

Fiche 7: Mededelingen over Europees groei-initiatief – TEN-vervoersprojecten

Titel:

- **Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement:**

Europees groei-initiatief - Haalbaarheidsverslag over een EU-lening-garantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten

- **Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement:**
Europees groei-initiatief - Concept voor een EU-leninggarantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten

Datum Raadsdocument: 14 maart 2005

Nr Raadsdocument: 7280/05 en 7281/05

Nr. Commissiedocument: COM(2005) 75 en COM(2005) 76

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

Behandelingstraject in Brussel: Economic Financial Committee, Groep Financieel Raden, Ecofin

Achtergrond, korte inhoud en doelstelling van het voorstel:

De Commissie is in november 2003 in het kader van het Europese groei-initiatief gevraagd om in samenwerking met de Europese Investeringsbank (EIB) de mogelijkheden van een dergelijk instrument te bekijken. Naar aanleiding hiervan heeft de Commissie een marktonderzoek gedaan naar de haalbaarheid. De resultaten van dit onderzoek staan in de mededeling COM(2005)75.

In de mededeling COM (2005)76 ontvouwt de Commissie haar plannen voor een mogelijk EU-garantie-instrument voor TEN-vervoersprojecten. Het garantie-instrument heeft tot doel door het verlenen van kredietbijstand de hefboomwerking van een beperkte hoeveelheid overheidsmiddelen te vergroten om private investeringen in prioritaire TEN-vervoersprojecten te stimuleren. De Commissie stelt voor om € 1 mrd uit het voorgestelde TEN budget van €20,35 mrd voor de periode 2007-2013 aan te wenden voor het verstrekken van deze garanties. De garanties in de vorm van een kredietlijn zijn bedoeld om de jaarlijkse rente en aflossing te dekken van TEN-pps¹ projecten gedurende de eerste 5 jaar na de bouw indien deze kosten niet door de projectbegrotingen kunnen worden gedragen als gevolg van te lage inkomsten. De garantie dekt onverwachte niet-nakomingen van de schuldendienstverplichting als gevolg van specifieke risico's, met name vraagrisico.

Om voor dit EU-garantie-instrument in aanmerking te komen moet een project nagenoeg investeringswaardig zijn en gefinancierd worden door de nationale publieke sector. Tevens moet er sprake zijn van private investeringen. De garantie zal per geval maximaal 10% en in sommige gevallen 20% van de totale niet-achtergestelde schuld dekken. Het tarief van de garantie wordt zodanig bepaald dat het risico en de beheerskosten van het instrument gedekt zijn. Indien op de garantie een beroep wordt gedaan, ontstaat een financiële vordering ten gunste van de Commissie. De vordering is achtergesteld bij niet-achtergestelde schuld, maar gaat voor op het eigen vermogen.

De Commissie dient kapitaalreserves opzij te zetten om aan het garantie-instrument verbonden lange-termijn risico's te dekken; hiervoor wordt door de Commissie een liquiditeitsfonds opgericht dat op termijn revolverend zou moeten zijn (ontvangen aflossingen en rentebetalingen worden toegevoegd aan de voor het instrument beschikbare middelen, waardoor in de loop van de tijd het fonds zelfvoorzienend is). Voor het beheer van het instrument wordt een internationale financiële instelling geselecteerd, waarbij de Europese Investerings Bank een waarschijnlijke kandidaat is.

Rechtsbasis van het voorstel: artikel 155 lid 1 van het Verdrag voorziet in de mogelijkheid voor de Gemeenschap om leengaranties te verschaffen voor TEN-transport projecten.

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: Co-decisie

¹ Publiek Private Samenwerking

Instelling nieuw Comitologie-comité: N.v.t.

Subsidiariteit en proportionaliteit:

Subsidiariteit: Twijfelachtig. Ondanks de vele grensoverschrijdende projecten is het niet overtuigend vastgesteld dat de garantieverstrekking niet aan de markt of aan de eigen lidstaten kan worden overgelaten

Proportionaliteit: Twijfelachtig. Het voorgestelde bedrag van €1mrd is zeer hoog voor een nieuw financieringsinstrument. Bovendien zijn er weinig TEN-projecten waarvoor dit instrument gebruikt kan worden (dwz. projecten waarbij vraagrisico een grote rol speelt én die financieel solide zijn). Het grootste gedeelte van de TEN-projecten zijn railprojecten, waarbij vraagrisico geen rol speelt maar beschikbaarheidsrisico.

Consequenties voor de EU-begroting:

De Commissie koppelt het voorstel voor een Garantie-instrument aan het voorstel voor de nieuwe financiële TEN-verordening voor de periode 2007-2013 (COM 2004. 475) waarbij de Commissie een bedrag van €20,35 mrd voorstelt. Hiervan zou € 1 mrd bestemd zijn voor het garantie-instrument. Volgens de Commissie is verhoging van het TEN-budget tot de voorgestelde € 20,35 mrd een voorwaarde voor invoering van het instrument.

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

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): N.v.t.

Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen) dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: 2007

Consequenties voor ontwikkelingslanden: geen

Nederlandse belangen en eerste algemene standpuntbepaling:

Nederland is tevreden met de toegenomen aandacht van de Commissie voor PPS-projecten. Dit EU-garantie-instrument is echter niet het juiste instrument om de uitvoering van PPS vervoersprojecten te faciliteren.

Het voorgestelde garantie-instrument richt zich op het garanderen van het vraagrisico, terwijl sinds de aanpassing van de statistische PPS regels bij het overgrote deel van PPS projecten dit risico geen rol meer speelt. Bij de meeste projecten wordt een beschikbaarheidsvergoeding gegeven door de overheid, waardoor de private partijen geen vraagrisico meer dragen². Tweederde van het TEN-budget gaat naar

² Vraagrisico = risico (voor opdrachtnemer) op lagere inkomsten omdat het gebruik (van de aangelegde infrastructuur) tegenvalt bij de verwachting. Een voorbeeld is een tolweg-concessie waar de opdrachtnemer (alleen) betaald wordt per auto/vrachtwagen die gebruik maakt van de weg. De opdrachtnemer (concessionair) loopt het risico dat er minder auto's van de weg gebruik zullen maken (of slechts een lagere prijs bereid zijn te betalen) en dat zo minder inkomsten (als vergoeding voor de infrastructuur investering en het onderhoud) binnenkomen.

Beschikbaarheidsrisico = risico (voor opdrachtnemer) dat de infrastructuur gedurende (een deel van) de langdurige contractslooptijd niet aan de vooraf afgesproken minimum kwaliteitseisen voldoet en als gevolg daarvan de overheid (opdrachtgever) niet/minder betaald. Voorbeelden zijn de Nederlandse pps-contracten (wegen, HSL-Zuid bovenbouw en gebouwen).

Bij de A59 (autosnelweg) moet de opdrachtnemer gedurende 20 jaar elke dag tussen 06.00-24.00 uur 95% van de tijd beschikbaar zijn. Dit motiveert de opdrachtnemer om duurzame materialen te gebruiken en onderhoud zo uit te voeren, dat gebruikers er weinig last van hebben. De opdrachtgever betaalt de opdrachtnemer dus (in termijnen gedurende de

spoorprojecten en juist bij deze projecten zijn de PPS infrastructuur contracten gebaseerd op 'beschikbaarheid' waar het afname risico bij de publieke opdrachtgever ligt. Voor deze grote groep projecten is het voorgestelde instrument derhalve niet relevant. Het garantie-instrument sluit daarom volgens Nederland niet aan bij de gangbare PPS-praktijk en 'beloont' slecht doordacht en slecht gestructureerde projecten. Een beter alternatief kan gevonden worden in het aanpakken van verstoringen in de regelgeving, waardoor het makkelijker wordt voor PPS-projecten om in aanmerking te komen voor cofinanciering uit het TEN budget. Verder is Nederland het niet eens met de koppeling die de Commissie legt met de financiële verordening TEN voor 2007-2013; Nederland wil niet vooruit wil lopen op de onderhandelingen over de Financiële Perspectieven. Het argument dat het instrument alleen zal werken indien het voorstel van € 20,35 mrd wordt gerealiseerd is niet verder onderbouwd. Onduidelijk blijft ook wat de daadwerkelijke budgettaire risico's voor de EU-begroting zijn indien aanspraak wordt gemaakt op de uitgegeven garanties en of er sprake dient te zijn van verplichte co-garandering door lidstaten.

contractlooptijd) voor het op orde hebben (beschikbaar zijn) van de infrastructuur. Bij een lagere dan afgesproken beschikbaarheid betaalt de opdrachtgever niet/minder. Hoeveel er van de infrastructuur gebruik wordt gemaakt (aantallen auto's/vrachtwagens) is voor de betaling aan de opdrachtnemer niet relevant.