



## Notat

---

22. november 2011  
INT/AKJ

Grund- og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af afgørelse nr. 1639/2006/EF om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013) og forordning (EF) nr. 680/2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet, KOM (2011) 659

### 1. Resumé:

*Forslaget medfører en pilotfase i 2012 og 2013 for såkaldte projektobligationer på transport-, energi- og IKT-infrastrukturområdet. Projektobligationer giver mulighed for, at dele af omkostningerne ved et infrastrukturprojekt finansieres ved, at der udstedes projektobligationer i projektet, som EIB og Kommissionen via EU-budgettet garanterer for. Ved at udstede projektobligationer kan der rejses finansiering på de finansielle markeder til specifikke infrastrukturprojekter. Der afsættes op til 230 mio. euro til pilotfasen, som finansieres ved omprioriteringer inden for de eksisterende rammer.*

### 2. Baggrund

Forslaget til forordning blev modtaget i engelsk sprogversion den 19. oktober 2011. Dansk sprogversion forelå den 26. oktober 2011.

Forslaget er en udvidelse af den eksisterende CIP-afgørelse (1639/2006/EF) samt TEN-finansforordning(680/2007/EF) mhp. at indføre projektobligationer i en pilotfase i 2012-13.

Da forslagens anvendelsesområde fokuserer på europæiske transport-, energi- og telekommunikationsnet og medfører ændring af især forordning (EF) nr. 680/2007, er det baseret på denne forordnings retsgrundlag, dvs. artikel 172 og 173, stk. 3, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde. Forslaget vedtages efter almindelig lovgivningsprocedure og med kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

Kommissionen foreslår som en del af Connecting Europe-faciliteten (KOM (2011) 665) at der indføres såkaldte projektobligationer, som giver mulighed for, at dele af omkostningerne ved et infrastrukturprojekt finansieres ved at der udstedes projektobligationer i projektet, som EIB og Kommissionen over EU-budgettet garanterer for. Ved at udstede projektobligationer kan der rejse finansiering på de finansielle markeder til de specifikke infrastrukturprojekter. Alternativet er at finansiere projekterne over EU-budgettet eller nationale budgetter og eventuel gældsudstedelse i medlemslandene. Projektobligationerne vil fra 2014 og frem blive reguleret af finansforordningen (KOM(2010) 815).

Kommissionen har foreslået, at der indføres en pilotfase for projektobligationerne i 2012-13. Det er denne pilotfase nærværende forslag rettet mod. Formålet med pilotfasen er ifølge Kommissionen at forberede den operationelle fase af initiativet under Connecting Europe-faciliteten i perioden 2014-20 og tilbyde øjeblikkelig støtte til infrastrukturprojekter.

Kommissionen begrundet forslaget om anvendelse af projektobligationer med, at der, som følge af de finanspolitiske stramninger i medlemsstaterne er fare for, at infrastrukturprojekter af EU-interesse ikke gennemføres i det tempo, der er nødvendigt for at nå Europa 2020-målene, hvilket kan bringe genopsvinget og væksten i EU i fare. For at muliggøre en mere effektiv implementering af de finansielle instrumenter under Connecting Europe-faciliteten er pilotfasen nødvendig, både for at optimere designet og stimulere investeringslysten i tiden efter 2013.

Kommissionen foreslår, at der i 2012 og 2013 anvendes op til 230 mio. euro. til pilotprojektet med projektobligationer. Midlerne finansieres indenfor de eksisterende rammer, idet der ved forordning (EF) nr. 680/2007 allerede er afsat 500 mio. euro til LGTT, hvoraf op til 200 mio. euro kan benyttes til projektobligationer i pilotfasen på transportområdet. Der kan endvidere omlægges henholdsvis 10 mio. euro og 20 mio. euro fra budgetposterne for TEN-E og rammeprogrammet for konkurrenceevne og innovation til hhv. energi (TEN-E) projekter og IKT- og bredbåndprojekter.

I perioden efter 2013 er projektobligationer en del af de innovative finansielle instrumenter, som blandt andet skal finde anvendelse i forbindelse med Connecting Europe Faciliteten (KOM(2011) 665). De innovative finansielle instrumenter reguleres i finansforordningen (KOM(2010) 815)

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører i sine indledende bemærkninger til forslaget følgende om nærhedsprincippet:

Forslaget er i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, da en forordning om finansiering af transeuropæiske net med projektobligationer er et middel hvormed man uden alt for store administrative byrder kan tiltrække betydelige private investeringer, idet den forventede multiplikatoreffekt opgjort som EU's budgetbidrag sammenholdt med de samlede finansieringer fra Kommissionen skønnes at udgøre omkring 15-20. Ved at fokusere på en optimal anvendelse af EU-midlerne tager initiativet sigte på at gøre såvel EU's som medlemsstaternes indsats mere virkningsfuld.

Regeringen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt.

## 6. Gældende dansk ret

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

## 7. Konsekvenser

Initiativet vil blive finansieret gennem omlægning af midler inden for bevillingsrammerne for de eksisterende programmer i 2012 og 2013.

## 8. 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 vedr. innovative finansielle instrumenter.

### Dansk Industri

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 samfundsøkonomisk perspektiv.

### Dansk Energi

Dansk Energi har følgende bemærkninger:

- 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.
- 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.
- 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 telemonopplers i forvejen stærke position på bredbåndsmarkedet.

#### **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 infrastrukturuområdet. 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.

#### **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 infrastrukturuområdet.

#### **Sund og Bælt**

Sund og Bælt har bemærket, at selskabet ikke forventer at komme til at benytte sig af projektobligationer.

#### **Energinet.dk**

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.

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

En række medlemslande har i udgangspunktet støttet den øgede brug af innovative finansielle instrumenter, herunder projektobligationer. Der er dog generelt ytret et behov for yderligere tid til at analysere forslaget, og det vurderes usikkert, om der vil være opbakning til at igangsætte en pilotfase allerede fra 2012 bl.a. i lyset af at forslaget skal ses i tæt sammenhæng med forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for 2014-20.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er åben over for forslaget om projektobligationer, men vurderer, at der er behov for, at forslaget analyseres nærmere, herunder hvorvidt det vil være relevant at anvende instrumentet i en dansk kontekst. Derudover er der en række uafklarede tekniske og praktiske spørgsmål omkring forslaget om projektobligationer. På den baggrund er man usikker på, om det er muligt og hensigtsmæssigt at indlede en pilotfase allerede fra 2012.

Der lægges vægt på, at instrumentet skal aflaste EU-budgettet og ikke påføre budgettet for store risici. Adgang til risikovillige lånemuligheder kan være et nyttigt instrument, særligt i lyset af den økonomiske og finansielle krise, hvor mere traditionelle muligheder for adgang til risikovillig kapital kan være hæmmet af den økonomiske situation på kort sigt. Det er dog vigtigt, at instrumentet ikke har en markedsforvridende effekt ifht. banksektoren. Det bemærkes endvidere, at instrumentet umiddelbart vurderes særligt interessant for lande med et højt renteniveau og til projekter med en høj usikkerhed tilknyttet.

### **11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.