

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014**

(COM(2018) 438 final — 2018/0228 (COD))

(2018/C 440/33)

Ordfører: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Medordfører: **Graham WATSON**

Anmodninger om udtalelse	Europa-Parlamentet, 14.6.2018 Rådet for Den Europæiske Union, 3.7.2018
Retsgrundlag	EUF-traktatens artikler 172, 194 og 304
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsområdet
Vedtaget i sektionen	6.9.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen	19.9.2018
Plenarforsamling nr.	537
Resultat af afstemningen	144/0/1
(for/imod/hverken for eller imod)	

## 1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) går ind for at styrke budgettet for Connecting Europe-faciliteten (CEF) i perioden efter 2020, hvor tilskud bør forblive den vigtigste komponent. Der er en række infrastrukturprojekter inden for transport, energi og det digitale område, som er vigtige for EU's konkurrenceevne, men som ikke giver det investeringsafkast, der er nødvendigt for at tiltrække private investorer. Et stærkt engagement fra EU og de nationale offentlige myndigheders side er derfor nødvendigt.

1.2. EØSU anbefaler, at Kommissionen og medlemsstaterne i højere grad tilskynder til synergivirkninger på projektniveau mellem de tre sektorer. Synergierne er for øjeblikket begrænsede på grund af den manglende fleksibilitet i de budgetmæssige rammer for så vidt angår støtteberettigelsen for projekter og omkostninger.

1.3. EØSU anbefaler, at Kommissionen fortsætter sin tekniske støtte (CEF-programstøtteforanstaltningen) for at fremme støtteberettigelsen af modne projekter af høj kvalitet og støtter en kontinuerlig tildeling af denne form for bistand kombineret med en ajourføring af evalueringskriterierne, så det bliver lettere at kortlægge projekternes merværdi. Der bør træffes yderligere foranstaltninger til at forenkle de administrative krav, ikke kun for små tilskud.

1.4. EØSU opfordrer indtrængende medlovgiverne til at bibeholde tilsagnet i den forudgående CEF-forordning om at bruge »størstedelen« af energibudgettet på elektricitetsprojekter. Dette er vigtigt for at sikre, at CEF er i overensstemmelse med EU's klima- og energipolitik og undgå, at CEF bliver en stor kilde til finansiering af fossile energiprojekter inden for den flerårige finansielle ramme (FFR). Det er vigtigt, at denne forpligtelse styrkes og ikke svækkes under CEF 2021-2027.

1.5. EØSU mener, at tildelingskriterierne for projekter i artikel 13 bør udvides til at omfatte forsyningssikkerhed for alle energityper (elektricitet, gas, varme mv.) og de specifikke reduktioner af CO<sub>2</sub>-emissionerne, der leveres af det enkelte projekt.

1.6. EØSU fremhæver, at CEF skal fokusere på energiprojekter, der er i stand til at sikre større energiuafhængighed og -forsyningssikkerhed for EU. Nye faciliteter til lagring af elektricitet skal også anlægges med CEF-støtte.

1.7. EØSU anbefaler, at Connecting Europe-facilitetens finansielle kapacitet under den næste flerårige finansielle ramme øges. Hvad angår fordelingen af tilskud blandt de tre sektorer anbefaler EØSU, at der tages højde for hver sektors finansielle behov, f.eks. kapitalintensitet og investeringsafkast, og at der gives forrang til investeringer, der ikke kan finansieres af markedet med henblik på at opretholde den høje troværdighed og tiltrækningskraft for investorer.

1.8. EØSU anbefaler derfor, at den samlede bevilling til CEF øges, da disse sektorer spiller en vigtig rolle for det indre marked.

1.9. EØSU fremhæver, at såvel Kommissionen som medlemsstaterne skal fastholde deres opbakning til CEF's vigtigste transportpolitiske mål: færdiggørelsen af det transeuropæiske transportnet TEN-T-hovednettet senest i 2030 og overgangen til ren, konkurrencedygtig og netforbundet mobilitet, herunder et EU-backbone-net af opladningsinfrastruktur senest i 2025. Multimodale og grænseoverskridende forbindelser er uhyre vigtige i den henseende.

1.10. EØSU opfordrer indtrængende til, at medlovgiverne sikrer en bred og loyal konkurrence om projekter, der finansieres af CEF ved at respektere gensidighed i praksis og ved at anvende kontraktbestemmelser, der kombinerer effektivitet og en rimelig risikallokering.

1.11. EØSU anbefaler, at medlovgiverne sikrer, at deltagelse i de relevante udbudsprocedurer kun er en mulighed for virksomheder fra lande, hvor de tilsvarende markeder er åbne med en reel overholdelse af princippet om gensidighed samt at den standardaftale, der anvendes, er hensigtsmæssig for projektets mål og omstændigheder. Kontraktvilkårene bør udformes, så de resulterer i en rimelig risikallokering i forbindelse med en kontrakt, og det primære formål bør være at opnå den bedst mulige pris og de bedst mulige resultater som følge af kontrakten. Dette princip bør gælde, uanset om der anvendes nationale eller internationale standardkontrakter (på grundlag af artikel 3.21 i EBRD's politik og regler for indkøb af 1. november 2017).

1.12. EØSU støtter i høj grad forslaget om at medtage grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energiproduktion i CEF for perioden 2021-2027. EØSU foreslår, at den overordnede vision for tiltagene i forbindelse med vedvarende energikilder i CEF bør være at skabe et EU-dækkende net for vedvarende elektricitet, der skaber mulighed for en mere effektiv integration af vedvarende energiteknologier, og som bedre afspejler de tilgængelige teknologiers potentiale på tværs af kontinentet.

1.13. EØSU bifalder inddragelsen af anlæg for vedvarende energi blandt de støtteberettigede projekter under energidelen af CEF og anbefaler, at der foretages ændringer, så både store og mindre projekter bliver omfattet. Dette vil give alle teknologier mulighed for at konkurrere om støtte på retfærdige vilkår.

1.14. EØSU anbefaler, at CEF's mål, som anført i artikel 3, udvides, så de ikke blot omfatter fremme af grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energi, men indeholder en eksplicit henvisning til udbredelsen af vedvarende energi.

1.15. EØSU bemærker, at køb af jord er udelukket fra de støtteberettigede omkostninger i artikel 15, litra c), og opfordrer indtrængende medlovgiverne til at overveje, om dette er en fordel eller ulempe for visse projekter og teknologier. I sektorer som transport og vedvarende energi udgør køb af jord en ikke ubetydelig del af investeringen.

1.16. EØSU minder Kommissionen om, at grænseoverskridende sammenkoblinger på energiområdet er nøgelfaktorer for integrationen af vedvarende energikilder, ikke kun fordi de gør det muligt at overføre vedvarende elektricitet over lange afstande og fremmer brugen af renere og billigere elektricitetskilder i hele Europa, men også fordi de er en kilde til vigtig fleksibilitet i systemet.

1.17. EØSU anbefaler, at de muligheder, der opstår som følge af digitaliseringen af energinettene og oprettelsen af intelligente net med det formål at integrere vedvarende energikilder, udnyttes fuldt ud, og udvalget anbefaler, at Kommissionen undersøger, hvordan synergier mellem den digitale sektor og energisektoren i CEF kan udnyttes i den henseende. EØSU bemærker manglen på projekter med fokus på intelligente net i CEF for 2014-2020, hvilket til dels skyldes barrierer for finansiering af mindre projekter i tilknytning til distributionsnettet i modsætning til højspændingsnetprojekter.

1.18. EØSU anbefaler, at CEF sikrer, at der findes mekanismer, som kan certificere, hvor der anvendes vedvarende elektricitet i transportapplikationer, f.eks. gennem brug af oprindelsesgarantier for vedvarende energi.

1.19. EØSU fremhæver behovet for at prioritere store EU-dækkende projekter til digitalisering af transportsektoren som f.eks. ERTMS (det europæiske jernbanetrafikstyringssystem), SESAR (forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum) og selvkørende biler. Det vil kræve en investering på 15 mia. EUR at udstyre hovednettet med ERTMS inden 2030. Et EU-dækkende projekt i stor skala finansieres ved hjælp af tilskud fra forskellige CEF-klynger, private midler og en kombination af midler fra InvestEU.

1.20. EØSU efterlyser 5G-dækning af TEN-T-nettet, hvilket er en afgørende forudsætning.

1.21. EØSU efterlyser foranstaltninger, såsom effektiv kontrol, moderne indkvarteringsforhold og tilstrækkelige parkeringspladser med passende udstyr.

1.22. EØSU mener endvidere, at det bør overvejes, hvordan resultaterne af CEF kan formidles mere effektivt. Et budget for kommunikation kan være et nyttigt redskab i denne forbindelse. Øget forudsigelighed bør ligeledes tages i betragtning.

1.23. EØSU anbefaler, at der overvejes yderligere tiltag til at frigøre programmets fulde potentiale under hensyntagen til, at CEF's støtte var afgørende for lanceringen af de fleste af projekterne og har vist sig at være en meget vigtig katalysator for både offentlige og private investeringer. Samspillet og forbindelserne mellem CEF og andre programmer (såsom Horisont Europa, InvestEU og Samhørighedsfonden) bør styrkes for at undgå overlapninger og sikre en optimal udnyttelse af budgetmidlerne.

1.24. EØSU mener, at samhørighedsmidlerne spiller en afgørende rolle for fuldførelsen af delelementerne af det centrale net i samhørighedsmedlemsstaterne og anbefaler, at Kommissionen og medlemsstaterne opretholder den del af Samhørighedsfonden, der er under direkte forvaltning af CEF, i den kommende FFR. CEF-transportprioriteterne skal støttes af Den Europæiske Fond for Regionaludvikling. Under alle omstændigheder skal midlerne forblive i den støtteberettigede medlemsstat.

1.25. EØSU foreslår, at evalueringsmetoden tilpasses, idet en vellykket gennemførelse af CEF ikke alene er garanteret gennem de tildelte beløb og antallet af støttede projekter.

EØSU foreslår, at CEF-evalueringsmetoden forbedres. Der bør gennemføres en reel kvantitativ/kvalitativ evaluering ved afslutningen af perioden 2014-2020 for de fuldførte projekter og de projekter, som er langt fremme i anlægsfasen. EØSU efterlyser en evaluering af bl.a. fremskridtene i udviklingen af TEN-T samt ændringer i passager- og godstrafikstrømmene. Udvalget efterlyser endvidere en socioøkonomisk cost-benefit-analyse af TEN-T-projekter, som tager hensyn til de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger.

1.26. EØSU opfordrer til, at der træffes specifikke foranstaltninger vedrørende overordnede klimabeskyttelsesmål.

1.27. EØSU slår til lyd for, at der tages hensyn til storbyer i større infrastrukturprojekter, uanset om de er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden eller ej.

1.28. EØSU anbefaler konkrete foranstaltninger, som skal sikre, at det fortsat vil være attraktivt at eftermontere, opgradere eller modernisere eksisterende infrastruktur, der forbliver rygraden i det eksisterende net og den installerede kapacitet.

1.29. EØSU støtter udviklingen af infrastruktur med både civil og militær anvendelse, hvilket gælder for såvel fysisk som teknologisk infrastruktur (såsom ERTMS og SESAR), under CEF-rammen og anbefaler en åben og proaktiv tilgang til den nye geopolitiske internationale kontekst (Initiativet »De tre havområder« m.m.).

1.30. EØSU anbefaler, at CEF prioriterer investeringer i TEN-T grænseoverskridende infrastruktur, der skal sikre en sammenhængende kapacitet og forebygge flaskehalse inden for alle transportformer, for dermed at opnå et fuldt integreret transportnet.

## 2. Præsentation af Kommissionens forslag

2.1. Forslaget har til formål at fastsætte retsgrundlaget for CEF for perioden efter 2020 og forelægges for en Union med 27 medlemsstater.

2.2. Kommissionens forslag <sup>(1)</sup> af 2. maj 2018 om den flerårige finansielle ramme for perioden efter 2020 omfatter et beløb på 42 265 mia. EUR til Connecting Europe-faciliteten, som anført nedenfor:

CEF 2021-2027	(beløb i løbende priser — EUR)
Transport:	30 615 493 000
Herunder:	
— Generel bevillingsramme	12 830 000 000
— Bidrag fra Samhørighedsfonden:	11 285 493 000
— Støtte til militær mobilitet:	6 500 000 000
Energi	8 650 000 000
Den digitale sektor	3 000 000 000
<b>I ALT</b>	<b>42 265 493 000</b>

2.3. Visionen er, at Europa bevæger sig i retning af mobilitet med nul dødsfald, nul emissioner og nul papir, bliver førende i verden inden for vedvarende energi og er en frontløber i den digitale økonomi.

2.4. CEF støtter investeringer i transport, energi og digital infrastruktur gennem udvikling af de transeuropæiske net (TEN), og den fremmer også grænseoverskridende samarbejde om vedvarende energiproduktion. De grænseoverskridende net og samarbejdet på tværs af grænser har stor betydning for, at det indre marked fungerer godt, og strategisk betydning for gennemførelsen af energiunionen, det digitale indre marked og udviklingen af bæredygtige transportformer.

2.5. Den flerårige finansielle ramme (FFR) for perioden 2021-2027 opstiller et mere ambitiøst mål for klimamainstreaming på tværs af alle EU-programmer med et mål om, at mindst 25 % af EU's udgifter skal bidrage til klimamålsætningerne. Et vigtigt bidrag forventes at komme fra CEF, idet målet er, at 60 % af dens finansieringsramme skal bidrage til klimamålsætningerne.

2.6. De fremtidige behov for dekarbonisering og digitalisering vil indebære en stigende konvergens mellem transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. Synergivirkninger mellem alle tre sektorer bør derfor udnyttes fuldt ud for at maksimere EU-støttens virkningsfuldhed og effektivitet. For at tilskynde til og prioritere tværsektorielle forslag vil synergidimensionen i en foreslået aktion blive evalueret i henhold til tildelingskriterierne.

2.7. CEF sigter mod, at transport skal bidrage til færdiggørelsen af begge lag i TEN-T (hovednettet senest i 2030 og resten af det samlede net senest i 2050). Det anslås, at færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet vil skabe 7,5 mio. mandår mellem 2017 og 2030 med en yderligere stigning i BNP på 1,6 % i 2030.

<sup>(1)</sup> COM(2018) 321 final.

2.8. For første gang nogensinde vil EU-finansiering til gennemførelse af transportprojekter med både civil og militær anvendelse blive kanaliseret gennem CEF.

2.9. For så vidt angår energi, er der fokus på færdiggørelsen af de transeuropæiske energinet gennem udvikling af projekter af fælles interesse, som vedrører yderligere integration af det indre energimarked og nettenes interoperabilitet på tværs af grænser og sektorer. Bæredygtig udvikling fremmes ved at skabe mulighed for dekarbonisering, navnlig ved at integrere vedvarende energikilder, og garantere forsyningsikkerheden, bl.a. gennem en mere intelligent og digital infrastruktur.

2.10. For så vidt angår digitalisering, øger CEF de fordele, som alle borgere, virksomheder og offentlige forvaltninger kan få af det digitale indre marked.

2.11. Transportinfrastrukturen, energiinfrastrukturen og den digitale infrastruktur vil i varierende grad blive støttet af en række af EU's finansielle programmer og instrumenter, herunder CEF, den Europæiske Fond for Regionaludvikling (EFRU), Samhørighedsfonden, Horisont Europa, InvestEU og LIFE.

2.12. Programmets aktioner bør anvendes til at imødegå markedssvigt eller suboptimale investeringsforhold på en forholdsmæssigt afpasset måde, uden at dette fører til overlappning eller fortrænger privat finansiering, og de bør have klar europæisk merværdi.

2.13. Resultaterne af ex-post evalueringerne blev godkendt af Kommissionen den 13. februar 2018 <sup>(2)</sup> i henhold til fem kriterier: effektivitet, virkningsfuldhed, relevans, sammenhæng og EU-merværdi. Nogle uddrag:

- CEF er et effektivt og målrettet instrument til investering i europæisk infrastruktur (TEN) inden for transportsektoren, energisektoren og den digitale sektor. Siden 2014 har CEF investeret 25 mia. EUR, hvilket har resulteret i ca. 50 mia. EUR i infrastrukturinvesteringer i EU.
- CEF skaber stor europæisk merværdi for alle medlemsstater ved at støtte konnektivitetsprojekter med en grænseoverskridende dimension.
- For første gang blev en del af samhørighedsbudgettet (11,3 mia. EUR til transport) gennemført under direkte forvaltning inden for rammerne af CEF.
- CEF er fortsat med at anvende og udvikle innovative finansielle instrumenter. Udbredelsen af dem har dog været begrænset på grund af de nye muligheder, som EFSI giver.
- CEF har ligeledes testet tværsektorielle synergier, men har været begrænset af indskrænkningerne af de nuværende retlige og budgetmæssige rammer. De sektorpolitiske retningslinjer og CEF-instrumentet skulle gøres mere fleksible for at fremme synergier og reagere bedre på nye teknologiske udviklinger og prioriteringer som f.eks. digitalisering og samtidig fremskynde dekarboniseringen og tackle fælles samfundsmæssige udfordringer som f.eks. cybersikkerhed.

2.14. Kommissionen foreslår at fortsætte gennemførelsen af det nye program for de tre CEF-sektorer, med direkte forvaltning ved Kommissionen og Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA).

2.15. Forslaget til budget vil dække alle de nødvendige aktionsudgifter til gennemførelsen af programmet såvel som udgifter til menneskelige ressourcer og andre administrative udgifter i forbindelse med forvaltningen af programmet.

2.16. I forhold til CEF 2014-2020 vil der blive indført en enklere, men mere solid performanceramme med henblik på at overvåge opfyldelsen af programmets mål og dets bidrag til opfyldelse af EU's politiske målsætninger. Indikatorerne til brug ved overvågningen af gennemførelse og fremskridt vil navnlig vedrøre:

- Effektive og sammenkoblede net og infrastruktur for intelligent, bæredygtig, inklusiv og sikker mobilitet samt tilpasning til militære mobilitetskrav.

<sup>(2)</sup> COM(2018) 66 final.

- Bidrag til markedernes sammenkobling og integration, energiforsyningsikkerhed og bæredygtig udvikling gennem fremme af dekarbonisering, bidrag til grænseoverskridende samarbejde inden for vedvarende energi.
- Bidrag til udbredelsen af infrastruktur til digital konnektivitet i hele EU.

### 3. Generelle og særlige bemærkninger

3.1. EØSU understreger CEF-programmets strategiske betydning set i forhold til integrationen af det indre marked, intelligent mobilitet og muligheden for at levere konkret merværdi for borgerne, social samhørighed og økonomisk vækst samt velstand og merværdi for EU som helhed.

Ved udgangen af 2017 havde CEF-Transport allerede tildelt 21,3 mia. EUR i tilskud til TEN-T-projekter, hvilket samlet førte til investeringer på 41,6 mia. EUR.

3.2. I løbet af 2018 vil der blive undertegnet yderligere tilskudsaftaler med henblik på en udbudsrunde med blandet finansiering, der kombinerer CEF-tilskud med privat finansiering, bl.a. fra Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer (EFSI). Det skønnes, at for hver 1 mia. EUR, der investeres i TEN-T-hovednettet, vil der blive skabt op mod 20 000 arbejdspladser.

3.3. EØSU glæder sig i vid udstrækning over Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 for perioden 2021-2027.

3.4. EØSU anerkender, at Connecting Europe-faciliteten (CEF) er et af de mest succesfulde EU programmer og understreger den strategiske betydning af CEF for så vidt angår integrationen af det indre marked, fuldførelsen af energiunionen, intelligent mobilitet og muligheden for, at EU kan skabe konkret merværdi for borgerne, virksomhederne og den sociale samhørighed.

3.5. EØSU mener, at Connecting Europe-facilitetens finansielle kapacitet under den næste flerårige finansielle ramme bør øges og være mere afbalanceret for at opretholde den høje troværdighed og tiltrækningskraft for investorer. Et utilstrækkeligt budget ville bringe færdiggørelsen af TEN-T og TEN-E-netværk i fare, og dette ville i realiteten reducere værdien af allerede gennemførte offentlige investeringer.

3.6. EØSU understreger, at investeringer i digitale, innovative og bæredygtige transportprojekter skal fremskyndes i retning af et grønnere, fuldt integreret, moderne, sikkert og effektivt transportsystem, der er tilgængeligt for alle. Den sociale samhørighed på EU-plan skal styrkes ved at øge de offentlige investeringer i EU- og regionale projekter, der skaber merværdi.

3.7. EØSU mener, at synergivirkningerne på projektniveau mellem de tre sektorer for øjeblikket er begrænsede på grund af den manglende fleksibilitet i de budgetmæssige rammer for så vidt angår støtteberettigelsen for projekter og omkostninger.

3.8. EØSU glæder sig over den tekniske støtte, der skal fremme tildelingen af støtte til modne projekter af høj kvalitet og støtter en kontinuerlig tildeling af denne form for bistand kombineret med en ajourføring af evalueringskriterierne, så det bliver lettere at kortlægge projekternes merværdi. Der bør træffes yderligere foranstaltninger til at forenkle de administrative krav, ikke kun for små tilskud.

3.9. EØSU fremhæver, at såvel Kommissionen som medlemsstaterne må fastholde deres opbakning til CEF's vigtigste politiske mål: færdiggørelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030 og overgangen til ren, konkurrencedygtig og netforbundet mobilitet, herunder et EU-backbone-net af opladningsinfrastruktur senest i 2025. Multimodale og grænseoverskridende forbindelser har stor betydning i den henseende.

3.10. CEF skal fokusere på energiprojekter, der kan sikre større energiafhængighed og -forsyningsikkerhed for EU. Faciliteter til lagring af elektricitet skal også anlægges med CEF-støtte.

3.11. EØSU mener, at grænseoverskridende sammenkoblinger på energiområdet er nøgelfaktorer for integrationen af vedvarende energikilder, ikke kun fordi de gør det muligt at overføre vedvarende elektricitet over lange afstande, men også fordi de er en kilde til vigtig fleksibilitet i systemet.

3.12. De europæiske koordinators rolle skal styrkes, så der kan foretages en grundig vurdering af færdiggjorte projekter eller projekter, der er langt fremme i anlægsfasen, de reelle resultater og de resterende flaskehalse. Kommissionen skal sikre, at prioriteringen af indkaldelserne afspejler vurderingen.

3.13. EØSU mener, at transportsektoren bør drage fuld fordel af de digitale og innovative teknologier og erkender, at nye innovative transportinfrastrukturer er mere attraktive for investeringer, især fra den private sektor.

3.14. EØSU mener, at investeringer i transport, særlig i det transeuropæiske transportnet (TEN-T), spiller en afgørende rolle for Europas vækst og beskæftigelse. Dette er grunden til, at udvalget går ind for at styrke budgettet for Connecting Europe-faciliteten i perioden efter 2020, hvor tilskud bør forblive den vigtigste komponent. Der er en række transportinfrastrukturprojekter, som er vigtige for EU's konkurrenceevne, men som ikke giver det investeringsafkast, der er nødvendigt for at tiltrække private investorer. De kræver derfor et stærkt engagement fra EU og de nationale myndigheders side.

3.15. Kommissionen bør bevare integriteten for Connecting Europe-facilitetens finansielle kapacitet og ikke foretage flere nedskæringer til fordel for andre programmer (EFSI og EDIDP — programmet for udvikling af den europæiske forsvarsindustri).

3.16. EØSU fremhæver behovet for at prioritere store EU-dækkende projekter til digitalisering af transportsektoren som f.eks. ERTMS, SESAR og selvkørende biler. For at realisere disse projekter er der brug for en kombination af midler: offentlige midler fra CEF og private midler garanteret af InvestEU. 5G-dækning af TEN-T vil ligeledes være en afgørende forudsætning. Kun 8 % af de 51 000 km i hovednettets korridorer er blevet udstyret med ERTMS mellem 1995 og 2016. I dette tempo vil det tage over 200 år at udstyre hele hovednettet med ERTMS. En færdiggørelse inden 2030 ville kræve en investering på 15 mia. EUR og en omfattende fremskyndelse af programmet. Resultatet ville være en gnidningsfri jernbanetrafik i Europa med en større kapacitet, sikkerhed og punktlighed.

3.17. Elektrisk mobilitet udgør et kerneelement i overgangen til bæredygtig transport og indeholder ligeledes potentiale til vehicle-to-grid-udveksling, hvor elektriske køretøjs batterilagringskapacitet udnyttes som en kilde til fleksibilitet i nettet. Interoperabilitet i vehicle-to-grid-grænseflader bør være en nøgleprioritet i hele EU. CEF bør også sikre, at der findes mekanismer, som kan certificere, hvor der anvendes vedvarende elektricitet i transportapplikationer, f.eks. gennem brug af oprindelsesgarantier for vedvarende energi.

3.18. Synergier er afgørende for en vellykket gennemførelse af CEF. Eksempler på sådanne synergier omfatter ladestander til elektriske køretøjer, der drives af vedvarende elektricitet, solcelleanlæg til biler »car ports« og udvikling af »vehicle-to-grid«-grænsefladeteknologi.

3.19. Det bør også overvejes at elektrificere vejtransporten. For lastbiler og busser ville der være brug for 10 mia. EUR til at elektrificere ca. 7 000 km hovedveje i referenceperioden.

3.20. Udviklingen og genopbygningen af transportinfrastruktur i EU er stadig ret fragmenteret og udgør en stor udfordring med hensyn til kapacitet og finansiering. Det har strategisk betydning at sikre både bæredygtig vækst, beskæftigelse og konkurrenceevne samt social og territorial samhørighed i EU.

3.21. 11,2 mio. personer er beskæftiget inden for transportinfrastruktur. Behov og arbejdsvilkår skal også tages i betragtning inden for rammerne af CEF. EØSU efterlyser foranstaltninger, såsom effektiv kontrol, moderne indkvarteringsforhold og tilstrækkelige parkeringspladser med passende udstyr.

3.22. EØSU bemærker, at Kommissionens forslag, som det ser ud nu, udgør en svækkelse af det tidligere tilsagn om at bruge »størstedelen« af midlerne i energisektoren på elektricitetsprojekter. EØSU bifalder Kommissionens forventning om, at dette tilsagn vil blive overholdt i den nuværende CEF ved udgangen af programmeringsperioden. Overholdelsen af dette tilsagn har afgørende betydning for at sikre, at CEF er i overensstemmelse med EU's klima- og energipolitik.

3.23. For så vidt angår inddragelsen af anlæg for vedvarende energi blandt de støtteberettigede projekter under energidelen af CEF, skal der fortages ændringer, så både store og porteføljer af mindre projekter bliver omfattet. Dette er vigtigt for at forbedre udnyttelsen af EU's midler til vedvarende energi som beskrevet i omarbejdningen af direktivet om vedvarende energikilder.

3.24. Udvalget erkender, at 2021-2027-bevillingen til CEF og bidraget fra Samhørighedsfonden er udtryk for nedskæringer på 12-13%. Der er brug for at genoverveje dette aspekt. Samtidig er det vigtigt at opfylde CEF's transportprioriteter. Den andel af midlerne fra Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, som de støttemodtagende medlemsstater ikke har disponeret over i løbet af de første tre år, fordeles i samme land i overensstemmelse med disse prioriteter.

3.25. Midtvejsevalueringen af CEF fokuserede hovedsageligt på kvantitative aspekter, til trods for den meget konkrete karakter af de fleste af projekterne.

3.26. Der bør gennemføres en reel kvantitativ/kvalitativ evaluering ved afslutningen af perioden 2014-2020 for de fuldførte og de projekter, som er langt fremme i anlægsfasen.

3.27. Forslaget indeholder ikke nogen evaluering af effektiviteten af projekterne, hvilket Den Europæiske Revisionsret kritiserede i sin beretning fra 2018. EØSU efterlyser derfor en evaluering af bl.a. fremskridtene i udviklingen af TEN-T samt ændringer i passager- og godstrafikstrømmene. Det efterlyser endvidere en socioøkonomisk cost-benefit-analyse af TEN-T-projekter, som tager hensyn til de relevante sociale, økonomiske, klimarelaterede og miljømæssige fordele og omkostninger.

3.28. EØSU mener, at en vellykket gennemførelse af CEF ikke alene er garanteret gennem de tildelte beløb og antallet af støttede projekter. Evalueringsmetoden skal justeres.

3.29. EØSU mener endvidere, at det bør overvejes, hvordan resultaterne af CEF kan formidles mere effektivt. Der er ligeledes behov for øget forudsigelighed.

3.30. Europas storbyer er de regioner inden for EU, hvor der er mest trafik. Næsten al transport har et storbyområde som udgangspunkt eller bestemmelsessted. EØSU slår til lyd for, at der tages hensyn til storbyområder i større infrastrukturprojekter, uanset om de er berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden eller ej.

3.31. EØSU glæder sig over, at CEF for første gang nogensinde vil støtte transportinfrastruktur med både civil og militær anvendelse med 6,5 mia. EUR med det formål at forbedre den militære mobilitet i EU i overensstemmelse med den fælles meddelelse fra november 2017 <sup>(3)</sup> og handlingsplanen fra marts 2018 <sup>(4)</sup>.

3.32. EØSU bifalder de mål, der er fastsat i dokumentet »Handlingsplanen for militær mobilitet« og støtter en forsvarsunion, både med hensyn til at forbedre infrastrukturen og muliggøre synergier. Der skal udvikles infrastruktur med både civil og militær anvendelse parallelt med TEN-T-nettet, herunder i de regioner, hvor den militære risiko er størst.

Bruxelles, den 19. september 2018.

Luca JAHIER  
Formand  
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

<sup>(3)</sup> Bruxelles, den 10.11.2017 — JOIN(2017) 41 final — FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET — Fremme af militær mobilitet i Den Europæiske Union.

<sup>(4)</sup> Bruxelles, den 28.3.2018 — JOIN(2018) 5 final — FÆLLES MEDDELELSE TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET om handlingsplanen for militær mobilitet.