

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT
TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Dato 16. juli 2018
J. nr. 2018-3352

Europa-Kommissionens forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014

KOM(2018) 438

Nyt forslag.

Nyt notat.

1 Resumé

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 438 af 6. juni 2018 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014.

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2020 (2021-2027). Programmets overordnede målsætning er at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor og at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser og lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.

I alt afsættes ca. 37,5 mia. EUR i 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca. 202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.

Med forslaget defineres for perioden 2021-2027 hvilke projekttyper inden for områderne transport, energi og den digitale sektor, der er støtteberettigede, kriterierne for evaluering, støtteprocentsatserne og kriterierne for den efterfølgende projektadministration for de projekter, der bliver udvalgt til støtte.

Regeringen lægger vægt på, at drøftelser vedrørende CEF ikke foregriber forhandlingerne om den kommende finansielle ramme for 2021-2027, idet regeringens hovedprioritet for MFF-forhandlingerne er at realisere et samlet udgiftsniveau svarende til 1,00 pct. af EU27's BNI. Inden for denne ramme støtter regeringen forslaget. Med en ny CEF sikres det, at der i EU-budgetperioden 2021-2027 (den flerårige finansielle ramme) fortsat kan tilde-



les EU-støtte til infrastrukturprojekter med høj europæisk merværdi indenfor områderne transport, energi og digitalt.

På transportområdet støtter regeringen, at de grænseoverskridende projekter fortsat har højeste prioritet. Det hilses velkomment, at Femern Bælt-projektet, inkl. danske og tyske jernbanelandanlæg, fortsat er blandt de forhåndsudpegede og dermed prioriterede projekter. Regeringen støtter desuden udvidelsen af hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til hhv. Hirtshals og Frederikshavn.

Regeringen forholder sig positivt til og støtter den reviderede forordning på energiområdet, herunder ændringen om, at det fremover vil være muligt at søge om støtte til grænseoverskridende VE-projekter.

På det digitale område er regeringen overordnet enig med Kommissionen i behovet for større udbredelse af adgangen til giga-bit hastigheder og hurtig udrulning af 5G, og støtter derfor som udgangspunkt Kommissionens forslag.

2 Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM(2018) 438 af 6. juni 2018 fremsat forslag til forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten ("CEF"). Forslaget er oversendt til Rådet den 18. juni 2018 i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 170-172 og 194. I artikel 170 om de transeuropæiske net, fremgår det bl.a. at: "*Unionen bidrager til oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet*". EU's ret til at handle på området finansiering af infrastruktur er fastsat i artikel 171, hvori det fastslås, at "*Unionen kan støtte projekter af fælles interesse, der støttes af medlemsstater, (...), navnlig i form af forundersøgelser, lånegarantier eller rentegodtgørelser*".

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget bygger videre på den eksisterende CEF ((EU) nr. 1316/2013), der gælder for perioden 2014-2020. Siden det indre markeds oprettelse har der været en tæt sammenhæng imellem på den ene side sektorretsakterne, der vedrører oprettelse og udvikling af transeuropæiske net på transport-, telekommunikations- og energiinfrastrukturområdet, og på den anden side den EU-retsakt, der definerer hvilke konkrete projekttyper indenfor de tre sektorer, der kan opnå EU-støtte og på hvilke betingelser – for nuværende Connecting Europe-faciliteten ("CEF").

Som led i forberedelsen af CEF-forslaget har Kommissionen foretaget en evaluering af den nuværende CEF-forordning. Rapporten (KOM(2018) 66) blev vedtaget af Kommissionen og blev fremlagt for Rådet og Europa-Parlamentet den



13. februar 2018. Den overordnede konklusion efter 3½ års gennemførelse af CEF'en var, at programmet var på rette spor, men at det dog var alt for tidligt at måle resultaterne i betragtning af, at programmet befandt sig i den tidligere gennemførelsesfase.

Kommissionen har i forbindelse med forberedelsen af forslaget primo 2018 foretaget en høring vedrørende strategiske infrastrukturinvesteringer. 96 pct. af svarene vedrørte CEF'en. Ifølge Kommissionen viste høringssvarene en støtte til CEF-programmet. Der blev i svarene lagt vægt på, at CEF'en spiller en vigtig rolle i forhold til at bidrage til EU's målsætninger vedr. færdiggørelsen af de transeuropæiske net, fremme af økonomisk vækst og jobskabelse og fremme af overgangen til et samfund med en lavemissionsøkonomi.

3 Formål og indhold

Forslaget fastsætter retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2020 (2021-2027). Forslaget erstatter den eksisterende CEF, der gælder for perioden 2014-2020.

Forslaget har til formål at fremme jobskabelsen og at opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Med CEF'en kan der ydes EU-støtte til infrastrukturprojekter med europæisk merværdi indenfor områderne transport, energi og digitalt, der bidrager til en moderne og højeffektiv infrastruktur, og som understøtter jobskabelsen og intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst.

CEF'en skal bidrage til at opnå EU's klimaforpligtelser mht. at gennemføre Parisaftalen. I Kommissionens overordnede forslag om en flerårig finansiel ramme for perioden 2021-2027 opstilles et overordnet mål om, at mindst 25 pct. af EU's udgifter skal bidrage til klimamålsætningerne. For CEF'en gælder, at 60 pct. af finansieringsrammen skal bidrage til at opnå klimamålsætningerne. Kommissionen vil oprette et EU-klimamarkørsystem til at overvåge fremdriften mht. at opnå målsætningen.

Ifølge Kommissionen vil det fremtidige behov for dekarbonisering og digitalisering af økonomien i EU medføre en stigende konvergens imellem de tre sektorer, CEF'en dækker. Derfor lægges der med forslaget op til i stigende grad at støtte projekter, hvor der er synergier imellem de tre sektorer. Det gælder fx netforbundet og autonom mobilitet, alternative brændstoffer til transportsektoren og energilagring og intelligente net.

Det understreges i forslaget, at infrastrukturen indenfor de tre hovedområder ikke kun vil blive medfinansieret af CEF'en, men også af andre EU-programmer, især den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden, Horisont Europa, Invest EU og Life.



Der vil med forordningen blive gennemført forenklinger af omkostningsmodellerne, medfinansieringssatserne, inddragelsen af interessenter, udformningen af programmets målsætninger samt overvågningen og rapporteringen.

I artikel 4 fastsættes budgettet, som i alt er på ca. 37,5 mia. EUR i faste 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca. 202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.

CEF-budgettet forhandles i regi af forhandlingerne om de overordnede finansielle rammer for 2021-2027 (MFF) og ikke i regi af CEF-forslaget.

Der findes i forslaget en række horisontale artikler, der vedrører alle tre områder. Da de fleste af artiklerne er af teknisk karakter og i høj grad følger den eksisterende CEF, gennemgås de ikke systematisk her.

I artikel 13 fremgår det, at følgende aspekter, så vidt det er relevant, vil blive taget i betragtning i forbindelse med støttetildelinger:

- a) økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger (fordele og omkostninger)
- b) innovations-, sikkerheds-, interoperabilitets- og tilgængelighedsaspekter
- c) den grænseoverskridende dimension
- d) synergivirkninger mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor
- e) aktionens modenhed inden for rammerne af projektudviklingen
- f) hvorvidt den foreslåede gennemførelsesplan er velfunderet
- g) EU-støttens katalysatoreffekt på investeringerne
- h) behovet for at overvinde finansielle hindringer såsom utilstrækkelig kommerciel levedygtighed eller mangel på markedsfinansiering
- i) sammenhæng med Unionens og nationale energi- og klimaplaner.

I underafsnittene nedenfor findes de vigtigste informationer for de tre hovedområder, herunder hvad angår art. 9 (Støtteberettigede aktioner) og art. 14 (Medfinansieringssatser). Mht. medfinansieringssatserne er den nuværende maksimale støttesats på 50 pct. til undersøgelser for alle tre områder videregivet i forslaget. Der er dog afvigelser fra den nuværende CEF mht. støttesatserne for anlægsarbejder; på transportområdet hæves den generelle sats fra 20 til 30 pct. For særlige energiinfrastrukturprojekter kan støttesatsen i den nye CEF hæves til 75 pct..

Det fremgår af artikel 13, at tildelingskriterierne fastlægges i arbejdsprogrammerne, som udarbejdes af Kommissionen og godkendes af EU-medlemslandene i CEF-komiteen, jf. artikel 19, og i de konkrete forslagsindkaldelser (ansøgningsrunder), som Kommissionen er ansvarlig for.



Transportmidlerne er fordelt på tre delpuljer: En ”Generel bevillingsramme” på ca. 11,4 mia. EUR i 2018-priser (ca. 84,9 mia. kr.), som danske aktører kan ansøge, og et ”Bidrag fra Samhørighedsfonden”, som er budgetteret under budgetkategori 2 (Samhørighed og Værdier). Denne delpulje på 10,0 mia. EUR i 2018-priser (ca. 74,5 mia. kr.) er reserveret aktører i samhørighedslandene, hvorfor danske aktører ikke kan ansøge midler herfra. Der er imidlertid tale om reduktioner på hhv. 12 og 13 pct. ift. indeværende CEF.

Endelig er den tredje delpulje på 5,8 mia. EUR i 2018-priser (ca. 43,0 mia. kr.), som er budgetteret under budgetkategori 5 (Sikkerhed og Forsvar), reserveret til transportinfrastrukturprojekter, der fremmer militær mobilitet. Det fremgår af forslaget, at projekterne udover at fremme militær mobilitet også bør fremme den civile transport. Denne del af forslaget har sammenhæng med især handlingsplanen for militær mobilitet (JOIN(2018) 5), som blev vedtaget den 28. marts 2018 af Kommissionen og Unionens højtstående repræsentant for udenrigsanliggender og sikkerhedspolitik.

Det fremgår af forslagets artikel 3, at målsætningen med forslaget på transportområdet er:

- i) *at bidrage til udviklingen af projekter af fælles interesse, som vedrører effektive og sammenkoblede net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet*
- ii) *at tilpasse TEN-T-nettene til militære mobilitetsbehov.*

Jf. artikel 9 er der grundlæggende tre typer af projekter, der kan få støtte fra CEF'en på transportområdet:

- a) Aktioner vedrørende effektive og sammenkoblede net
- b) Aktioner vedrørende intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet
- c) Aktioner eller specifikke aktiviteter... til støtte for transportinfrastrukturen på TEN-T-nettet med henblik på at tilpasse det til militære mobilitetsbehov og gøre det muligt at anvende infrastrukturen både civilt og militært.

Hvad angår a) og b) fremgår det af bilaget, at budgetmidlerne fra hhv. ”Generel bevillingsramme” og ”Bidrag fra Samhørighedsfonden” (i alt 21,4 mia. EUR i 2018-priser, svarende til 159,3 mia. kr.) skal fordeles med 60 pct. til a) effektive og sammenkoblede net og 40 pct. til b) intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet. Det fremgår desuden, at af midlerne afsat til a) effektive og sammenkoblede net bør 75 pct. gå til projekter på hovednetkorridorerne, 10 pct. til resten af hovednettet og 15 pct. til det samlede TEN-T-net.

Det fremgår af bilaget, at der på hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet, som dækker Finland, Sverige, Danmark, Tyskland, Østrig, Italien og Malta, er fire forhåndsudpegede strækninger med særlig prioritet. Heraf



vedrører to Danmark og Femern Bælt-projektet: Hhv. ”København-Hamburg: Den faste forbindelse over Femern Bælt (jernbane/vej)” og ”København-Hamburg: adgangsveje til den faste forbindelse over Femern Bælt (jernbane).”

Den generelle, maksimale støttesats for anlægsarbejde inden for transport er på 30 pct. Denne sats kan dog forhøjes til 50 pct. for grænseoverskridende projekter (på visse betingelser, jf. artikel 14, 2 stk. (c)), for aktioner til støtte for telematiksystemer, for aktioner til støtte for nye teknologier og innovation, for aktioner til støtte for forbedring af infrastrukturens sikkerhed i overensstemmelse med den relevante EU-lovgivning og for aktioner i regionerne i den yderste periferi.

Energiinfrastruktur

I Kommissionens forslag er der afsat 7,7 mia. EUR i 2018-priser (ca. 57,2 mia. kr.) til energiinfrastruktur (CEF energi). Sammenlignet med det nuværende budget på knap 4,8 mia. EUR i 2018-priser (35,8 mia.kr.) er det en forøgelse af budgettet på omkring 60 pct.

Forslaget skal bidrage til at fremme projekter af fælles interesse i relation til øget integration af det indre energimarked, interoperabilitet af grænseoverskridende forbindelser, facilitering af CO₂-reduktion og sikring af forsyningsikkerhed samt facilitering af grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi.

På energiområdet er de primære ændringer en forenkling af kriterier for støtteberettigelse, samt at grænseoverskridende vedvarende energiprojekter fremover vil få mulighed for tildeling af midler.

For at energiinfrastrukturprojekter er berettiget til støtte under CEF, skal de været defineret som projekter af fælles interesse. Kravene til projekter af fælles interesse er fastsat i forordning om retningslinjer for den transeuropæiske energiinfrastruktur EU (347/2013).

Grænseoverskridende vedvarende energiprojekter skal udover de generelle kriterier for energiinfrastrukturprojekter opfylde to supplerende kriterier for at være berettiget til EU-støtte til anlægsarbejde. De supplerende kriterier er:

- a) en cost-benefit analyse skal vise betydelige omkostningsbesparelser og/eller fordele i form af systemintegration, forsyningsikkerhed eller innovation, og
- b) dokumentation for, at projekter ikke ville blive gennemført eller kommercielt levedygtigt uden støtten. Som en del af analyse skal der tages hensyn til eventuelle indtægter fra støtteordninger.



Det vil også være muligt at søge om støtte til udvikling og udpegning af grænseoverskridende projekter inden for vedvarende energi. Derudover har Kommissionens foreslået, at de præcise udvælgelseskriterier og proceduren for udvælgelse af grænseoverskridende vedvarende energiprojekter skal vedtages i en delegeret retsakt.

Digital infrastruktur

Kommissionen foreslår, at der afsættes ca. 2,7 mia. EUR i 2018-priser (ca. 19,8 mia. kr.) til den digitale del af CEF'en over den syvårige budgetperiode. Dette er knap tre gange højere end det nuværende budget for teledelen af CEF på godt 1 mia. EUR., som hovedsageligt blev prioriteret til støtte af udviklingen og markedsmodningen af fælleseuropæiske offentlige digitale komponenter til støtte for særligt brug i grænseoverskridende offentlige digitale tjenester. Af den bevilling er 15 pct. afsat til bredbåndsdækning, som primært bliver udmøntet gennem WiFi4EU og bidrag til finansieringsinstrumenter i den Europæiske Investeringsbank.

Forslaget følger op på de seneste EU-mål frem mod 2025, hvor øget adgang til gigabit-hastigheder for samfundsvigtige steder såsom hospitaler og skoler samt hurtig udrulning af 5G er i fokus.

Forslaget indeholder primært følgende tre elementer på teleområdet – kaldet CEF Digital.

- i) For det første foreslår Kommissionen som noget nyt, at der kan gives økonomisk støtte til projekter, der giver gigabit-hastigheder til samfundsvigtige vigtige steder, herunder særligt hospitaler, sundhedscentre samt uddannelses- og forskningscentre.
- ii) For det andet foreslås det at fortsætte WiFi4EU-initiativet, som giver økonomisk støtte til offentlige myndigheders etablering af hotspots, som stilles gratis til rådighed for offentligheden.
- iii) For det tredje foreslår Kommissionen også som noget nyt, at der gives økonomisk støtte til etablering af uafbrudt 5G-dækning langs primære transportkorridorer, herunder på tværs af grænser.

Der vil også være mulighed for at støtte backbone bredbåndsinfrastruktur på tværs af grænser, herunder undervandskabler.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentets behandling af sagen er i sin indledende fase, og der foreligger ikke en udtalelse. Europa-Parlamentet har dog den 31. maj 2018, dvs. forud for CEF-forslagets offentliggørelse, vedtaget en beslutning om ”Connec-



ting *Europe-facilitetens transportsøjle efter 2020*” om Kommissionens forslag til flerårig finansiel ramme for 2021-2027, offentliggjort 2. maj 2018.

Side 8/15

I beslutningen konstaterer Europa-Parlamentet bl.a., at den nuværende CEF har været en succes og noterer sig de afsatte midler til CEF energi og digitalt. I forhold til reduktionen af CEF-transport beklager Europa-Parlamentet Kommissionens forslag og understreger vigtigheden af CEF-transport.

Europa-Parlamentets transportudvalg (TRAN) bliver hovedudvalg på sagen. Udvalgene for hhv. Miljø, Folkesundhed og Fødevarerikkerhed (ENVI) og Industri, Forskning og Energi (ITRE) skal udarbejde udtalelser til TRANs betænkning.

5 Nærhedsprincippet

Forslaget har hjemmel i artikel 170-172 og 194 i TEUF. Artikel 170-172 i TEUF omhandler de transeuropæiske net.

Det er Kommissionens vurdering, at nærhedsprincippet er overholdt. Kommissionen anfører i forslaget, at omfanget af de problemer, som CEF er rettet mod, kræver specifik handling fra EU, da de i sagens natur er grænseoverskridende og derved bedst kan løses på europæisk niveau. Det gælder også vedvarende energiprojekter.

Kommissionen vurderer yderligere, at fælles løsninger vil føre til større overordnede fordele, mere fremskyndet gennemførelse og nedbringelse af omkostninger. Investeringsbehovene i de transeuropæiske net efter 2020 er meget betydelige og overstiger de disponible midler på medlemsstatsplan.

Regeringen deler Kommissionens vurdering og finder også, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6 Gældende dansk ret

Forslaget er en forordning og vil derfor have direkte retsvirkning i Danmark. Forslaget kræver ikke ændringer i dansk lovgivning.

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Ingen.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skal ses i lyset af Kommissionens forslag til EU's flerårige finansielle ramme (MFF) for 2021-2027. Forslaget har statsfinansielle konsekvenser, idet det samlede EU-udgiftsniveau for 2021-2027 har direkte betydning for størrelsen af EU's årlige budgetter og dermed det danske EU-bidrag.



Kommissionen lægger op til et samlet udgiftsniveau for CEF på ca. 37,5 mia. EUR i faste 2018-priser, svarende til ca. 279,3 mia. kr. Heraf afsættes ca. 27,2 mia. EUR (ca. 202,3 mia. kr.) til transportområdet, ca. 7,7 mia. EUR til energiområdet (ca. 57,2 mia. kr.) og 2,7 mia. EUR (ca. 20,1 mia. kr.) til det digitale område.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Der er ikke på det foreliggende grundlag mulighed for at fastslå de samfundsøkonomiske konsekvenser af forslaget.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Som for andre EU-programmer gælder det, at der vil være udgifter forbundet med udarbejdelse af ansøgninger om CEF-støtte. For ansøgere, der får tildelt støtte, vil der efterfølgende være udgifter forbundet med projektadministration i form af afrapporteringer til Kommissionen. Det forventes dog, at disse udgifter til projektadministration også vil kunne være støtteberettigede under CEF'en, dvs. at en andel af udgifterne vil blive finansieret af EU.

Samtidig bemærkes det, at Kommissionen lægger op til en forenkling af omkostningsmodellerne, overvågningen af projekterne og afrapporteringen.

8 Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport, bygning og bolig samt energi-, forsynings- og klimapolitik med frist for bemærkninger den 21. juni 2018.

Der er modtaget høringssvar med indholdsmæssige bemærkninger fra Dansk Fjernvarme, ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, Danske Havne, DI Transport og et fælles svar fra Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne.

De indkomne bemærkninger er refereret nedenfor.

Dansk Fjernvarme

Fra Dansk Fjernvarme side skal det blot foreslås at også grænseoverskridende handel med varme og eventuelt køling også bliver faciliteret og støtte af CEF. Også sådanne projekter vil stimulere jobskabelse og sikre smart, bæredygtig og inklusiv vækst. De vil hjælpe med at skabe sammenhæng i Unionen og mellem dens regioner indenfor energisektoren og vil samtidig fremme økonomisk, social og territorial samhørighed og bidrage til bekæmpelse af klimaændringer.

Dette er også relevant i en dansk kontekst. I Syddanmark etableres der for tiden datacentre af en størrelsesorden, hvor der kan være behov for at knytte tyske byers varmebehov sammen med disse centres massive produktion af overskudsvarme, for at sikre en høj effektivitet i deres energianvendelse. Det



har også tidligere været undersøgt, om der kan være mulighed for at knytte varmemarkeder sammen på tværs af Øresund.

ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Generelle bemærkninger

Formålet med forslaget er at understøtte udviklingen af en højeffektiv infrastruktur, der kan bidrage til at fremme jobskabelse samt opnåelse af intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst. Konkret skal CEF således bidrage til at fremskynde investeringer i transeuropæiske net og mobilisere offentlig og privat finansiering.

Det fremgår, at en særligt vigtig målsætning med forslaget er at skabe større synergivirkning mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. ITD kan fuldt ud støtte forslaget med det dertilhørende investeringsgrundlag på cirka 42 milliarder EUR i perioden 2021 til 2027.

Særligt noterer ITD det store fokus på klima, energi og digitalisering samt ambitionen om at skabe bedre sammenhæng mellem de enkelte sektorer. Eksistensen af en effektiv infrastruktur med høj forsyningsikkerhed er helt afgørende for vejgodstransportsektoren i fremtiden, når det kommer til energi og digitalisering.

På digitaliseringsområdet går udviklingen i disse år meget stærkt inden for transport- og logistikbranchen både i forhold til køretøjsteknologi og digitale logistiksystemer. ITD er derfor helt enig i Kommissionens betragtning om, at en effektiv digital infrastruktur og konnektivitet er en forudsætning for et vel fungerende digitalt indre marked. Dette indebærer, at der skal investeres i at sikre udbredelsen af højhastighedsforbindelser, herunder eksempelvis 5G-netværk.

Endeligt vil ITD gerne henlede opmærksomheden på, at de nuværende CEF-midler på transportområdet for langt hovedpartens vedkommende er blevet tildelt jernbanerne¹. ITD finder det beklageligt, at én transportform er blevet tilgodeset frem for at styrke samspillet på tværs transportformerne til gavn for effektiviteten i hele transportbranchen. Det er særligt udtalt i relation til gods-transporten, hvor den tunge vejgodstransport tegner sig for størstedelen af det udførte transportarbejde. Dette bør ligeledes afspejles i den fremadrettede pulje af projekter, som delvist finansieres igennem CEF.

ITD har ingen specifikke bemærkninger til de enkelte artikler.

Danske Havne

Danske Havne støtter forslagets formål ”med henblik på at fremme jobskabelsen og opnå intelligent, bæredygtig og inklusiv vækst har Unionen brug for en moderne højeffektiv infrastruktur, som kan bidrage til at forbinde og integrere



Unionen og alle dens regioner, inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne.”

Det fremhæves i forordningen, at det anslås, at færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030 vil skabe 7,5 mio. mandår mellem 2017 og 2030 og en yderligere stigning i BNP på 1,6 % i Unionen i 2030.

Hvis EU ønsker et transportinfrastruktur netværk, der på samme tid kan opfylde både trafik efterspørgsel og støtte den økonomiske aktivitet, er det imidlertid nødvendigt at medtænke havnene væsentlig mere i de midler, der kan søges.

Der er afsat et beløb på 30,6 mia. EUR til transport og det samlede beløb er på 42,3 mia. EUR for transport, energi og den digitale sektor i perioden 2021-2027.

I EU's Transport hvidbog tilbage i 2011 bekræftes betydningen af transport og dets bidrag til Europas økonomi. I 2011 hed det, at hvis EU ønsker et transportinfrastruktur netværk, der på samme tid kan opfylde både trafik efterspørgsel og støtte den økonomiske aktivitet, vil det være nødvendigt med investeringer for 250 mia. EUR i 2020 i henhold til EuropaKommissionens skøn. Dette beløb vil fjerne flaskehalse og manglende led i Core Network. En yderligere investering på 250 mia. EUR vil forbedre det samlede netværk.

I 2013 udtrykte Danske Havne bekymring over, at der dengang ikke var nok midler afsat til dækning af investeringsbehovet. De 32 mia. EUR, der i 2013 blev øremærket af EuropaKommissionen til Core Network i Connecting Europe-faciliteten dækkede kun lille del af de investeringsbehov. Rådets forslag indebar, at TEN-T tilskuddet blev skåret fra Kommissionens indledende forslag på € 31,7 mia. (21,7 + 10 mia. for samhørighedslandene) til lidt mere end € 23 mia. (13 + 10 mia.). Kommissionens initiale forslag på 32 mia. EUR (eller omkring 3% af det samlede flerårige finansielle budget) er et vitalt minimum, som bør sikres mere end nogensinde.

Danske Havne kan konstatere, at der i denne runde for perioden 2012-2017 er afsat 42,3 mia. EUR til transport, energi og den digitale sektor. Det giver anledning til at påpege, at der bør sættes mere end optimistiske ord og gode intentioner bag udviklingen og gennemførelsen af en effektiv, bæredygtig og inklusiv europæisk transportinfrastruktur. De begrænsede midler vil skabe komplikationer for at implementere TEN-T nettet i sin ønskede form og vil kræve stramme prioriteringer.

30,6 mia. EUR er stadig tilgængelige for transportinfrastruktur. Men der er få midler af disse, som core ports kan søge. De midler, der er afsat i forordningen, som den foreligger bør efter Danske Havnes vurdering favne core-havnene i en bredere forstand. Der skal være flere midler at søge for danske core-ports også. Forordningen i dets nuværende format tilgodeser stort set ikke core-ports i



Danmark, da midlerne synes øremærkede projekter, der ikke er realiserbare i dansk kontekst.

Er der flere midler der er direkte mulige for core-ports at søge samt i og for sig også i forhold til resten af det samlede net, er det i Danske Havnes optik et klart stærkere udgangspunkt for at realisere målsætningen om ”CEF til formål at bidrage til gennemførelsen af begge lag i TEN-T: det strategiske backbone-net (dvs. hovednettet) senest 2030 og resten af det samlede net senest 2050.”

DI Transport

DI er generelt positiv over for forslaget, der erstatter den eksisterende forordning 1316/2013. Forordningen er det finansielle instrument, der anvendes ved etableringen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) såvel som en velfungerende transeuropæisk digital infrastruktur. DI støtter færdiggørelsen af en velfungerende transeuropæisk infrastruktur indenfor transport, energi og tele også efter 2020 og finder ovennævnte forslag nyttigt i bestræbelserne på at skabe tilstrækkelig opbakning såvel politisk som finansielt til etableringen af grænseoverskridende europæiske infrastrukturprojekter.

Nærværende forslag er tæt knyttet til Kommissionens udspil til næste budget og der lægges heri op til at tildele CEF'en 42,265 mia. Euro. DI støtter forslaget om mere sammenhængende transportinfrastruktur, en grønnere transport, bedre digital infrastruktur, smarte løsninger for det offentlige såvel som det private og mere sikkerhed indenfor alle områderne.

En velfungerende, effektiv infrastruktur i Europa er en væsentlig forudsætning for at skabe bedre forhold for dansk eksport, et velfungerende digitalt indre marked, samt et væsentlig bidrag til fortsat vækst i Europa og Danmark. Det er derfor afgørende, at der afsættes de nødvendige midler til udvikling af den europæiske infrastruktur.

DI støtter desuden udvidelsen af Skandinavien-Middelhavs hovednetkorridoren fra Fredericia til Frederikshavn og Hirtshals.

Danske Rederier, Rederiforeningen af 2010 og Færgerederierne

Overordnet tager vi godt imod forslaget og prioriteringerne om at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor, og om at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede forpligtelser til at dekarbonisere og at der lægges vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne.

Fra søfarten efterspørges dog den fulde anerkendelse af den maritime dimension som brohoved og integrator over landegrænser i den nye CEF. Det er derfor væsentligt, at betydningen af ”grænseoverskridende projekter” ikke er begrænset til landegrænser, men ligeledes inkluderer projekter over grænser forbundet



af vand, og derved ligestiller den maritime dimension med andre grænseoverskridende projekter.

Med henblik på at afspejle betydningen af at tage hånd om klimaændringer i CEF'en henvises til overensstemmelse med Unionens forpligtelser til at gennemføre Parisaftalen og dens forpligtelser til at nå De Forenede Nationers mål for bæredygtig udvikling (SDG'erne).

Her henledes opmærksomheden ligeledes på en anden FN aftale, nemlig IMO's klimaafnede fra 13. april 2018, som sætter høje ambitioner for shipping-industriens CO₂-reduktionsmål. EU (og EU-medlemslandene) har en stor aktie i de ambitiøse mål og kravene i aftalen. Man bør derfor sikre, at der er midler til at supplere de store investeringer der følger af forventningerne og kravene til industrien. Dette vil der være mulighed for ved en specifik benævnelse i CEF'en.

Hvad angår transport, har CEF til formål at bidrage til gennemførelsen af begge lag i TEN-T. Her er det afgørende, at de maritime korridorer fortsat skal prioriteres.

9 Generelle forventninger til andre landes holdninger

Sagen har endnu ikke været forhandlet i Rådet, hvorfor andre landes detaljerede holdninger ikke kendes. Det er dog den klare forventning, bl.a. på baggrund af generelle CEF-drøftelser i Kommissionens CEF-komite, at landene vil bakke op om oprettelsen af en ny CEF for perioden 2021-2027.

Der er oprettet en såkaldt "Friends of the Presidency"-gruppe, hvor forhandlingerne skal varetages, idet forhandlingerne både dækker transport, energi og digitalt og forslaget derfor ikke naturligt kan forhandles i kun én rådsarbejdsgruppe.

10 Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen lægger vægt på, at drøftelser vedrørende CEF ikke foregriber forhandlingerne om den kommende finansielle ramme for 2021-2027, idet regeringens hovedprioritet for MFF-forhandlingerne er at realisere et samlet udgiftsniveau svarende til 1,00 pct. af EU27's BNI.

Inden for denne ramme kan regeringen støtte forslaget.

Regeringen lægger vægt på, at tildelingskriterierne i videst muligt omfang understøtter dansk hjemtag og bidrager med størst mulig EU-merværdi. Regeringen vil derfor arbejde for, at CEF'en opretholder fokus på de grænseoverskridende projekter og projekter med grænseoverskridende betydning, der ofte har høj samfundsøkonomisk værdi. Regeringen hilser det derfor velkomment, at Femern Bælt-projektet fortsat tydeligt fremgår som et prioriteret projekt i forslaget.



På transportområdet finansieres de grænseoverskridende projekter typisk af et eller to lande, men de mobilitetsmæssige fordele ved projekterne kommer flere lande til gode. Samtidig er godkendelsesprocedurerne for disse projekter særligt udfordrende, fordi projekterne typisk skal godkendes i to EU-lande. Disse faktorer medfører et særligt behov for EU-støtte til de grænseoverskridende projekter. Regeringen støtter derfor Kommissionens forslag om, at den maksimale støttesats til de grænseoverskridende projekter på transportområdet fortsat skal være betydeligt højere end til øvrige transportinfrastrukturprojekter. Det vurderes også positivt ift. mulighederne for yderligere EU-støtte til Femern Bælt-projektet. På den baggrund støtter regeringen, at den maksimale støtteprocentsats til grænseoverskridende transportprojekter hæves til de foreslåede 50 pct.

Regeringen finder det vigtigt, at CEF-midlerne ikke bliver spredt ud på for mange underprioriteter og mindre projekter, idet det risikerer at udhule støttegrundlaget for de grænseoverskridende projekter.

Regeringen støtter den foreslåede udvidelse af TEN-T-hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til hhv. Hirtshals og Frederikshavn. På den måde får begge de to store internationale transportkorridorer igennem Danmark, hhv. den østlige korridor via Fyn/Femern Bælt og Sjælland og den vestlige ”Jyllandskorridor”, den højest prioriterede status i TEN-T-sammenhæng. Alle fem danske regioner bliver dermed repræsenteret på TEN-T-hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet.

Regeringen finder det positivt, at forslaget lægger op til at understøtte en mere bæredygtig søfart med hensyn til at imødegå klimaforandringer.

Regeringen forholder sig positivt til og støtter den reviderede forordning på energiområdet, herunder ændringen om, at det fremover vil være muligt at søge om støtte til grænseoverskridende VE-projekter. Rettidig udbygning af energiinfrastruktur i Europa er centralt for at fremme det indre marked, øge forsynings sikkerheden og fremme integration af vedvarende energi.

Regeringen er overordnet enig med Kommissionen i behovet for større udbredelse af adgangen til giga-bithastigheder og hurtig udrulning af 5G. Regeringen kan derfor støtte forslaget om, at projekter, der har en grænseoverskridende dimension, europæisk merværdi, og som ikke er kommercielt levedygtige, i den kommende budgetperiode får mulighed for tilskud til udrulning af meget hurtige bredbåndsnet, fremme af 5G, og sammenkobling af EU og nabolandes backbonenet.

Regeringen vil overordnet arbejde for, at forslaget i videst muligt omfang målrettes initiativer med reel EU-merværdi og tager mest muligt hensyn til den



løbende udvikling i forhold til teknologier og tjenester, f.eks. ved alene at give de overordnede hensyn frem for teknologispecifikke krav.

Side 15/15

Regeringen finder det positivt, at Kommissionen med forslaget lægger op til, at CEF'en udelukkende bliver et instrument for direkte støtte. Det har i perioden 2014-2020 indtil videre været meget lav efterspørgsel på CEF'ens såkaldte finansielle instrumenter (lånegarantier). For projekter hvor det vil være relevant med lånegarantier eller direkte lån, vil det fortsat være muligt via "Invest EU" (afløseren for Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer, EFSI) og Den Europæiske Investeringsbank, EIB.

Regeringen støtter Kommissionens målsætning om at forsimple administrationen på en række områder, herunder fx reglerne for støtteprocentsatser og af-rapporteringen fra projekterne til Kommissionen.

11 Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.