

Hensigten med forslaget er at etablere solide finansielle og styringsmæssige principper for færdiggørelsen af de europæiske satellitnavigationssystemer – herunder at sikre fokus på budgetdisciplin og eliminering af risici.

Forslaget er en del af den flerårige finansielle ramme, som fastlægger loftet for EU's udgifter i perioden 2014-2020. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede udgiftsniveau for 2014-2020 har direkte betydning for størrelsen af de årlige budgetter og dermed for det danske EU-bidrag. De 7 mia. euro, der er afsat i Kommissionens forslag vil, med den eksisterende EU budgetfinansieringsnøgle, føre til et dansk bidrag på i størrelsesordenen 1.050 mio. kr.

Budgettet til forslaget forhandles dog ikke i TTE-rådsformationen, men afklares i de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser.

På sigt vurderer Kommissionen, at færdiggørelsen af det europæiske satellitnavigationssystem kan få positive samfundsøkonomiske konsekvenser som følge af ibrugtagningen og anvendelsen af teknologien.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Da satellitnavigationssystemerne EGNOS og Galileo blev vedtaget, var regeringen enig med Kommissionen i, at etablering af en verdensomspændende satellitnavigationssystemstruktur er udenfor teknisk og finansiell rækkevidde for individuelle medlemsstater, og at en sådan struktur bedst løftes på fællesskabsniveau.



Det er derfor regeringens holdning, at det foreliggende forslag til forordning er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

## **6. Regeringens generelle holdning**

Danmark er generelt positiv overfor, at der fastsættes rammer for etablering og drift af de europæiske satellitnavigationssystemer, der sikrer, at der er fuldt fokus på de styringsmæssige aspekter, såvel finansielt som projektmæssigt i perioden frem til den fulde idriftsættelse af Galileo i 2020.

Danmark finder, at midler afsat til Galileo bør reduceres mest muligt. Der er desuden behov for realistisk budgettering for at undgå, at der som i indeværende periode skal afsættes yderligere midler til projekterne i løbet af den kommende rammeperiode.

Det er centralt for Danmark, at eventuelle indtægter fra driften af satellitnavigationssystemerne ikke medfører, at det samlede udgiftsniveau øges, men det maksimale udgiftsniveau for projektet bibeholdes uagtet eventuelle indtægter.

Af hensyn til Galileo-satellitnavigationssystemets konkurrenceevne i forhold til øvrige tjenester finder Danmark det væsentligt, at tjenester under Galileo-programmet i videst muligt omfang er gratis for brugerne af systemet.

De kommende forhandlinger om forslaget må ikke foregribe forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Det er centralt, at der etableres en klar ansvarsfordeling mellem de involverede organer med henblik på at sikre den mest stabile og sikre projektstyring af Galileo-programmet. Herunder finder Danmark det vigtigt, at det overordnede ansvar for styringen af projektet og implementeringen af satellitnavigationssystemet fortsat forankres i Kommissionen.

Satellitnavigation er en kompleks teknologi under fortløbende udvikling. Som en følge heraf kan kontrakter og udbud under Galileo-programmet indebære usikkerheder, der ikke altid kan estimeres ved indgåelsen af kontrakter. Dertil kommer, at udbud under Galileo-programmet ofte vil kræve et langsigtet engagement fra kontrahenterne. Af hensyn til en stram budget- og programstyring af Galileo-projektet finder Danmark det derfor positivt, at der etableres stærke styringsredskaber i forbindelse med offentlige indkøb og indgåelse af kontrakter under Galileo-projektet, der tager hensyn til de særlige betingelser, som disse udbud/kontrakter er underlagt.

Angående brugen af delegerede retsakter finder Danmark, at de - i overensstemmelse med Traktaten - skal finde anvendelse ved ikke-væsentlige elementer af den lovgivende retsakt. Spørgsmål vedrørende programmernes sikkerhed vurderes at være af væsentlighed og Danmark vil arbejde for, at aspek-



ter vedrørende programmernes sikkerhed håndteres via gennemførelsesforanstaltninger.

En central målsætning med Galileo-programmet er, at systemet skal være interoperabelt og kompatibelt med øvrige satellitnavigationssystemer, herunder navnlig det amerikanske GPS-system. Fuld interoperabilitet og kompatibilitet er med til at forbedre kvaliteten af satellitnavigationstjenesterne og er ligeledes vigtigt for de enkelte brugeres adgang til satellitnavigation. Danmark finder det derfor også hensigtsmæssigt, at Kommissionen tildeles de nødvendige kompetencer til at sikre fuld interoperabilitet og kompatibilitet og at Kommissionen får adgang til at fastsætte relevante bestemmelser ved delegerede retsakter.

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

Rådets behandling af forslaget blev påbegyndt i arbejdsgruppen i januar 2012.

Overordnet er forhandlingerne forløbet konstruktivt og der er generelt enighed blandt landene om de overordnede rammer for etablering og drift af Galileo og EGNOS.

Et af hovedtemaerne under drøftelserne er spørgsmålet om ansvarsfordelingen mellem Kommissionen, Galileo-agenturet (GSA) og Den Europæiske Rumfartsorganisation (ESA). En bred vifte af lande har fokuseret på, at ansvarsfordelingen skal være klar og entydig. Drøftelserne har medført, at kapitel III (Offentlige styring af programmerne) er blevet væsentligt revideret med henblik på at sikre så klar en ansvarsfordeling som muligt mellem de involverede organer.

Anvendelsen af delegerede retsakter har ligeledes været et tema under forhandlingerne. Både for så vidt angår spørgsmål om programmernes interoperabilitet med andre satellitnavigationstjenester (artikel 5) som programmernes sikkerhed (artikel 14) er der i Rådet opbakning til, at anvende gennemførelsesretsakter frem for delegerede retsakter.

Endeligt har en række specifikke aspekter af spørgsmålet været genstand for drøftelser. Det drejer sig blandt andet om Unionens ejerskab af immaterielle rettigheder, håndtering af klassificerede oplysninger, den fremtidige sikkerhedsakkreditering samt inddragelsen af Den Fælles Udenrigstjeneste.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

Forslaget behandles i EP's ITRE-udvalg (Industri, Forskning og Energi). EP's TRAN-udvalg er tilknyttet som associeret udvalg, med mulighed for at indgive ændringsbemærkninger.



## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 20. december 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.





### **Dagsordenspunkt 3: Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten**

| Revideret notat

#### **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. Formålet med forslaget er at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. 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 fordelingen af midler til infrastrukturprojekter skal prioriteres indenfor de tre områder.*

| *Forslaget er sat på dagsordenen til delvis generel indstilling på rådsmødet (TTE) den 7. juni 2012.*

#### **1. Baggrund og indhold**

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.

Formålet med forslaget er overordnet at fremme den europæiske vækstdagsorden, herunder konkurrenceevne, økonomisk, social og territorial samhørighed i det indre marked. Connecting Europe-faciliteten indeholder forslag til 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, bæ-



redygtige og fuldt sammenkoblede transport-, energi- og telekommunikationsnet samt øvrige digitale tjenester. 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. Udvalgelse 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 projektobligationer 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 kilder, 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 primært skal stå til rådighed for projektforberedelsen og navnlig vurderingen af det offentlig-privatte 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 forsyningssikkerhed 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. En europæisk interoperabel serviceinfrastruktur har ikke noget naturligt ejerskab, og medlemsstater kan derfor ikke på egen hånd forventes enkeltvis at have incitament til at anvende nationale midler til at sikre interoperabilitet på tværs af nationale systemer.

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.

## **2. Gældende dansk ret og forslagets konsekvenser herfor**

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

## **3. 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 forslagets budgetmæssige opprioritering af europæisk infrastruktur igennem 'Connecting Europe Facility' velkommen.

DI ser positivt på forslagets sigte om at forenkle og skabe gennemsigtighed 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 vækst dagsordenen. 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 infrastruktur, 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. Samspejlet 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 positiv 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 euro-pamesterskabet 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. Samspelet 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 betydning 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 infrastrukturområdet. 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 dig 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 samhørighed 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 rasteplasser 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 ret-



ningslinjer 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 rasteplasser 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 incitamenter for nye investeringer i europæisk energiinfrastruktur.

Energinet.dk opfatter CEF retsakten er et positivt forsøg på at adresserer en aktuell 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 planlægningsmæssige 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 ENTSO-G 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 TSOer, 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.

#### **4. 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.

Budgettet til forslaget forhandles dog ikke i TTE-rådsformationen, men afklares i de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

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.

#### **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 fast-





sat 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. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er grundlæggende positiv overfor den nye infrastrukturfacilitet, der vil bidrage til at optimere vigtig europæisk infrastruktur og fremme den europæiske vækstdagsorden.

Budgettet til CEF fastlægges som led i de overordnede forhandlinger om den flerårige finansielle ramme for 2014-2020. Regeringen finder det i den forbindelse vigtigt, at CEF-midlerne afsættes til projekter, der skaber merværdi for EU og størst mulige samfundsøkonomiske gevinster. Fra dansk side støttes CEF, særligt fsva. transport og energi, overordnet som et initiativ, som kan fremme langsigtet vækst og beskæftigelse i Europa.

Regeringen støtter således, 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. På transportområdet spiller TEN-T-midlerne en betydelig rolle for at realisere særligt de større, grænseoverskridende infrastrukturprojekter, som er med til at øge mobiliteten i Europa. 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 Europas Digitale Dagsorden samt 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 ift. den samlede finansielle ramme.

Derudover bør investeringer i energiinfrastruktur som udgangspunkt være drevet af markedet. Danmark er dog opmærksom på, at der kan være et begrænset antal projekter af strategisk regionalpolitisk interesse, særligt af hensyn til integration af vedvarende energi og forsyningsikkerheden, som har behov for støtte.

Regeringen lægger afgørende vægt på, at forordningen udformes således, at der fortsat er mulighed for at opnå TEN-T støtte til store projekter med påviselige indtægtskilder fra brugerbetaling, såsom Femern Bælt-forbindelsen. Store



grænseoverskridende projekter, der omfatter både vej- og banetransport, er til gavn for både gods- og passagertransport og dermed af afgørende betydning for at styrke mobiliteten i Europa. Denne type projekter udgør oftest en stor finansiel udfordring for de lande, der skal samarbejde om projektet, og EU-støtte til projektet spiller derfor en afgørende rolle. Kombinationen af EU-støtte og et forpligtende samarbejde mellem medlemslandene er således nødvendigt for at implementere ambitionerne for TEN-T hovednettet og udvikle effektive grænseoverskridende transportkorridorer.

Regeringen er positiv overfor, at TEN-T-støtteprocentsatsen til anlægsarbejder på grænseoverskridende projekter øges fra de nuværende maksimale 30 pct. til 40 pct. Regeringen er endvidere positiv overfor den foreslåede forhøjede støtteprocentsats til anlægsarbejde på projekter, der bekæmper flaskehalse i transportsystemet.

Det bør fortsat være muligt for TEN-T-programmet at støtte projekter, der fremmer mere miljøvenlig vejtransport, fx infrastruktur til el-biler. Denne mulighed bør tydeliggøres i forordningsudkastet.

## 7. 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. Spørgsmålet om det samlede budget til CEF, den interne fordeling af midlerne på de tre sektorer samt spørgsmålet om de 10 mia. euro fra samhørighedsfonden forhandles dog ikke i TTE-rådsformationen, men afklares i de overordnede forhandlinger om EU's flerårige finansielle ramme for 2014-2020.

Spørgsmålet om hvilke projekttyper der bør kunne støttes med CEF-midler, har været drøftet, sammen med Kommissionens foreslåede finansieringsrater. Der har været generel opbakning til at fjerne bestemmelsen om, at støtten til brugerbetalte projekter primært skal gå til projektforberedelsen. Definitionen af flaskehalse samt støtteberettigelse til vejprojekter har været diskuteret. Mange lande har efterspurgt, at det fortsat skal være muligt at støtte projekter inden for anlæg af vej.

En række lande finder, at opkøb af land bør være en støtteberettiget udgift, da opkøb af land kan indebære betydelige udgifter. Omvendt er der bekymring for, at der bliver færre midler til investeringer i selve infrastrukturen, hvis opkøb af land bliver en støtteberettiget udgift. Det har desuden været drøftet, om moms bør være en støtteberettiget udgift.



En række lande har været kritiske i forhold til anvendelsen af finansielle instrumenter, bl.a. med det argument, at EU-budgettet udsættes for risici, når Kommissionen indskyder risikovillig kapital i instrumenterne. Hovedspørgsmålene angående de finansielle instrumenter afgøres dog primært i forhandlingerne om finansforordningen.

Endelig har der været skepsis blandt landene over for brugen af delegerede retsakter, herunder Kommissionens mulighed for at ændre i de tre bilag til forordningen.

## **8. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

## **9. Tidligere forelæggelser for Europaudvalget**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat den 5. december 2011. Sagen har været forelagt Folketingets Europaudvalg den 16. marts 2012 med henblik på forhandlingsoplæg.