

Fiche 15: Verordening inzake trans-Europees transport

Titel:

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council laying down general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European transport and energy networks and modifying Regulation (EC) No. 2236/95 of the Council

Datum Raadsdocument: 27 juli 2004

Nr Raadsdocument: 11740/04

Nr. Commissiedocument: COM(2004)475

Eerstverantwoordelijk ministerie: V&W in nauwe samenwerking met FIN en EZ i.o.m. BZ en VROM

Behandelingstraject in Brussel:

Groep Financiële Raden, ECOFIN.

De horizontale aspecten van dit voorstel, dat deel uitmaakt van het pakket voorstellen in het kader van de Financiële Perspectieven 2007-2013, worden behandeld in de Ad Hoc Groep Financiële Perspectieven en de RAZEB.

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

Dit voorstel maakt deel uit van het pakket voorstellen in het kader van de nieuwe Financiële Perspectieven 2007-2013. De Commissie publiceerde een overkoepelende mededeling over dit pakket (COM 2004/487). Over deze overkoepelende mededeling is het parlement separaat geïnformeerd door middel van een Kamerbrief betreffende "Reactie op voorstellen van de Commissie inzake de nieuwe Financiële Perspectieven 2007-2013" (d.d. 20 september 2004).

De Commissie stelt een wijziging voor van de verordening die algemene regels stelt voor het verlenen van financiële steun op het gebied van trans-Europese transport- en energienetwerken (TENs). Het voorstel maakt deel uit van een pakket voorstellen van de Commissie voor nieuwe financiële middelen voor vervoer en energie. Naast het voorstel voor financiële steun voor de TENs gaat het daarbij om aanvullende voorstellen voor het Marco Polo programma (aanmoedigen van gebruik van andere vervoersmodaliteiten door het goederenvervoer dan de weg) en voor het Galileo-programma (bijdrage aan ontwikkeling- en exploitatiefase van het Europese satellietstelsel voor plaatsbepaling en navigatie).

Om recht te doen aan de prioriteit die aan de ontwikkeling van de TENs wordt gegeven wordt een aantal principes voor de toekenning van subsidie voorgesteld:

Vereenvoudiging:

Besluiten zullen, om de implementatie van het programma te versnellen, worden genomen door middel van de raadplegingsprocedure (conform art 3, Comitologiebesluit 1999/468/EG) in plaats van de thans gehanteerde regelgevingsprocedure (conform art 5, Comitologiebesluit 1999/468/EG).

Voorwaardelijkheid:

Projecten die voor subsidie in aanmerking willen komen zullen in overeenstemming moeten zijn met het Gemeenschappelijk transport- en energiebeleid.

Selectie en concentratie:

De gestelde voorwaarden zullen leiden tot een striktere selectie en concentratie op minder projecten.

Met betrekking tot *transport* zal de steun zich richten op twee groepen van projecten:

1. Prioritaire projecten en hierbinnen projecten die bijdragen aan de integratie van de interne markt en het verminderen van onevenwichtigheden tussen verschillende modaliteiten ten gunste van de meer milieuvriendelijke vervoerswijzen.

2. Andere projecten van gemeenschappelijke belang die bijdragen aan het verbeteren van de diensten die op het netwerk worden aangeboden en die voorzien in de interoperabiliteit van de netwerken, in het bijzonder verkeersmanagementsystemen voor spoor-, lucht- en zeevervoer.

Met betrekking tot *energie* zal de focus zich richten op de prioritaire projecten zoals neergelegd in bestaande Richtsnoeren. Steun zal zich richten op de haalbaarheidsstudies in de ontwikkelingsfase, op geologisch onderzoek en op proefboringen in moeilijk toegankelijke gebieden. Daarnaast zal in exceptionele gevallen steun aan de aanleg van een netwerk gegeven kunnen worden indien de Europese toegevoegde waarde ervan groot is of wanneer natuurlijke barrières overwonnen moeten worden.

Proportionaliteit

Onder deze titel worden de maximale subsidiepercentages benoemd. Voor transportprojecten stelt de Commissie voor: 30% voor bepaalde delen van prioritaire projecten; 50% in buitengewone gevallen voor grensoverschrijdende delen; 50% voor overige projecten die interoperabiliteit en veiligheid omvatten en 15% voor overige projecten van gemeenschappelijk belang. Voor energieprojecten wordt geen verhoging van het maximale subsidiepercentage (10 of 20% voor bijzondere projecten) voorgesteld..

Soort steun

Naast de reeds bestaande mogelijkheden van gewone investeringssubsidie, rentesubsidie en risicokapitaal participatie stelt de Commissie de instelling van een garantiefonds voor dat gebruikt zou kunnen worden ter dekking van commerciële postconstructie risico's. Doel van dit instrument is een hefboomwerking te bewerkstelligen teneinde participatie van de private sector te bereiken. De Commissie zal nog een aparte mededeling uitbrengen waarin zowel de voorwaarden als de toepassingsregels van dit in te stellen garantiefonds worden beschreven.

Beheer

Voorgesteld wordt technische controles en certificering van opgevoerde kosten bij de lidstaten neer te leggen. Daarnaast behoudt de Commissie zich het recht voor het beheer van het lopende TEN-programma te delegeren aan een uitvoerend agentschap.

Rechtsbasis van het voorstel: artikel 156 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement:

Codecisie.

Overkoepelende besluitvorming over het gehele pakket voorstellen in het kader van de Financiële Perspectieven 2007-2013 geschiedt door de Europese Raad met unanimiteit.

Instelling nieuw Comitologie-comité:

Nee. Voorgesteld wordt echter de huidige regelgevingsprocedure te wijzigen in de raadplegingsprocedure.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: positief. Het stimuleren van de ontwikkeling van het TEN is een Gemeenschapsaangelegenheid. Het aanleggen van infrastructuur is een nationale bevoegdheid, maar een financiële stimulans op basis van het communautaire TEN-programma kan helpen om bepaalde obstakels te overwinnen.

Proportionaliteit: twijfelachtig. Een verordening is als instrument op zijn plaats maar het voorstel om bepaalde projecten voor maximaal 50% te financieren maakt de proportionaliteit op zijn minst twijfelachtig. In de praktijk zal dit voorstel slechts ten goede komen aan enkele zeer dure, politiek gevoelige projecten en een onevenredig grote druk op het beschikbare budget leggen.

Consequenties voor de EU-begroting:

De Commissie is van mening dat voor de uitvoering van de voorgestelde verordening in de periode 2007-2013 € 20,690 miljard nodig is (€ 20,35 miljard voor TEN-T en € 340 miljoen voor TEN-E). Op basis van het subsidiariteitsbeginsel en de verwachte toegevoegde waarde op EU-niveau is Nederland van mening dat indien, binnen een reëel constant kader middelen door besparingen elders vrijkomen, de nadruk van intensiveringen o.a. op TENs moet liggen.

Financiële, personele en administratieve consequenties voor de rijksoverheid, decentrale overheden en/of bedrijfsleven en burger:

De rijksoverheid zal in nauwe samenwerking met de Commissie controletaken moeten uitvoeren. Exacte consequenties van dit deel van het voorstel zijn niet aan te geven want e.e.a. is afhankelijk van of en hoeveel Nederlandse projecten subsidie zullen gaan ontvangen.

Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving/beleid, (informatie over het inschakelen van nationale agentschappen / zelfstandige bestuursorganen e.d., implementatie en uitvoering, notificatie en handhaving en/of sanctionering): Geen

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerking treding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid:
1 januari 2007. Dit lijkt haalbaar.

Consequenties voor ontwikkelingslanden: Geen.

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland acht het gerechtvaardigd dat in de komende periode van de nieuwe Financiële Perspectieven het streven naar duurzame economische groei centraal staat. Hierbij kan gedacht worden aan programma's die ondersteunend aan structurele hervormingen zijn. Het gaat dan om initiatieven om de voorwaarden voor groei te maximaliseren. Het verbeteren van de onderlinge bereikbaarheid via harde en zachte infrastructuur kan hier onderdeel van zijn.

Het TEN programma is zo'n programma en op basis van het subsidiariteitsbeginsel en de verwachte toegevoegde waarde op EU-niveau is Nederland van mening dat, indien binnen een reëel constant kader middelen door besparingen elders vrijkomen, de nadruk van intensiveringen o.a. op TENS moet liggen.

Nederland staat afwijzend tegenover de door de Commissie voorgestelde verhogingen van de maximale subsidiepercentages. In de praktijk zullen slechts drie projecten voor 50% financiering in aanmerking komen, t.w. twee Alpentunnels en een Pyreneeën verbinding. Hoewel ook de Nederlandse transportsector belang heeft bij met name betere Alpen verbindingen, is Nederland van mening dat een subsidiepercentage van 50% buitenproportioneel is.

Wat betreft selectie en concentratie van projecten is Nederland van mening dat hierbij ook aandacht moet zijn voor projecten die zich richten op vermindering van congestie.

Nederland is het niet eens met de wijziging van de nu gehanteerde regelgevingsprocedure in de raadplegingsprocedure. Hoewel Nederland zich realiseert dat dit de Commissie in staat zal stellen daadkrachtiger op te treden bij de uitvoering van het TEN-programma, beperkt dit de rol van de lidstaten te zeer (en die van het EP in zijn geheel). De Commissie zal op een andere wijze de uitvoering efficiënter moeten maken; delegatie hiervan aan een agentschap zou een mogelijkheid kunnen zijn.

Nederland is ook geen voorstander van een grotere rol van de lidstaten bij de controle van de eigen projecten.
Nederland zich uitspreken tegen een kleinere controlerende rol voor de Commissie.