



## FINANSIERING AF DE TRANSEUROPÆISKE NET

De transeuropæiske net (TEN) finansieres dels af Den Europæiske Union og dels af medlemsstaterne. Den finansielle støtte fra EU fungerer som katalysator, mens medlemsstaterne selv skal tilvejebringe hovedparten af finansieringen. Finansieringen af TEN kan også suppleres med støtte fra strukturfondene, støtte fra Den Europæiske Investeringsbank eller bidrag fra den private sektor. Der blev foretaget en større reform af TEN i form af etableringen af Connecting Europe-faciliteten i 2013.

### RETSGRUNDLAG

Afsnit XVI, artikel 171, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), der fastsætter, at Unionen kan støtte projekter af fælles interesse, som opfylder kravene i retningslinjerne.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, om ændring af forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EF) nr. 680/2007 og (EF) nr. 67/2010.

### MÅL

At bidrage til oprettelse af transeuropæiske net inden for transport, energi og telekommunikation gennem målrettet EU-støtte ([3.5.1](#)).

### RESULTATER

#### A. De overordnede betingelser for projektf finansiering

Generelt har EU-støtten virket som en katalysator for projekterne. Medlemsstaterne skal selv tilvejebringe størstedelen af finansieringen, dog ikke i tilfælde af støtte fra Samhørighedsfonden, hvor EU's bidrag sædvanligvis har udgjort en betydelig andel.

De første principper, som støtten er baseret på, er fastsat i Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for TEN.

#### 1. EU-projektstøtte kan antage en eller flere af følgende former:

- samfinansiering af projektrelaterede studier og andre tekniske støtteforanstaltninger (må som regel ikke overstige 50 % af de samlede omkostninger)



- bidrag til lånegarantipræmier i Den Europæiske Investeringsfond eller andre finansielle institutter
- rentegodtgørelser i forbindelse med lån bevilget af Den Europæiske Investeringsbank (EIB) eller andre offentlige eller private finansinstitutioner
- direkte investeringsstøtte i behørigt begrundede tilfælde.

**2.** Følgende projektkriterier er gradvist blevet opstillet:

- EU-støtten til telekommunikations- og energinet må ikke medføre konkurrenceforvridning mellem virksomhederne i den pågældende sektor.
- Projekterne skal bidrage til indfrielsen af netværkenes mål.
- Projekterne skal være økonomisk levedygtige.
- Der skal tages hensyn til projektets løbetid og den stimulerende virkning af EU-interventionen.
- Der skal tages hensyn til den direkte eller indirekte indvirkning på miljøet og beskæftigelsen, med gradvis inddragelse af mere og mere fuldstændige cost-benefit-analyser, miljøkonsekvensvurderinger osv.
- Tidsplanerne for de enkelte projektdele, f.eks. i forbindelse med grænseoverskridende projekter, skal samordnes.

De finansierede projekter skal være i overensstemmelse med EU-retten og EU's politikker, herunder navnlig miljøbeskyttelse, konkurrence og offentlige udbud. Flere på hinanden følgende forordninger om fastsættelse af de overordnede regler for tildelingen af EU-støtte har indført en række nye elementer, herunder:

- årlige og flerårige programmer på transport- og energiområdet for ydelse af finansiell støtte fra EU til de udvalgte projekter
- loft for EU-støtten til studier på 50 % uanset projekt, og for støtte til prioriterede projekter på 10-30 % på transportområdet (med maksimalt 30 % for grænsekrydsende sektioner af prioriterede projekter)
- risikokapital inkluderet og forbundet som en del af EU-finansieringshjælp
- tildeling af 8,168 mia. EUR til TEN, heraf 8,013 mia. EUR til transport (TEN-T) og 155 mio. EUR til energi (TEN-E) i den finansielle ramme for perioden 2007-2013.

**B.** Yderligere finansieringsmuligheder

**1.** EU's strukturfonde og Samhørighedsfonden

I perioden 2000-2006 bidrog disse fonde med ca. 26 mia. EUR til TEN-projekter, især gennem Samhørighedsfonden i Grækenland, Irland (indtil 2003), Portugal og Spanien og de medlemsstater, som tiltrådte EU i 2004. Sidstnævnte blev tildelt 2,48 mia. EUR i førtiltrædelsesbistand såvel som 4,24 mia. EUR fra Samhørighedsfonden og 2,53 mia. EUR fra andre strukturfonde. Af den aggregerede førtiltrædelses- og samhørighedsfinansiering blev ca. 50 %, svarende til 3,9 mia. EUR, tildelt til TEN-T-projekter.



## 2. Støtte fra Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

Der gælder ingen territoriale restriktioner for EIB-lån, eftersom de tildes på baggrund af bankkriterier, herunder projektets gennemførlighed på det finansielle (tilbagebetalingsevne), tekniske og miljømæssige plan. I perioden 1995-2005 ydede EIB eksempelvis lån til TEN-projekter for i alt ca. 65 mia. EUR.

### C. Finansiell ramme 2007-2013

For finansieringsperioden 2007-2013 foreslog Kommissionen med Parlamentets opbakning oprindeligt at afsætte 20,35 mia. EUR til TEN-T og 340 mio. EUR til TEN-E. Rådet insisterede imidlertid på at beskære dette beløb drastisk, således at TEN's finansielle rammer i sidste ende omfattede 8,01 mia. EUR til transportområdet og 160 mio. EUR til energiområdet (dvs. kun 40 % af det oprindeligt foreslåede beløb til transport og kun 45 % af det til energi). I betragtning af de yderst begrænsede ressourcer fastsatte forordning (EF) nr. 680/2007, at EU-midlerne, med henblik på at supplere (offentlige og private) finansieringskilder skulle koncentreres om de projektkategorier, der giver den størst mulige merværdi for nettene som helhed (såsom grænsekrydsende strækninger og projekter til løsning af flaskehalsproblemer). Derudover var bidraget til TEN-T fra de generelle operationelle programmer under Samhørighedspolitikken, som Kommissionen havde vedtaget, på 43 mia. EUR.

## CONNECTING EUROPE-FACILITETEN

Siden december 2013 har der været en ny TEN-infrastrukturpolitik i EU med et budget på over 30,4 mia. EUR for perioden frem til 2020: Connecting Europe-faciliteten (CEF) har til formål at skabe synergier inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne, højne effektiviteten af EU-tiltag og muliggøre optimering af gennemførelsesomkostninger. Faciliteten sigter mod at fremskynde investeringer inden for transeuropæiske net og tilvejebringe finansiering fra både den offentlige og private sektor, samtidig med at den juridiske sikkerhed styrkes og principperne for teknologineutralitet respekteres.

### A. Overordnede mål

CEF sigter mod at:

- støtte gennemførelsen af projekter af fælles interesse, som har til formål at udvikle og opbygge nye infrastrukturer og tjenesteydelser, eller at opgradere eksisterende infrastruktur og tjenesteydelser inden for transport-, telekommunikations- og energisektorerne
- bistå med at støtte projekter med europæisk merværdi og væsentlige samfundsmæssige fordele, der ikke modtager tilstrækkelig finansiering fra markedet
- bidrage til Europa 2020-strategien ved at udvikle transeuropæiske net, der tager hensyn til de forventede, fremtidige trafikstrømme, og skabe et miljø, der er mere fremmende for private, offentlige eller offentlig-private investeringer
- sætte EU i stand til at indfri målene for bæredygtig udvikling og dermed bidrage til de mellemlange og langsigtede mål for nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslip.



**1.** Inden for transportsektoren forbeholdes støtten projekter af fælles interesse rettet mod at:

- fjerne flaskehalse, ubedre mangler og navnlig forbedre grænsekrydsende sektioner
- sikre bæredygtige og effektive transportsystemer på lang sigt i den hensigt at foregribe de forventede fremtidige transportstrømme såvel som for at muliggøre nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslip inden for alle transportformer og
- optimere integration og sammenkobling af transportformer og fremme transporttjenestens interoperabilitet, samtidig med at tilgængeligheden af transportinfrastrukturen sikres.

**2.** Inden for energisektoren sigter støtten mod at:

- øge konkurrenceevnen ved at fremme yderligere integration på det indre marked for energi og fremme elektricitets- og gasnets interoperabilitet på tværs af grænserne
- øge energiforsyningssikkerheden i Unionen og
- bidrage til bæredygtig udvikling ved at integrere energi fra vedvarende kilder i transmissionsnettene og udvikle intelligent energinet og kuldioxidnet

**3.** Inden for telekommunikationssektoren vil CEF støtte:

- generiske tjenester, centrale tjenesteplatforme og programstøtteaktioner skal finansieres ved hjælp af tilskud og/eller offentlige indkøbsaftaler
- aktioner inden for bredbåndsnet, som skal finansieres gennem finansielle instrumenter.

## **B.** CEF-budgettet 2014-2020

Finansieringsrammen for gennemførelsen af programmet for perioden 2014-2020 var oprindeligt fastsat til over 33,2 mia. EUR i løbende priser. Dette oprindelige beløb blev imidlertid i 2015 nedsat til 30,4 mia. EUR som følge af, at der blev overført 2,8 mia. EUR til den nyoprettede Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI). CEF-budgettet er fordelt som følger:

- transportsektoren: 24,05 mia. EUR, hvoraf de 11,3 mia. EUR skal overføres fra Samhørighedsfonden og, i overensstemmelse med CEF-forordningen, udelukkende anvendes i de medlemsstater, som er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden
- telekommunikationssektoren: 1,04 mia. EUR
- energisektoren: 5,35 mia. EUR.

Omtrent 80-85 % af de samlede CEF-budget tildes projekter baseret på flerårige programmer (sammen med kernenetværkskorridorer i overensstemmelse med de horisontale prioriteringer), mens 15-20 % skal fungere som mål under de årlige programmer (dvs. på kort sigt med mulighed for tilpasning på årsbasis).



Flertallet af projekter vil blive samfinansieret fra CEF gennem tilskud tildelt efter forslagsindkaldelser. Samtidig vil højst 8,4 % af det samlede CEF-budget blive afsat til projekter, der skal samfinansieres gennem innovative finansieringsinstrumenter, såsom garantier og projektoptioner (CEF-låneinstrumentet). Overordnet set skal de finansieringsinstrumenter, der anvendes i CEF-regi, anvendes til at imødekomme specifikke markedsbehov for tiltag, som har en klar europæisk merværdi, og bør ikke fortrænge privat finansiering. De skal kunne forbedre løftestangeffekten af EU's budgetudgifter og skabe en større multiplikatoreffekt for så vidt angår tiltrækning af finansiering fra den private sektor.

Inden for transportsektoren skal hovedparten af CEF-budgettet, dvs. 22,5 mia. EUR, fordeles til projektledere gennem tilskud. Indtil videre har Kommissionen opslået fem indkaldelser af forslag udelukkende inden for transport og én indkaldelse med mulighed for synergiaktioner inden for transport- og energisektoren. De første to indkaldelser, der blev opslået i 2014 og 2015, havde de største tildelinger (på henholdsvis 11,93 mia. EUR og 7,6 mia. EUR). Ved begge lejligheder rapporterede Kommissionen, at den samlede værdi af de tilskud, som projektiværksætterne havde anmodet om, oversteg det tildelte beløb.

### C. CEF-budgettet 2021-2027

Inden for rammerne af EU-budgettet for 2021-2027 foreslog Kommissionen den 6. juni 2018 at forlænge CEF-programmet efter 2020 med det overordnede formål at støtte investeringer i de europæiske infrastrukturer inden for transport, energi og telekommunikation. Det foreslåede samlede CEF-budget beløber sig til 42,3 mia. EUR (i løbende priser) og øremærker specifikt 30,6 mia. EUR til transport, 8,7 mia. EUR til energi og 3 mia. EUR til digitale net. Synergier mellem de tre sektorer og øget grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi er blandt de centrale områder, som CEF efter 2020 skal rettes imod for at fremskynde digitaliseringen og dekarboniseringen af EU's økonomi. Kommissionen foreslår desuden, at 60 % af CEF's samlede budget afsættes til klimamål.

På transportområdet sigter CEF mod at fremskynde færdiggørelsen af begge lag i TEN-T, indførelsen af europæiske trafikstyringssystemer såsom European Railway Traffic Management System (ERTMS) og ATM-forskningsprojektet i forbindelse med luftrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR) og støtte overgangen til intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet ved at indføre et europæisk netværk for opladningsinfrastruktur for alternative brændstoffer. Ifølge forslaget skal den nye CEF også støtte civil/militær infrastruktur med dobbelt anvendelse til at tilpasse Europas transportnet til militære behov og forbedre den militære mobilitet i EU.

Det foreslåede CEF-transportbudget består af tre dele:

- en generel ramme på 12,8 mia. EUR
- et bidrag på 11,3 mia. EUR fra Samhørighedsfonden
- 6,5 mia. EUR til støtte for militær mobilitet.



## EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Parlamentet har til støtte for TEN vedholdende slået til lyd for en opprioritering af mere miljøvenlige transportformer, for så vidt angår finansiering, idet andelen af finansiering til infrastrukturprojekter sættes således, at over 50 % bevilges til jernbaneprojekter (herunder kombineret transport) og et maksimum på ikke over 25 % til vejprojekter. Ydermere har Europa-Parlamentet vedholdende understreget nødvendigheden af, at Kommissionen drager omsorg for samordning og sammenhæng mellem projekter, der finansieres med bidrag fra EU-budgettet, Den Europæiske Investeringsbank, Samhørighedsfonden, EFRU eller andre EU-finansieringsinstrumenter.

Efter Rådets beslutning om at foretage kraftige reduktioner af Kommissionens oprindelige forslag ved udgangen af 2005, opfordrede Parlamentet i de efterfølgende forhandlinger om de finansielle overslag til, at det tildelte beløb til TEN blev sat op. I den endelige aftale med Rådet opnåede Parlamentet på dette område en forhøjelse på 500 mio. EUR samt yderligere EIB-støtte til bygningen af TEN.

Endelig vedtog Europa-Parlamentet den 7. juni 2011 som led i revisionen af reglerne for vejtransportafgifter (eurovignet-direktivet) en aftale med Rådet om, at mindst 15 % af indtægterne fra afgifterne på de enkelte medlemsstaters eksterne omkostninger og infrastrukturafgifter skulle anvendes til finansiering af TEN-T-projekter og dermed til at fremme bæredygtig transport. Denne procentdel vil stige gradvist med tiden.

Med sin inddragelse i udformningen af CEF-forordningen (i et samarbejde mellem de tre ordførere på tværs af to parlamentariske udvalg og alle politiske grupper), har Parlamentet påtaget sig en væsentlig rolle i at sikre betydelige EU-midler til TEN-nettene i perioden 2014-2020.

Parlamentet har i forbindelse med beslutningstagning om de årlige EU-budgetter været opmærksom på bevillingerne til både CEF og Horisont 2020. Parlamentet udtrykte i sin beslutning af 8. juli 2015 om mandat til trepartsforhandlinger om 2016-budgetforslaget glæde over anvendelsen af den samlede margen for forpligtelser til at dække en del af udgifterne til finansiering af EFSI-garantifonden på 8 mia. EUR, i stedet for at dette alene skal bero på nedskæringer af CEF og Horisont 2020. Ikke desto mindre gentog Parlamentet, at dets ultimative mål var i videst muligt omfang at minimere indvirkningen på de to programmer. Følgelig insisterede Parlamentet på at opveje nedskæringerne af Horisont 2020 og CEF yderligere, således at disse programmer til fulde ville kunne indfri deres formål.

Parlamentet har i sin beslutning af 9. marts 2016 om de overordnede retningslinjer for forberedelsen af 2017-budgettet endvidere gentaget sine tilsagn om at styrke Horisont 2020 og CEF gennem den årlige budgetprocedure med henblik på i videst muligt omfang at kompensere for de CEF-nedskæringer, der blev aftalt under forhandlingerne om oprettelsen af Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer.

Som svar på Kommissionens forslag fra 2018 om CEF efter 2020 har Transport- og Turismeudvalget (TRAN) og Udvalget om Industri, Forskning og Energi (ITRE) udarbejdet et fælles udkast til betænkning. De tre ordførere var enige om, at Kommissionens forslag manglede ambitioner med hensyn til CEF-bevillinger til transport, og fremhævede sektorens investeringsbehov ud over de fordele, som



forbedrede forbindelser kunne give EU. De fremhævede bl.a. behovet for yderligere at forenkle reglerne for CEF og betydningen af at sikre sammenhæng mellem de forskellige EU-fonde til støtte for projekter inden for transport, energi og den digitale sektor. Ordførerne påpegede behovet for at styrke den parlamentariske kontrol med CEF's prioriteter og forbedre den måde, hvorpå den overvåges.

Den fælles betænkning blev vedtaget af de to udvalg i november 2018 og omfattede en stigning på ca. 10 % i budgettet til transportprojekter. Parlamentet vedtog afgørelsen ved førstebehandlingen i april 2019, og den fælles beslutningsprocedure er i gang ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

