

FOLKETINGET



## Europaudvalget

### FORELØBIGT REFERAT AF PUNKT 7, DAGSORDENPUNKT 3

13. EUROPAUDVALGSMØDE DEN 30. NOVEMBER 2018

Rådsmøde nr. 3658 (transport, telekommunikation og energi) den 3.-4. december 2018

#### FO 3. Kommissionens forslag om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten

– *Delvis generel indstilling*

KOM (2018) 0438

Rådsmøde 3658 – bilag 1 (samlenotat side 16)

**Trafik-, bygnings- og boligministeren:** Forslaget skal på TTE-rådsmødet den 3. december til delvis generel indstilling. Connecting-Europe-faciliteten, i daglig tale CEF'en, er et eksisterende program, som skal sikre investeringer i infrastruktur på EU-plan. Infrastrukturprojekterne vedrører det transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor. Forslaget skal sikre, at infrastrukturprojekter også kan få tildelt EU-støtte i EU's kommende budgetperiode fra 2021-2027. Danmark har stor nytte af programmet, da den eksisterende pulje har givet støtte til en lang række danske infrastrukturprojekter.

Forslaget har til formål at udvikle og modernisere det såkaldte transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor. Forslaget skal lette grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, tage hensyn til de langsigtede forpligtelser inden for dekarbonisering og fremhæve synergivirkningerne mellem de tre sektorer. Forslaget skal også sikre, at der fra CEF-puljen kan gives bidrag til udviklingen af infrastruktur med både civil og militær anvendelse for at styrke den militære mobilitet i Europa.

Forslaget definerer bl.a.:

- hvilke projektyper der er støtteberettigede
- kriterierne for evaluering
- støtteprocentsatserne
- og kriterierne for den efterfølgende projektadministration for de projekter, der bliver udvalgt til støtte.

Herudover oplister forslaget på transport og det digitale område de dele af de såkaldte hovednetkorridorer og forhåndsudpegede strækninger og projekter, som vil have ekstra gode muligheder for at få støtte.

Forslaget er blevet godt modtaget i Rådet. Der er bred enighed om, at CEF bidrager væsentligt til EU's målsætninger om færdiggørelsen af de transeuropæiske net, fremme af økonomisk vækst og jobskabelse og fremme af overgangen til lavemissionsøkonomi.

Overordnet har regeringen lagt vægt på, at drøftelser ved CEF ikke foregriber forhandlingerne om EU's kommende finansielle ramme fra 2021-2027. Af samme grund er forslaget sat på dagsordenen for TTE-rådsmødet til delvis generel indstilling. Forhandlingen af EU's flerårige finansielle ramme hører under finansministerens ressort.

I forhandlingerne har regeringen lagt vægt på, at tildelingskriterierne i videst muligt omfang understøtter dansk deltagelse og bidrager med størst mulig EU-merværdi. Regeringen har arbejdet for, at CEF opretholder fokus på de grænseoverskridende projekter, der ofte har høj samfundsøkonomisk værdi, og som bl.a. forventes at tilgodese Femern Bælt-projektet og en række energiprojekter.

Regeringen har desuden arbejdet for, at CEF'en udelukkende bliver et instrument for direkte støtte. Det betyder, at regeringen ikke ønsker, at en del af CEF'ens budget øremærkes til en særlig blanding-ansøgningsrunde. Det er regeringens holdning, at de mest relevante projekter bør udvælges uden hensyn til finansieringsformen. Blending-proceduren udelukker offentlig finansiering, hvilket kan betyde, at et godt projekt ikke kan implementeres, hvis det ikke kan få tilstrækkelig privat støtte.

Herudover har regeringen arbejdet for, at såkaldt teknisk bistand også udelukkes fra forslaget. Teknisk bistand er økonomisk støtte til ansatte i medlemslandene i forbindelse med programmets gennemførelse.

Da CEF-puljen ikke er uendelig, er det regeringens holdning, at midlerne skal gives direkte til infrastrukturprojekterne.

Det vurderes, at det nuværende kompromisforslag er godt set med danske øjne. Den maksimale støttesats til grænseoverskridende projekter på transport- og energiområdet foreslås at være betydeligt højere end øvrige infrastrukturprojekter, hvilket regeringen støtter.

Herudover vurderer regeringen, at midlerne ikke er spredt på et højt antal underprioriteter og mindre projekter. Det støtter regeringen også.

På det digitale område er der dog blandt medlemslandene forskellige holdninger til omfanget og typerne af de projekter, som skal omfattes af programmet. Der er på nuværende tidspunkt både tale om projekter, som skal støtte udrulningen af 5G bl.a. til socio-economic drivers som f.eks. skoler og hospitaler samt langs hovednetkorridorerne. Der lægges også op til, at der fortsat kan gives støtte til trådløse forbindelser i lokalsamfundene via wifi-hotspots. Endelig har regeringen været særlig opmærksom på linjeføringerne på den såkaldte hovednetkorridor Skandinavien-Middelhavet og forslaget om at udvide korridoren i Jylland. Regeringen kan oplyse, at vej- og banestrækningerne fra Fredericia til Hirtshals og Frederikshavn er medtaget i det endelige kompromisforslag.

Afslutningsvis skal det noteres, at antallet af såkaldt forhåndsudpegede strækninger er de samme som ved Kommissionens forslag. Det støtter regeringen. Der er alene fire forhåndsudpegede strækninger på hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet. Og to af disse vedrører Danmark. Det drejer sig om den faste forbindelse over Femern Bælt og de tyske og danske jernbanelandanlæg.

**FO** På den baggrund er regeringen positiv over for forhandlingssituationen. Det indstilles derfor, at man fra dansk side 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 EU-27's BNI;
- at støtte forslagets genstand om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten inden for budgetperioden efter 2020 med den overordnede målsætning om at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor samt at lette det grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi, samtidig med at der tages højde for de langsigtede dekarboniseringsforpligtelser og lægger vægt på synergivirkningerne mellem sektorerne;
- at den maksimale støttesats til de grænseoverskridende projekter på transportområdet fortsat skal være betydeligt højere end til øvrige transportinfrastrukturprojekter;
- at den maksimale støtteprocentsats til grænseoverskridende støtteprojekter hæves til de foreslåede 50 pct., og
- at CEF-midlerne ikke bliver spredt ud på et højt antal underprioriteter og mindre projekter og sikrer udvidelsen af TENT-hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet med vej- og banestrækningerne fra Fredericia op til henholdsvis Hirtshals og Frederikshavn.

Regeringen arbejder for:

- at tilføje strækningen Fredericia-Frederikshavn som en forhåndsudpeget strækning, såfremt listen over forhåndsudpegede strækninger udvides kraftigt;
- 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 gengive de overordnede hensyn frem for teknologispecifikke krav;
- at CEF udelukkende bliver et instrument for direkte støtte, og
- at muligheden for teknisk assistance begrænses mest muligt.

Regeringen støtter, at:

- det fremover vil være muligt at søge om støtte til grænseoverskridende projekter om vedvarende energi, behovet for større udbredelse af adgang til gigabytehastigheder og hurtig udrulning af 5G.

**Henning Hyllested** mente, at det var et udmærket initiativ at videreføre CEF, men undrede sig over, at regeringen trods høringssvarenes anbefalinger ikke arbejdede for udviklingen af færgetrafik og havne. For enden af de nævnte korridorer ligger altid en havn, og ScanLink havde f.eks. nu udviklet elfærger på Øresund. Det var værd at støtte, og det samme gjaldt de færger, der stadig sejlede på Femern Bælt.

Han spurgte desuden, hvad der mentes med, at infrastrukturprojekterne skulle have både en civil og en militær anvendelse. Skulle veje og broer så dimensioneres efter, at der kunne køre meget tunge militærkøretøjer, og ville det ikke fordyre dem væsentligt?

Det var godt, at regeringen ville arbejde for at forhåndsudpege strækningerne mellem Fredericia-Hirtshals og Fredericia-Frederikshavn, men ville det ikke betyde, at man skulle elektrificere jernbanerne nord for Aalborg? Det var ganske vist naturligt, for der blev fragtet mange containere og trailere mellem Norge og de to nordjyske havne. Men det var ikke regeringens prioritet, så var der ikke en uoverensstemmelse mellem regeringens politik og det at forhåndsudpege strækningen?

Endelig bemærkede han, at der ikke var overensstemmelse mellem CEF-støtten til vedvarende energi og det, at der blev givet støtte til f.eks. Baltic Pipe, som transporterer naturgas, altså fossilt brændsel, og til VikingLink, som fik CO<sub>2</sub>-udslippet til at stige, fordi hovedparten af den anvendte strøm var baseret på kul.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** svarede på spørgsmålet om havne og færger, at CEF tidligere havde givet støtte til dem, og at man også forventede, at det ville blive tilfældet i fremtiden.

Han bekræftede, at Henning Hyllesteds forståelse af civil og militær anvendelse var korrekt forstået, men at det i højere grad drejede sig om jernbaner og havne end om veje og broer.

At strækningerne mellem Fredericia og Hirtshals/Frederikshavn blev udpeget til forhåndsorienterede strækninger, betød ikke, at man skulle elektrificere nord for Aalborg. Henning Hyllested havde ret i, at det ikke var regeringens prioritet. Regeringens analyser viste desuden, at det ikke var samfundsøkonomisk fornuftigt, og CEF pålagde ikke landene at gennemføre ufornuftige projekter. Man kunne altså godt forhåndsudpege en strækning, uden at det forpligtede landene til at smide penge ud af vinduet.

**Henning Hyllested** spurgte, om det ville sige, at EU opererede med jernbanestrækninger, der kun var delvis elektrificerede. For at køre gods ville man så skulle rangere og skifte lokomotiver, og det blev dyrt, så det var uforståeligt.

**Transport-, bygnings- og boligministeren** bekræftede, at det var korrekt forstået.

**Henning Hyllested** meddelte, at Enhedslisten trods de kritiske bemærkninger støttede regeringens forhandlingsoplæg.

**Den fungerende formand** konkluderede, at der ikke var flertal imod regeringens forhandlingsoplæg, idet ingen partier havde ytret sig imod det.