



## NOTAT

25. oktober 2019  
2019-5450 nr.

### Faktaark til teknisk gennemgang vedr. CEF og TEN-T

#### 1 Definitioner

Connecting Europe Facility (CEF) er et program for infrastrukturinvesteringer på europæisk plan. CEF's målsætning er blandt andet at udvikle og modernisere de transeuropæiske net inden for transport, energi og den digitale sektor.

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er en EU-politik, der retter sig mod implementering og udvikling af et europæisk netværk af veje, jernbanelinjer, indre vandveje, søtransportruter, havne, lufthavne og jernbaneterminaler.

#### 2 TEN-T's struktur

I relation til TEN-T og CEF er transportinfrastrukturen inddelt i niveauer:

- 1) Det samlede net (the comprehensive network)
- 2) Hovednettet (the core network)
- 3) Hovednetkorridorer (core network corridors)
- 4) Forhåndsudpegede strækninger (pre-identified sections)

Det samlede net omfatter alle eksisterende og planlagte transportinfrastrukturer på TEN-T. Hovednettet omfatter de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning. En hovednetkorridor er et instrument til at lette en koordineret gennemførelse af hovednettet. I alt findes der 9 hovednetkorridorer, og Danmark er en del af hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet". Forhåndsudpegede strækninger forstås som særlige strækninger på hovednetkorridorerne. Et eksempel på en forhåndsudpeget strækning er "København – Hamburg" (Den faste forbindelse over Femern Bælt).

#### 3 Støttemuligheder

Betingelserne for støtte via CEF er fastsat i CEF-forordningen. Mulighederne for CEF-støtte til transportinfrastrukturprojekter afhænger af flere faktorer og beror på en konkret vurdering. CEF støtter alene projekter af fælles interesse



for Unionen på TEN-T, herunder særligt grænseoverskridende projekter. Projekter, der imødekommer rent lokale, regionale eller nationale transportbehov, er ikke relevante. Projekter, som ligger på TEN-T's hovednet, dvs. de strækninger med den største strategiske betydning for EU-politikken, har almindeligvis større betydning end øvrige projekter. Derudover er det en forudsætning, at Kommissionen har prioriteret et politikområde i en konkret ansøgningsrunde. Der er ofte stor efterspørgsel på midlerne. Derfor er det ofte forekommende, at selv et projekt, som vurderes relevant af Kommissionen, ikke tildeles støtte.

#### **4 Modtaget støtte**

En række danske transportinfrastrukturprojekter har i EU-budgetperioderne 2007-2013 og 2014-2020 modtaget EU-støtte. Eksempelvis er der tildelt EU-støtte på godt 7 mia. DKK. til Femern Bælt-projektet, heraf langt hovedparten til anlægsfasen. I perioden 2014 til sommeren 2019 fik danske støttemodtagere tilsagn om EU-støtte på 6,2 mia. DKK. Af de midler, der er tildelt danske støttemodtagere, er ca. 70 procent tildelt Femern Bælt-projektet<sup>1</sup>. De øvrige 30 procent er tildelt offentlige og private støttemodtagere med Naviair, Vejdirektoratet, Banedanmark, Søfartsstyrelsen, Københavns Lufthavne, Clever, E.ON, Everfuel, DTU, DFDS, Scandlines og Frederikshavn Havn blandt støttemodtagerne.

#### **5 Danske prioriteter i CEF-II**

CEF-II-forslaget er ikke formelt vedtaget, da man afventer forhandlingerne i det centrale spor af forhandlingerne om EU's flerårige budgetperiode 2021-2027 (MFF).

På transportområdet har regeringen lagt vægt på, at tildelingskriterierne i videst muligt omfang understøtter dansk hjemtag, bidrager med størst mulig EU-merværdi, og at CEF opretholder fokus på de grænseoverskridende projekter, hvilket forventes at tilgode bl.a. Femern Bælt-projektet. Regeringen har arbejdet for, at støttesatsen for grænseoverskridende projekter er højere end for øvrige transportprojekter; i forhold til den nuværende CEF er den maksimale støttesats for grænseoverskridende projekter sat op fra 40 til 50 procent. Endvidere er antallet af forhåndsudpegede strækninger reduceret kraftigt; der er kun fire forhåndsudpegede projekter på hovednetkorridoren "Skandinavien – Middelhavet, hvoraf Femern Bælt-projektet vedrører to af disse fire (kyst-kyst hhv. landanlæg i Danmark og Tyskland). Endelig foreslås linjeføringerne på hovednetkorridoren udvidet med vej- og banestrækningerne mellem Fredericia og Hirtshals hhv. Frederikshavn. Regeringen støtter udvidelsen, som sikrer, at "Jyllandskorridoren" får den højest prioriterede status i TEN-T-sammenhæng.

---

<sup>1</sup> Femern Bælt-forbindelsen (kyst-til-kyst) har fået tilsagn om CEF-støtte på 4.388 mio. DKK og Ringsted-Femern Banen har fået tilsagn om 875 mio. DKK.