



Bruxelles, den 7.1.2014
COM(2013) 940 final

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Etablering af hovedtransportnettet: hovednetkorridorer og Connecting Europe-faciliteten

{SWD(2013) 542 final}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Etablering af hovedtransportnettet: hovednetkorridorer og Connecting Europe-faciliteten

1. INDLEDNING

Med revisionen af TEN-T-retningslinjerne¹ har EU for første gang defineret et hovednet for transportinfrastruktur, som omfatter alle transportformer, og som er identificeret på grundlag af en objektiv metode². De nye retningslinjer har også fastsat 2030 som frist for færdiggørelsen af dette hovednet. Denne proces har desuden givet anledning til at fastlægge, hvordan investeringerne skal prioriteres, og hvilke potentielle projekter, der skal finansieres.

En ambitiøs TEN-T-politik har brug for et ambitiøst budget til at fremskynde gennemførelsen. Forhandlingerne om den flerårige finansielle ramme for perioden 2014-2020 resulterede i et budget for TEN-T i Connecting Europe-faciliteten³ på 26,250 mia. EUR, hvoraf 11,305 mia. EUR er øremærket til de medlemsstater, der er berettiget til midler fra Samhørighedsfonden ("samhørighedsmidlerne")⁴ – en tredobling i forhold til perioden 2007-2013.

Parallelt med de delegerede retsakter om Connecting Europe-facilitetens transportprioriteter⁵ har denne meddelelse til formål at:

- oplyse om det potentielle budget og tilgængelige instrumenter under den fremtidige ramme
- vejlede potentielle ansøgere med hensyn til direkte forvaltning af midler og oplyse om Kommissionens forventninger til potentielle støttemodtagere
- forklare, hvordan Kommissionen vil støtte oprettelsen af hovednetkorridorerne og deres funktion.

Vedtagelsen af den delegerede retsakt er et nødvendigt skridt, før gennemførelsen af programmet kan indledes, og for at gøre midler tilgængelige for projekterne.

2. GENNEMFØRELSE AF HOVEDNETKORRIDORERNE

Erfaringsmæssigt er de vanskeligste spørgsmål i forbindelse med oprettelse af et transeuropæisk net 1) grænseoverskridende infrastrukturer, 2) teknisk interoperabilitet og 3) integration af forskellige transportformer. De nye retningslinjer introducerer derfor "hovednetkorridorerne" som et gennemførelsesinstrument, der har til formål at støtte en

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, EUT L 348 af 20.12.2013.

² Vedlagte arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene fastsætter den metode til at identificere hovednettet og det samlede net, som Kommissionen anvender i sit forslag, som ændret af Europa-Parlamentet og Rådet under den lovgivningsmæssige procedure.

³ 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, EUT L 348 af 20.12.2013.

⁴ De skal bruges i samhørighedslande til projekter med høj europæisk merværdi, som sigter mod at styrke forbindelserne mellem den østlige og den vestlige del af Unionen.

⁵ C(2013) 9690.

effektiv oprettelse af hovednettet inden 2030. Hovednetkorridorerne vil føre de vigtigste interessenter sammen, offentlige såvel som private, langs de vigtigste transportruter med henblik på at planlægge og udvikle infrastrukturen ud fra behovene og de tilgængelige ressourcer.

2.1. Hvad er hovednetkorridorer?

Begrebet hovednetkorridorer er defineret i kapitel IV i den nye TEN-T-forordning (EU) nr. 1315/2013. Connecting Europe-faciliteten definerer den geografiske ruteføring af de ni hovednetkorridorer. Figur 1 viser et skematisk vejledende kort over hovednetkorridorerne som fastsat i artikel 44, stk. 2, i TEN-T-forordningen.



Figur 1: Skematisk vejledende kort over hovednetkorridorerne som fastsat i artikel 44, stk. 2, i TEN-T-forordningen.

Hver enkelt hovednetkorridor vil omfatte alle transportformerne (vej, jernbane, indre vandveje, sø- og lufttransport) og navnlig forbindelsesplatformene mellem de forskellige transportformer (havne, indlandshavne, lufthavne, banegodsternialer) og dermed lette anvendelsen af effektive og bæredygtige godstransporttjenester. Korridorerne vil fokusere på modal integration, interoperabilitet og en koordineret udvikling af infrastrukturen, navnlig i grænseoverskridende områder, på tværs af transportformer og i forbindelse med flaskehalse. Korridorerne vil desuden udvikle trafikstyringssystemer og fremme bæredygtige godstransporttjenester, innovation og nye teknologier, f.eks. med hensyn til at levere infrastrukturen til alternative brændstoffer. Hvor det er hensigtsmæssigt, vil korridorerne benytte motorveje til søs som den maritime dimension af hovednetkorridorerne og godstogskorridorer som godstogsdimensionen af hovednetkorridorerne.

2.2. Hovednetkorridorerens funktion

2.2.1. Europæiske koordinatore

Efter de positive erfaringer med de europæiske koordinatore for prioriterede projekter i den nuværende TEN-T-politik⁶ vil arbejdet med hovednetkorridorerne blive ledet af de europæiske koordinatore. TEN-T-forordningen fastsætter krav, opgaver og udnævnelsesproceduren for de europæiske koordinatore.⁷ For hver korridor vil der være én europæisk koordinator. Der vil blive udpeget supplerende koordinatore for motorveje til søs og det europæiske trafikstyringssystem for jernbaner (ERTMS) (se nedenfor). De europæiske koordinatore handler på Kommissionens vegne. De europæiske koordinatore vil lede korridorforummet med bistand fra Kommissionen.

2.2.2. Korridorforummet og arbejdsgrupper

Den europæiske koordinator opretter i tæt samarbejde med de berørte medlemsstater et korridorforum for den respektive hovednetkorridor. Korridorforummet vil være et rådgivende organ under ledelse af den europæiske koordinator, som inddrager medlemsstaterne og – med de berørte medlemsstaters samtykke – udvalgte andre medlemmer, som repræsenterer f.eks. regioner, infrastrukturforvaltere, repræsentanter for godstogskorridorer, flodkommissioner (hvor det er relevant), havne, lufthavne, banegodsternialer, operatører, brugere og andre interessenter.

Korridorforummerne er et centralt element i hovednetkorridorerne. De skal fungere som en fælles struktur på højt niveau for en given korridor. De vil spille en central rolle i diskussionen af hovednetkorridorens generelle mål og i forberedelsen af og opfølgningen på de foranstaltninger, der er fastsat i arbejdsplanen.

Korridorforummet vil afholde mere regelmæssige møder i det første år for at forberede arbejdsplanen og derefter mødes færre gange om året i overensstemmelse med behovet. De berørte medlemsstater kunne på skift være vært for korridorforummets møder.

Koordinatoren kan sammen med de berørte medlemsstater beslutte at nedsætte arbejdsgrupper til at udføre det tekniske arbejde i forbindelse med visse grænseoverskridende projekter, interoperabilitetsspørgsmål og bedre integration af transportformerne.

2.2.3. Arbejdsplanen

I henhold til TEN-T-forordningen skal der udarbejdes en arbejdsplan for hver enkelt korridor senest et år efter forordningens ikrafttræden.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/index_en.htm

⁷ Artikel 45.

I arbejdsplanen analyseres korridorens aktuelle situation, og især de relevante dele af korridoren udpeges, dens flaskehalse og interoperabilitetsproblemer. Dette vil primært være baseret på eksisterende undersøgelser og materiale og en samlet analyse af dette. På dette grundlag fastsættes det i arbejdsplanen, hvilke foranstaltninger der skal træffes, hvordan tidsplanen skal være, og hvilke finansielle ressourcer der er brug for og til rådighed. Foranstaltningerne vil inkludere planlagte infrastrukturinvesteringer såvel som andre foranstaltninger til at fjerne fysiske, tekniske, operationelle og administrative hindringer mellem og inden for transportformer og til fremme af effektiv, innovativ og bæredygtig multimodal transport og tjenester. I denne forbindelse kunne arbejdsplanen også identificere mulige tiltag for at fremme centrale sø- og indlandshavnes rolle som omdrejningspunkter for intermodalitet.

Det er nødvendigt med et tæt samarbejde mellem de forskellige kontrolorganer på de europæiske transportkorridorer (f.eks. hovednetkorridorer, godsbanekorridorer, flodkommissioner, hvor det er relevant) for at sikre sammenhæng, så synergieffekter kan udnyttes, og dobbeltarbejde undgås.

Arbejdsplanen skal godkendes af de berørte medlemsstater efter høring af korridorforummet. Kommissionen kan derefter omdanne arbejdsplanen til en gennemførelsesbeslutning og derved sætte en klar lovgivningsmæssig ramme for udviklingen af hovednetkorridoren. Arbejdsplanen vil blive evalueret sideløbende med midtvejsevalueringen af Connecting Europe-faciliteten i 2017 med henblik på at gøre status, uddybe og om nødvendigt opdatere arbejdsplanen.

2.2.4. Tidsplan

For at få etableret arbejdsplanen inden for den frist, der er fastsat i TEN-T-forordningen, forudser Kommissionen følgende vejledende tidsplan for hovednetkorridorerne:

Første kvartal 2014	Udnævnelse af de europæiske koordinatore
April, juni, oktober, november 2014	Møder i korridorforummet for at drøfte arbejdsplanen
Fra april 2014	Nedsættelse af arbejdsgrupperne og møder i disse
December 2014	Medlemsstaternes godkendelse af arbejdsplanen
Januar 2015	Eventuel gennemførelsesretsakt fra Kommissionen
Fra 2015	Regelmæssige møder i korridorforummet og arbejdsgrupperne

2.2.5. Horisontale koordinatore

I henhold til TEN-T-forordningen skal der udpeges to europæiske koordinatore som supplement til de europæiske koordinatore for hovednetkorridorerne. Disse koordinatore skal arbejde med koordineret gennemførelse af motorveje til søs og ERTMS, da disse spørgsmål vil berøre hele hovednettet og have gavn af en horisontal tilgang. Det er ikke fastsat i forordningen, at der skal oprettes et forum og en arbejdsplan for disse koordinatore.

Koordinatoren for motorveje til søs vil dog fremlægge en detaljeret gennemførelsesplan for motorvejene til søs to år efter sin udnævnelse.⁸

Koordinatoren for ERTMS skal på grundlag af den europæiske udbygningsplan for ERTMS⁹ arbejde for en fuld udbygning af ERTMS på hovednetkorridorerne og hele hovednettet.

⁸ Artikel 21 i TEN-T-forordningen.

2.3. Hovednetkorridorernes samarbejde med andre initiativer

Under den lovgivningsmæssige procedure for vedtagelse af TEN-T-forordningen og Connecting Europe-faciliteten er der gjort en stor indsats for at sikre bedst mulig sammenhæng og synergi mellem hovednetkorridorerne og godstogskorridorerne i henhold til forordning (EF) nr. 913/2010¹⁰. Den planlagte funktion og struktur for disse korridorer vil ikke blive ændret med TEN-T-forordningen, og deres geografiske område svarer til hovednetkorridorerne, så de to grupper kan anvende samme undersøgelser, have samme samarbejdspartnere og være sikret berettigelse til finansiel støtte fra EU. Repræsentanter for godstogskorridorerne bør deltage i korridorforummet.

Etableringen af hovednetkorridorerne og arbejdsplanen sigter også mod at åbne mulighed for at anvende indikatorer, som måler transports bæredygtighed, f.eks. de indikatorer, der er udviklet i undersøgelser om "grønne korridorer"¹¹, og vil bidrage til Kommissionens havneinitiativ¹². Sidstnævnte sigter mod at udnytte eksisterende havnekapacitet bedre, tiltrække havneinvesteringer og udvikle de nødvendige forbindelser i baglandet og vil give havneinteressenterne en proaktiv rolle i korridorernes korridorfora.

NAIADES II¹³ vil på grundlag af gennemførelsen af hovednetkorridorerne fremme høj kvalitet i transport ad indre vandveje med god navigationsstatus i hele hovednettet. De relevante NAIADES II-aktioner, f.eks. videreudvikling af flodinformationstjenesterne og foranstaltninger til at fremme sektorens bæredygtighed, bør, hvor det er relevant, indarbejdes i korridorforaenes møder og arbejdsplaner, hvilket vil kræve aktiv inddragelse af interessenter for de indre vandveje.

Marco Polo-initiativet vil blive fortsat som en integreret del af Connecting Europe-faciliteten i overensstemmelse med definitionen af bæredygtige godstransporttjenester i artikel 32 i TEN-T-forordningen.

3. GENNEMFØRELSE AF TEN-T MED CONNECTING EUROPE-FACILITETEN

3.1. Connecting Europe-facilitetens finansieringsprioriteter for arbejdsprogrammerne

Connecting Europe-facilitetens budget er utilstrækkeligt i forhold til de investeringsbehov, der er identificeret på hovednettet, og som løber op i ca. 250 mia. EUR. Kommissionen må derfor gøre sit yderste for at anvende midlerne effektivt og optimere fokus for EU-midlerne i henhold til EU's transportpolitik, som er defineret i hvidbogen og prioriteret i henhold til forordningen om Connecting Europe-faciliteten, navnlig del IV i bilag I¹⁴ til forordningen om Connecting Europe-faciliteten, som fastsætter, at 80 % af midlerne skal anvendes til at fjerne flaskehalse, forbedre jernbaners interoperabilitet, etablere manglende forbindelser og især forbedre grænseoverskridende strækninger.

⁹ Indeholdt i 2012/88/EU: Kommissionens afgørelse af 25. januar 2012 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i det transeuropæiske jernbanesystem (EUT L 51 af 23.2.2012, s. 1-65).

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport, EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22-32.

¹¹ Se f.eks.: <http://www.supergreenproject.eu/>

¹² Se COM(2013)295,: "Havnene som vækstmotor", og COM(2013)296, "Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel gennemsigthed for havne".

¹³ Se COM(2013)623, "Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje NAIADES II".

¹⁴ Del IV: vejledende procentsatser for specifikke transportmål.

Den foreslåede delegerede retsakt supplerer forordningen med henblik på at opliste de finansieringsprioriteter, som skal afspejles i de årlige og flerårige arbejdsprogrammer. For at give Europa-Parlamentet, medlemsstaterne og interessenter et langsigtet overblik har Kommissionen imidlertid besluttet at præcisere tildelingen af midler fra Connecting Europe-faciliteten for hver af prioriteterne for perioden 2014-2020. De midler, der er afsat til de enkelte prioriteter, tager hensyn til de vilkår, der er fastsat i forordningen om Connecting Europe-faciliteten, herunder de forskellige lofter og mål. Kommissionen vil i overensstemmelse med forordningen om Connecting Europe-faciliteten prioritere projekter med høj europæisk merværdi. Dette er især projekter, som etablerer eller opgraderer grænseoverskridende strækninger, fjerner flaskehalse på Europas vigtigste trafikruter og prioriterer etablering af forbindelser, som i dag mangler i nettet.

Under hensyntagen til ovennævnte elementer mener Kommissionen, at den er i stand til at fastsætte rammer for hver af de givne prioriteter og samtidig tillade en vis fleksibilitet i forvaltningen af midlerne.

3.1.1. Grænseoverskridende projekter, flaskehalse og multimodale projekter på hovednetkorridorerna

Under denne prioritet vil Kommissionen fokusere de midler, der er til rådighed, på de projekter, som har den højeste europæiske merværdi, dvs. projekter vedrørende større manglende grænseoverskridende projekter, alvorlige flaskehalse og andre grænseoverskridende strækninger, som skal forbedres. Connecting Europe-faciliteten prioriterer udvikling af infrastrukturer til grønnere transportformer, f.eks. jernbaner og indre vandveje, idet medlemsstater uden sådanne netværk gives fritagelse.

- (1) **Større manglende grænseoverskridende projekter** omfatter Evora-Merida (PT/ES), Seine-Escaut (FR/BE/NL), større projekter i Skandinavien-Middelhavskorridoren, herunder Femer Bælt (DK/DE) og Brenner-basistunnelen (IT/AT), større projekter i Middelhavskorridoren, herunder Lyon-Torino (FR/IT) samt Rail Baltic¹⁵ (FI/EE/LV/LT/PL). Kommissionen skønner, at de fem førstnævnte projekter kan opsuge tilsammen op til 5 mia. EUR i perioden 2014-2020, og udgifterne til Rail Baltic-projektet er skønnet til 3,6 mia. EUR i den nylige undersøgelse¹⁶.
- (2) Foruden af manglende forbindelser hindres de transeuropæiske trafikstrømme også af **alvorlige flaskehalse** mellem større økonomiske centre, havne eller byområder. Blandt de alvorlige flaskehalse kan f.eks. nævnes jernbaneforbindelsen mellem Stuttgart og Ulm i Tyskland eller Rhinen-Donau-korridoren, sluserne på Donau ved de såkaldte jernporte ved grænsen mellem Rumænien og Serbien, højhastighedsjernbanen mellem Halle/Leipzig og Nürnberg, broerne over Albert Kanaal eller højhastighedsjernbanen mellem Perpignan og Montpellier, som forbinder højhastighedsnettene på den iberiske halvø og i Frankrig.
- (3) Der er også en række **grænseoverskridende strækninger, som skal forbedres** for at lette de grænseoverskridende trafikstrømme gennem Europa. Det gælder f.eks. projekter såsom opgradering af den fælles strækning af Donau mellem Bulgarien og Rumænien og af jernbanen mellem Katowice (PL) og Zinina (SK), München (DE) og Salzburg (AT) eller mellem Arad (RO) og Sofia (BG) og Thessaloniki (EL), hvor store anlægsarbejder er påkrævet.

¹⁵ Rail Baltic-projektet vil kunne udnytte de højere samfinansieringsrater i samhørighedsmidlerne.

¹⁶ AECOM-undersøgelse fra maj 2011, finansieret af TEN-T-programmet.

- (4) **Hovedhavnene** er indgangspunkterne til hovednettet, og også her er der flaskehalse, som skal fjernes, f.eks. ved at forbedre forbindelserne i baglandet.
- (5) Denne prioritet omfatter også projekter, som sikrer **multimodal integration** eller fremmer **jernbanens interoperabilitet**, f.eks. projekter, som forbedrer den multimodale kapacitet i sø- og indlandshavne, projekter, som tilpasser sporvidden til den europæiske nominelle sporvidde, og projekter, som har fokus på at forbedre tilgængeligheden. Den vil også omfatte projekter i byknudepunkter.

Kommissionen skønner, at projekterne under kategori b)-e) kunne opsuge samlet mellem 3,5 og 4,5 mia. EUR fra Connecting Europe-faciliteten.

Desuden vil størstedelen af de 11,3 mia. EUR fra samhørighedsmidlerne blive anvendt til grænseoverskridende projekter eller flaskehalsprojekter på hovednetkorridorerne.

3.1.2. Andre prioriterede områder

Nedenstående tabel giver et vejledende overblik over de andre prioriterede områder og Kommissionen skøn over den mulige finansielle støtte. Disse beløb foregriber ikke de beslutninger, som Kommissionen skal træffe i forbindelse med arbejdsprogrammerne eller ved vedtagelsen af finansieringsbeslutningerne for projekterne.

Finansieringsprioriteter	Vejledende beløb (i EUR)	Forklaring
<i>SESAR</i>	2,3-3 mia.	Udbygningen af SESAR-systemet kræver EU-budgetmidler på ca. 3 mia. EUR. SESAR er en horisontal prioritet i forordningen om Connecting Europe-faciliteten.
<i>ERTMS</i>	800-1 100 mio.	ERTMS er en horisontal prioritet i forordningen om Connecting Europe-faciliteten.
<i>Motorveje til søs</i>	500-900 mio.	Motorveje til søs som defineret i artikel 21 i TEN-T-forordningen er en horisontal prioritet i forordningen om Connecting Europe-faciliteten.
<i>Projekter under det samlede net</i>	600-1 000 mio.	Disse projekter er underlagt et loft på 5 % af transportmidlerne under Connecting Europe-faciliteten. De 11,305 mia. EUR, som overføres fra Samhørighedsfonden, er kun til hovednettet. Der kan anvendes andre finansielle instrumenter som supplement til 5 %-loftet.
<i>Nye teknologier og innovation for alle transportformer</i>	250-400 mio.	Nye teknologier og innovation er defineret i artikel 33 i TEN-T-forordningen.

<i>Andre telematiksystemer (RIS, ITS, VTMS, e-Maritime)</i>	250-400 mio.	Der er et loft på 5 % for indbyggede komponenter, herunder indbyggede komponenter under SESAR.
<i>Aktioner til reduktion af fragtstøj</i>	200-260 mio.	Disse projekter er underlagt et loft på 1 % af transportmidlerne under Connecting Europe-faciliteten.
<i>Godstransporttjenester</i>	150-200 mio.	Bæredygtige godstransporttjenester er defineret i artikel 32 i TEN-T-forordningen.

Prioriteret område	Beløb (i EUR)	Forklaring
<i>Projekter til at forbinde det transeuropæiske transportnet med infrastrukturnetværk i nabolande</i>	50-100 mio.	Støtteberettigede projekter under Connecting Europe-faciliteten er anført i artikel 8, stk. 1, litra a)-e) i TEN-T-forordningen.
<i>Finansielle instrumenter</i>	1,3-2,4 mia.	Den skønnede markedsudbredelse for transport er på 2 mia. EUR. For det samlede budget for Connecting Europe-faciliteten, som omfatter transport, energi og telekommunikation, er der i retsgrundlaget fastsat et loft på 10 % med en mulig stigning til op til 20 % af Connecting Europe-midlerne.
<i>Programstøtteaktioner</i>	260 mio.	Programstøtteaktioner består af Kommissionens udgifter til teknisk og administrativ bistand til forvaltning af gennemførelsen af Connecting Europe-faciliteten og TEN-T. De er underlagt et loft på 1 % af transportmidlerne under Connecting Europe-faciliteten og vil primært blive anvendt til at dække udgifterne til forvaltningsorganet. Der vil være specifikke programstøtteaktioner for samhørighedslande.

3.2. Hovedprincipper for direkte forvaltning af støtte og vigtigste forventninger

Connecting Europe-faciliteten vil blive forvaltet direkte af Kommissionen, som bistås af et forvaltningsorgan. De årlige og flerårige arbejdsprogrammer, som for indkaldelse af forslag fastsætter det vejledende budget, tidsplanen, målene og de forventede resultater, prioriteterne, den maksimale samfinansieringsandel samt støtteberettigelse og kriterier for udvælgelse og tildeling, vil blive vedtaget af Kommissionen efter godkendelse fra udvalget for Connecting Europe-faciliteten i forbindelse med undersøgelsesproceduren.

Kommissionen, som bistås af et forvaltningsorgan, har ansvaret for at vurdere og udvælge projekterne samt for at forvalte den tekniske og finansielle gennemførelse af programmet, dvs. dialog med støttemodtagere, teknisk og administrativ rådgivning, rapporteringsvejledning og opfølgning på projektets resultater.

Med hensyn til vurderingen vil Kommissionen anvende tottrinsmodellen fra TEN-T-programmet for perioden 2007-2013, idet der først foretages en ekstern vurdering organiseret af forvaltningsorganet med deltagelse af uafhængige EU-eksperter, hvorefter der sker en intern vurdering på kommissionsniveau. De eksterne vurderingspersoners begrundede rådgivning er kun rådgivende for Kommissionen, og Kommissionen kan, med behørig begrundelse af sine beslutninger, afvige fra de eksterne vurderingspersoners rådgivning.

Kommissionen har beføjelse til at finansiere et projekt delvis og til at indsnævre projektets anvendelsesområde, hvis det indeholder elementer, som ikke opfylder de finansieringsprioriteter, der er fastsat i forordningen om Connecting Europe-faciliteten.

For at sikre, at EU's midler anvendes bedst muligt, vil Kommissionen anvende artikel 12, stk. 2, som omhandler omfordeling af midler efter nedsættelse eller ophævelse af den finansielle støtte til aktionen, hvis projektet ikke lever op til finansieringsbeslutningerne, efter en evaluering af fremskridt i henseende til projektet, navnlig i tilfælde af alvorlige forsinkelser af aktionens gennemførelse. Kommissionen opfordrer derfor støttemodtagerne til at foreslå realistiske milepæle for projektets gennemførelse med passende udløsninger.

I henhold til artikel 10, stk. 6, i forordningen om Connecting Europe-faciliteten og artikel 7, stk. 2, litra c), i TEN-T-forordningen skal det støttebeløb, der tildeles et projekt, tilpasses på grundlag af en cost-benefit-analyse af hvert enkelt projekt, EU-midler til rådighed og behovet for at maksimere EU-midlernes gearing. Derfor skal alle projektforslag vedrørende "anlægsarbejde"¹⁷ være ledsaget af en cost-benefit-analyse med forslag til den ansøgte samfinansieringsandel for projektet, idet der skal tages hensyn til de maksimale finansieringssatser, som er fastsat i forordningen om Connecting Europe-faciliteten. Medlemsstaterne vil blive anmodet om at anvende en anerkendt metode og især metoden for samhørighedspolitikken¹⁸, for så vidt angår projekter, som finansieres af samhørighedsmidlerne under Connecting Europe-faciliteten. De relevante projektforslag kan også blive vurderet i lyset af anlægsplanerne for hovednetkorridorerne, som vil udgøre et yderligere element for prioriteringen af projekter under Connecting Europe-faciliteten. Projektforslag for anlægsarbejde skal også vise, at aktionen er i overensstemmelse med den relevante EU-miljølovgivning.

Kommissionen vil sikre, at Connecting Europe-faciliteten bliver koordineret med andre EU-finansieringsprogrammer med henblik på at sikre komplementariteten. Dette er bl.a. relevant for de midler, der er tilgængelige under de europæiske struktur- og investeringsfonde, naboskabsinvesteringsfaciliteten (NIF) eller instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA).

Den direkte forvaltningsprocedure betyder imidlertid ikke, at Kommissionen vil blande sig i medlemsstaternes gennemførelse af projekterne, dvs. indkøbsprocedurer, projektgennemførelsen på stedet og procedurerne for miljøkonsekvensvurderinger, navnlig som krævet i VVM-, habitat- og vandrammedirektiverne, vil fortsat høre under støttemodtagernes og de nationale myndigheders ansvar.

¹⁷ I henhold til artikel 2 i forordningen om Connecting Europe-faciliteten er "anlægsarbejde" indkøb, levering og anvendelse af komponenter, systemer og tjenesteydelser, herunder software, samt udførelse af udviklings-, bygge- og anlægsaktiviteter vedrørende et projekt, overtagelsen af anlægget og iværksættelsen af et projekt.

¹⁸ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf. Der vil blive udarbejdet en ny vejledning for perioden 2014-2020, som vil være tilgængelig i første kvartal 2014.

3.3. Særlige forhold i forbindelse med de flerårige og årlige indkaldelser til samhørighedsmidlerne

Generelt vil reglerne og finansieringsprioriteterne for samhørighedsmidlerne være de samme som for 14,9 mia. EUR-komponenten i Connecting Europe-faciliteten med fokus på grænseoverskridende projekter og flaskehalsprojekter i hovednetkorridorerne. Kommissionen agter at dække de to komponenter af Connecting Europe-faciliteten under de samme arbejdsprogrammer. Der vil dog blive stillet større samfinansieringsandele (dvs. svarende til Samhørighedsfonden) til rådighed, og reglerne om moms og erhvervelse af jord vil afspejle samhørighedspolitikens regler. Generelt vil de ovenfor beskrevne regler om centraliseret forvaltning gælde for de 11,3 mia. EUR, som er overført fra Samhørighedsfonden.

Det skal bemærkes, at muligheden for at modtage høje samfinansieringsandele fra Connecting Europe-facilitetens budget efter Kommissionens opfattelse kræver en streng vurdering af projektet og dets fordele på grund af det begrænsede bidrag, som projektets ophavsmænd yder til projektet. Dette ville især betyde en grundig analyse af projektforslagenes anvendelsesområder med henblik på at sikre, at EU-midlerne anvendes effektivt.

I de første tre år af gennemførelsen af Connecting Europe-faciliteten vil udvælgelsen af projekter, som er berettiget til støtte fra samhørighedsmidlerne, respektere de nationale tildelinger under Samhørighedsfonden som fastsat i artikel 11, stk. 2, i forordningen om Connecting Europe-faciliteten. Det betyder, at ingen støtteberettiget medlemsstat i de første tre år kan tildeles samfinansiering til projekter, som er større end den tilsvarende nationale tildeling, fra den andel af budgettet på 11,3 mia. EUR, som er overført fra Samhørighedsfonden. For at give alle støtteberettigede medlemsstater den bedste mulighed for at udforme velgennemtænkte projekter af høj værdi og med europæisk merværdi vil Kommissionen udsende indkaldelser i foråret 2014, 2015 og 2016.

Hvis ikke alle samhørighedsmidlerne er fordelt efter den sidste indkaldelse i 2016, vil der blive organiseret ekstra indkaldelser i foråret 2017 og fremefter for at opsuge resten, uden anvendelse af princippet om nationale tildelinger. Fra den 1. januar 2017 kan indkaldelser også tildele midler, som er trukket tilbage fra projekter, der ikke leverer resultater svarende til de gældende finansieringsbeslutninger i henhold til artikel 12 i forordningen om Connecting Europe-faciliteten vedrørende muligheden for at annullere, nedsætte, suspendere eller ophæve støtte. Disse indkaldelser vil fortsat være reserveret projekter i medlemsstater, som er berettiget til støtte under Samhørighedsfonden, med anvendelse af de særlige regler, der er beskrevet ovenfor i første afsnit.

Som fastsat i artikel 11 i forordningen om Connecting Europe-faciliteten gives der særlig støtte til programstøtteaktioner, som sigter mod at styrke den forvaltningsmæssige kapacitet i medlemsstater, der er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden, med henblik på at udvikle en passende tilgang af projekter. Disse aktioner kan have mange former, f.eks. støtte til indledende undersøgelser for projekter, eller medlemsstaterne kunne beslutte at benytte støtten fra den fælles assistance til projekter i de europæiske regioner (JASPERS). Endelig kan der ydes målrettet teknisk bistand til potentielle støttemodtagere, f.eks. forvaltere af jernbaneinfrastruktur, for at hjælpe disse organisationer med at udarbejde projektforslag.

3.4. Finansielle instrumenter

Et af de centrale elementer i Connecting Europe-faciliteten er målet om at øge brugen af innovative finansieringsinstrumenter (herunder projektobligationer) for at skabe et miljø, som er gunstigt for private investeringer i infrastruktur. Sidstnævnte sker med henblik på at tilbyde et alternativ til den traditionelle støttefinansiering og lukke finansieringshuller for strategiske investeringer. Kommissionen afholder høringer med flere parter, herunder finansielle

institutioner, og vil, når det er hensigtsmæssigt, fremlægge et politisk dokument, hvori rammen, målene og betingelserne for at anvende finansielle instrumenter på transportområdet forklares i overensstemmelse med forordningen om Connecting Europe-faciliteten.

Indførelsen af finansielle instrumenter under Connecting Europe-faciliteten vil være progressiv. Indtil 2015 er det tilgængelige budget for alle finansielle instrumenter fastsat til 10 % af de samlede Connecting Europe-midler, og de tilgængelige midler til projektobligationsinstrumentet under Connecting Europe-faciliteten er begrænset til 230 mio. EUR for de tre sektorer under Connecting Europe-faciliteten. Efter 2015 kan det tilgængelige budget for alle finansielle instrumenter hæves til op til 20 %, hvis den endelige evaluering af projektobligationsinitiativets pilotfase er positiv, og markedsudnyttelsen når op på 8 %.