

# EU-puljer på transportområdet

- sådan søger du, skridt for skridt

Oktober 2010





# EU-puljer på transportområdet

- sådan søger du, skridt for skridt

## 4. | EU-puljer på transportområdet

### EU-puljer på transportområdet

Udgivet af:                   Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Udarbejdet af:               Transportministeriet  
Oktober 2010

ISBN, trykt version:       978-87-91013-09-6

ISBN, netdokument:      978-87-91013-16-4

Forsideill.:                 Design Factory

Tryk:                         Glumsø A/S

Oplag:                       500



# Indhold

Indledning.....	7
1. Transeuropæiske transportnet (TEN-T).....	9
1.1. Hvad er TEN-T? .....	9
1.1.1. Formål .....	9
1.1.2. Retningslinjerne .....	10
1.1.3. Finansiering.....	13
1.2. Ansøgningsprocedurer .....	15
1.2.1. Arbejdsprogrammer og calls .....	15
1.2.2. Hvad kan man søge støtte til? .....	17
1.2.3. Hvordan ansøger man? .....	17
1.2.4. Tildelingskriterier.....	19
1.2.5. Procedure for behandlingen af ansøgninger.....	24
1.3. Projektadministration .....	25
1.3.1. Strategic Action Plan (SAP).....	26
1.3.2. Action Status Reports (ASR).....	26
1.3.3. Final Technical Report and Financial Statement .....	26
1.3.4. Brug af logo i forbindelse med TEN-T-støtte.....	27
2. Marco Polo .....	29
2.1. Hvad er Marco Polo? .....	29
2.2. Ansøgningsprocedurer .....	30
2.2.1. Calls .....	30
2.2.2. Hvad kan man søge støtte til? De fem projekttyper .....	31
2.2.3. Hvem kan ansøge? .....	33
2.2.4. Udvælgelses- og tildelingskriterier .....	34
2.2.5. Hvordan ansøger man? .....	36
2.2.6. Procedure for behandlingen af ansøgninger.....	37
2.3. Projektadministration .....	37
2.3.1. Kontraktforhandlinger .....	37
2.3.2. Indrapportering: Statusrapporter samt endelig rapport .....	38
3. EU's 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling .....	39
Bilag I: TEN-T-ansøgning.....	41
Bilag II: Strategic Action Plan (SAP) .....	45
Bilag III: Annual Status Report (ASR) .....	48
Bilag IV: Final report and financial statement.....	52
Bilag V: Marco Polo-ansøgning .....	54
Mere information.....	57

## 6. | EU-puljer på transportområdet

# Indledning

EU-støtteordningerne på transportområdet har stor betydning for udviklingen af infrastrukturen og transportsektoren i EU og i Danmark.

Etableringen af velfungerende, grænseoverskridende transportnet har længe været den Europæiske Unions politik. Det primære formål er at styrke det indre marked og at styrke den økonomiske og sociale samhørighed i EU. Men der er lang vej igen, før end de transeuropæiske transportnet er fuldt udbyggede. Gennem økonomisk støtte spiller EU en vigtig rolle for at løse de grænseoverskridende udfordringer. Eksempelvis bruges der i dag mere end 20 forskellige signalsystemer til kontrol af kørsel på jernbanenettet i EU. I fremtiden indføres der ét moderne og fælles signalsystem, så tog lettere vil kunne krydse nationale grænser inden for EU.

Denne brochure har flere formål:

- At flere aktører på infrastruktur- og transportområdet bliver opmærksomme på, at de forskellige EU-puljer findes, så antallet af danske ansøgninger øges.
- At vejlede potentielle ansøgere igennem ansøgningsprocedurerne for derved at sikre, at vigtige informationer ikke overses, og for at reducere den tid, der bruges på at tilvejebringe de relevante informationer.
- At gøre opmærksom på, at Transportministeriet står til rådighed med hjælp og vejledning i ansøgningsprocessen.
- At en udløber af det ovenstående bliver en øget sandsynlighed for at danske ansøgninger til EU-puljerne lykkes med at få tildelt støtte.

Hovedvægten i denne brochure er lagt på de to programmer, som Transportministeriet administrerer: TEN-T og Marco Polo. TEN-T programmet støtter udbygningen af infrastruktur, og store infrastrukturprojekter som Øresundsforbindelsen og Femern-forbindelsen har modtaget støtte fra denne pulje. Marco Polo er et program for private virksomheder, der flytter godstransport fra vejnettet til søvej eller jernbaner.

Denne publikation lanceres samtidig med, at vi på Transportministeriets hjemmeside [trm.dk](http://trm.dk) offentliggør en temaside om samme emne. På denne side vil nye ansøgningsrunder (calls) blive offentliggjort, og det er derfor en god idé at orientere sig på hjemmesiden også.

## 8. | EU-puljer på transportområdet



# 1. Transeuropæiske transportnet (TEN-T)

## 1.1. Hvad er TEN-T?

### 1.1.1. Formål

Idéen om oprettelsen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T) blev født i forbindelse med indførelsen af det indre marked. Medlemslandene fandt, at det ikke gav megen mening at have et indre marked med fri bevægelighed for personer, varer og tjenesteydelser uden samtidig at have grænseoverskridende transportnet, der i langt højere grad muliggør denne fri bevægelighed i praksis. TEN-T blev officielt 'født' i 1996 med beslutningen om retningslinjer for udviklingen af det transeuropæiske transportnet på grundlag af Traktatens bestemmelser herom.

Det overordnede formål med TEN-T er at støtte infrastrukturprojekter på transportområdet, der fremmer det indre markeds problemfri virkemåde samt styrker den økonomiske og sociale samhørighed i EU.

Den overordnede målsætning skal indfries igennem mere specifikke transportpolitiske målsætninger såsom at integrere de forskellige transportnet overalt i EU (intermodalitet), at sikre yderområdernes forbindelser til de centrale regioner, at forbinde de større byområder bedre og samtidig fjerne flaskehalse, at levere bæredygtig mobilitet for personer og varer under hensynstagen til konkurrenceevne, miljø og trafikssikkerhed samt at sikre interoperabilitet, der fx vil gøre det muligt for tog at køre på flere landes skinneret. Der satses i den forbindelse på intelligente

transportssystemer (ITS), hvis formål er at få trafikken til at glide på en måde, der sikrer hurtigere fremkomst, bedre trafikssikkerhed samt et bedre miljø. Et eksempel på ITS er ERTMS (European Rail Traffic Management System), et nyt elektronisk signalsystem til jernbanen, der grad-



Foto: René Strandbygaard

vist bliver implementeret på det europæiske skinnet. Det danske skinnet overgår efter planen i løbet af de næste 10 år til ERTMS.

### **Retsgrundlag**

Det generelle retsgrundlag for EU-lovgivning på transportområdet findes i Lissabon-traktatens afsnit VI, artikel 90-100. Det retlige grundlag for de transeuropæiske transportnet findes i afsnit XVI, artikel 170-172 i Lissabon-traktaten (tidligere afsnit XV, artikel 154-156 i EF-traktaten).

De transeuropæiske transportnet blev oprettet med Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

TEN-T-retningslinjerne blev ændret med rådsbeslutninger i 2001 og 2004. Desuden blev retningslinjerne ændret med tiltrædelsesakten i 2003 og en rådsforordning i 2006, begge gange i forbindelse med udvidelserne af EU.

Den 7. juli 2010 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet en afgørelse (Nr. 661/2010/EU) om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, som er en konsolidering af gældende regler. Retningslinjerne trådte i kraft den 25. august 2010. Der er i øjeblikket en politisk proces i gang, der skal munde ud i mere substantielle ændringer af TEN-T-retningslinjerne. Kommissionen forventes at præsentere sit udspil til nye retningslinjer i 2011, hvorefter Europa-Parlamentet og Rådet skal nå til enighed. Det vides endnu ikke, hvornår de nye retningslinjer vil kunne forventes at træde i kraft.

De finansielle regler for TEN-T er fastlagt ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (Nr. 680/2007/EF) af 20. juni 2007.

### 1.1.2. Retningslinjerne

TEN-T-retningslinjerne er den generelle ramme for identifikationen af projekter af fælles interesse for EU-området og for implementeringen af TEN-T-politikken. Retningslinjerne sigter på at yde støtte til projekter, der øger integrationen af de forskellige nationale transportnet og integrationen af de forskellige transportformer, som hæfter yderområderne bedre sammen med nettens centrale dele og som forbedrer nettens sikkerhed og effektivitet. Nettene dækker vej, jernbane, indre vandveje, havne, lufthavne samt intelligente transport- og navigations-systemer. TEN-T består af disse samlede transeuropæiske transportnet, hvoraf 30 såkaldte prioritetsprojekter udgør en delmængde.

De første 14 prioritetsprojekter, heriblandt Øresundsforbindelsen, blev fastlagt af Det Europæiske Råd ved et topmøde i Essen i 1994 (hvorfor disse 14 prioritetsprojekter også går under navnet 'Essen-projekterne') og blev formelt prioritetsprojekter i forbindelse med etableringen af TEN-T i 1996. Prioritetsprojekterne er større, grænseoverskridende transportprojekter. I 2004 blev yderligere 16 projekter tilføjet, heriblandt Femern-forbindelsen, så der i dag er 30 prioritetsprojekter. Af disse er fem i dag helt afsluttede. Femern-forbindelsens foreløbigt tildelte TEN-T-støtte beløber sig til 374,3 mio. €.

Set med danske øjne er også prioritetsprojekt nr. 21, 'Motorways of the Sea', (sømotorvejsprojekter), interessant. Projekternes formål er at flytte godstransport fra vejnettet til søvej, og der kan søges både igennem TEN-T (til infrastruktur) og Marco Polo (støtte til private virksomheders flytning af godstransport fra vej til søvej eller jernbane). Foreløbigt er der via TEN-T tildelt støtte til fire projekter, heriblandt et der involverer Danmark, nemlig sømotorvejen imellem Esbjerg og Zeebrugge (Belgien). Den foreløbigt tildelte støtte til projektet er 5,3 mio. €, som bl.a. går til investeringer i infrastruktur (eksempelvis motorvejsadgang til Esbjerg Havn), der skal foranledige en øget kapacitet på ruten. Desuden har danske virksomheder opnået støtte til sømotorvejsprojekter via Marco Polo-programmet. Det er forventningen, at der afsættes midler til sømotorvejsprojekterne både i 2011 og 2012.

En oversigt over de 30 prioritetsprojekter, deres nuværende status samt oversigt over tidshorizonten for færdiggørelsen af de resterende projekter findes i Kommissionens årlige Progress Report, senest udgivet i juni 2010.

### **De 30 prioritetsprojekter i TEN-T**

- PP 1 - Railway axis Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo.
- PP 2 - High speed railway axis Paris-Brussels-Köln-Amsterdam-London
- PP 3 - High speed railway axis of southwest Europe
- PP 4 - High speed railway axis east
- PP 5 - Betuwe Line
- PP 6 - Railway axis Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-Ukrainian border
- PP 7 - Motorway axis Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
- PP 8 - Multimodal axis Portugal/Spain-rest of Europe
- PP 9 - Railway axis Cork-Dublin-Belfast-Stranraer
- PP 10 - Malpensa Airport

**PP 11 - Øresund fixed link**

PP 12 - Nordic Triangle railway/road axis

PP 13 - Road axis United Kingdom/Ireland/Benelux

PP 14 - West Coast Main Line

PP 15 - Galileo

PP 16 - Freight railway axis Sines/Algeciras-Madrid-Paris

PP 17 - Railway axis Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava

PP 18 - Waterway axis Rhine/Meuse-Main-Danube

PP 19 - High speed rail interoperability in Iberian Peninsula

**PP 20 - Railway axis Fehmarn belt**

**PP 21 - Motorways of the Sea**

PP 22 - Railway axis Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden

PP 23 - Railway axis Gdańsk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien

PP 24 - Railway axis Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp

PP 25 - Motorway axis Gdańsk-Brno/Bratislava-Wien

PP 26 - Rail/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe

PP 27 - "Rail Baltica" axis Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki

PP 28 - "Eurocaprail" on the Brussels-Luxembourg-Strasbourg railway axis

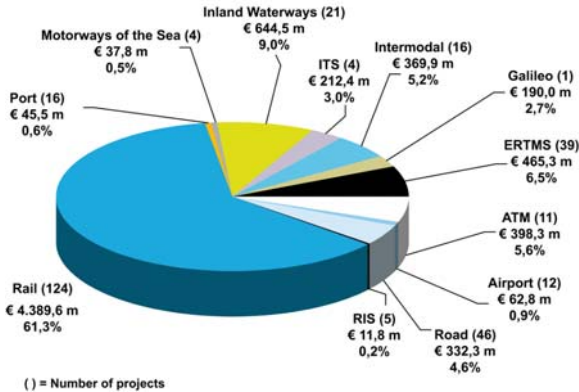
PP 29 - Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor

PP 30 - Inland waterway Seine-Scheldt

En detaljeret liste over prioritetsprojekternes forskellige strækninger og deres planlagte færdiggørelse findes i TEN-T-retningslinjerne fra 2010 (bilag III s.121-125, se link under 'mere information'). Desuden er der i retningslinjernes bilag I kort over de samlede transeuropæiske transportnet, heriblandt den danske del af de nuværende TEN-T-net: Vejnettet (s.19), jernbanenettet (s.47), havne (s.84) og lufthavne (s.93).

### 1.1.3. Finansiering

Fordeling af TEN-T-støtte i perioden 2007-2009  
 TEN-T projects by transport mode: Share of TEN-T Contribution  
 Completion status of works (km)  
 (100% = € 7.160,1 million, number of projects supported = 299)



Note: Fra Kommissionens Progress Report 2010, s. 142.

Fællesmidlerne, der finansierer TEN-T-projekterne, kan deles op i fire kilder: TEN-T-midlerne, Den Europæiske Investeringsbank, Samhørighedsfonden samt Den Europæiske Fond for Regionaludvikling.

TEN-T-projekterne finansieres fra flere forskellige kilder. Langt størsteparten af finansieringen kommer fra medlemsstaterne selv: Dette gælder i indeværende budgetperiode (2007-2013) for ca. 70 % af finansieringen af de samlede udgifter til TEN-T-projekterne, mens ca. 30 % kommer fra fællesmidlerne, enten i form af direkte støtte (ca. 13 %) eller lån (ca. 17 %).

**TEN-T-midlerne:** Den samlede TEN-T-støtte er på lige over 8 mia. € for perioden 2007-2013, et beløb der inkluderer 500 mio. € fra Den Europæiske Investeringsbanks 'Loan Guarantee Instrument'. Af de 8 mia. € er foreløbigt 7,16 mia. € fordelt på 299 projekter (i perioden 2007-2009).

Støtten gives til flere forskellige transportformer. Som det fremgår af figuren, er jernbaneområdet den største modtager af TEN-T-støtte med 61,3 pct. for den indeværende finansielle periode, efterfulgt af projekter vedrørende indre vandveje (9,0 pct.), ERTMS (det nye fælleseuropæiske signalsystem på jernbanen, 6,5 pct.), lufttrafikstyring (5,6 pct.), multi-modal transport (dvs. bedre sammenkobling af de forskellige transportformer, 5,2 pct.) og veje (4,6 pct.).

**Den Europæiske Investeringsbank (EIB):** Stiller typisk store og længevarende lån og garantier til rådighed for TEN-T-projekterne. Til og med 2009 har EIB udlånt ca. 106 mia. € til TEN-T-projekter. Udlånsaktiviteten har været stigende i de senere år. Alene i 2009 udlånte EIB 11,9 mia. € til for-

skellige TEN-T-projekter. EIB opererer med flere særlige instrumenter for at øge finansieringen af TEN-T-projekterne:

- 'European PPP Expertise Centre': EIB har særlig viden om Offentlig-private-partnerskaber (OPP) på infrastrukturområdet og har derfor oprettet et ekspertisecenter.
- Structured Finance Facility (SFF): Yder ekstra støtte til prioritetsprojekterne igennem låneaktiviteter med en højere risikoprofil, end hvad EIB normalt opererer med.
- Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network projects (LGTT): Oprettet af Kommissionen og EIB i fællesskab med det formål at øge privat medfinansiering af TEN-T-projekter, som er helt eller delvist finansieret ved brugerbetaling, og som derfor er projekter med højere finansiel risiko. 500 mio. € er afsat for budgetperioden 2007-2013.
- Marguerite Infrastructure Fund: Oprettet af både offentlige og private finansielle institutioner, herunder EIB, i forbindelse med den europæiske økonomiske genopretningsplan i 2008 (European Economic Recovery Act). Fonden er stadig i en opstartsfasen, men forventer ved udgangen af 2011 at have et budget på 1,5 mia. €, hvoraf det er planen, at 30-40 % skal gå til transportområdet, særligt TEN-T.

**Samhørighedsfonden:** Udgør sammen med Den Europæiske Fond for Regionaludvikling 'samhørighedspolitikken' indenfor transportområdet. Samhørighedsfonden har til opgave at støtte transportpolitiske initiativer i lande der med hensyn til økonomisk velstand ligger noget under EU-gennemsnittet. Derfor går støtten via Samhørighedsfonden i indeværende periode primært til projekter i de nye EU-lande, og danske projekter kan ikke opnå støtte fra fonden.

**Den Europæiske Fond for Regionaludvikling:** Dækker ca. 65 % af alle EU's regioner. Alle danske regioner har mulighed for at søge fonden. I indeværende budgetperiode (2007-2013) vil fonden bruge ca. 82 mia. € på transportområdet, hvilket er en kraftig stigning i forhold til forrige budgetperiode. Langt størsteparten af midlerne er dog afsat til økonomiske yderområder i EU, og der er således meget begrænsede ressourcer til rådighed for danske transport- og infrastrukturprojekter. Fonden støttede dog i perioden 2002-2008 projektet 'det nordlige maritime korridorprojekt (NMK)' med ca. 2,6

mio. €. Alle danske regioner var sammen med regioner fra seks andre lande involverede i projektet, hvis formål var at flytte godstransport fra vej til søvej. På europæisk plan bruges midlerne fra Fonden for Regionaludvikling primært til vej- og jernbanenettene, men der ydes også støtte til projekter inden for bytransport, havne og indre vandveje, multimodal transport og intelligente transportsystemer samt lufthavne. Et projekt kan godt både modtage støtte fra Fonden for Regionaludvikling, samtidig med at projektet modtager TEN-T-støtte, så længe det ikke er den samme aktivitet, midlerne støtter. Eksempelvis kan udgifterne til anlæg af en jernbane støttes via Fonden for Regionaludvikling, mens udgifterne til banens elektrificering kan støttes af TEN-T-midlerne. Knap halvdelen af støtten går til TEN-T-projekter.

## 1.2. Ansøgningsprocedurer

### 1.2.1. Arbejdsprogrammer og calls

Den praktiske varetagelse af TEN-T-programmet forestås af TEN-T Executive Agency (TEN-T EA), som er et forvaltningsorgan oprettet af Kommissionen i 2006 med et mandat, der (foreløbigt) løber til udgangen af 2015. TEN-T EA forvalter TEN-T-projekterne for de finansielle perioder 2000-2006 og 2007-2013 og fører kontrol med den tekniske implementering af projekterne. Agenturet forvalter de valgte projekter i tæt samarbejde med Kommissionens Generaldirektorat for mobilitet og transport (DG MOVE), der fortsat er overordnet ansvarlig for strategi, programmering og evaluering i forbindelse med TEN-T-programmet.



Udbetalingen af TEN-T-støtte sker på baggrund af TEN-T arbejdsprogrammer, der vedtages efter den såkaldte komitologi-procedure. Proceduren betyder, at Kommissionen vedtager en beslutning, som herefter skal godkendes af en programkomite, der består af repræsentanter for medlems-

landene. Europa-Parlamentet har en ret til gennemlæsning på 30 dage.

Der er tale om to separate arbejdsprogrammer: De flerårige (Multi-Annual Work Programmes, MAWP) og de årlige (Annual Work Programme, AWP). De flerårige arbejdsprogrammer har som formål, at EU's medfinansiering af TEN-T-nettets hovedprioriteter yderligere effektiviseres og synliggøres. De flerårige projekter er generelt større og længerevarende end de årlige projekter. Officielt er ambitionen, at projekterne skal hjælpe til at 'færdiggøre' de transeuropæiske net i år 2020. Lidt over 80 pct. af TEN-T-midlerne tildeles de flerårige projekter.

Det årlige arbejdsprogram skal komplementere det flerårige arbejdsprogram og uddeler i praksis ikke støtte til projekter, der allerede støttes herunder. I de årlige programmer er der større fleksibilitet end i de flerårige mht. at støtte nye prioriteter inden for projekter af fælles interesse.

#### TEN-T: Estimeret tidsplan og afsatte beløb for 2011 og 2012:

Område	Calls (vejledende datoer)	Vejledende beløb <sup>1</sup>
Prioritetsprojekt nr. 21 - Motorways of the Sea (MoS) *	2011	Op til €150 millioner
Prioritetsprojekt nr. 21 - Motorways of the Sea (MoS) *	2012	Op til €25 millioner
ITS (vej/road)	2011	Op til €100 millioner
River Information Services (RIS) *	2011	Op til €15 millioner
River Information Services (RIS) *	2012	Op til €10 millioner

\* Fastlagt i det flerårige arbejdsprogram for 2007-2013 ved Kommissionens beslutning af 23. juli 2007 C(2007)3512.

<sup>1</sup> I overensstemmelse med artikel 6.2 (a) fra forordning nr. 680/2007/EU

Som hovedregel vedtages der hvert år (efter den tidligere omtalte procedure) årlige og flerårige arbejdsprogrammer, som fastsætter, inden for hvilke programmer, der skal lanceres såkaldte 'calls for proposals' (herefter bare calls) inden for hhv. de flerårige og de årlige arbejdsprogrammer. Disse calls, som lanceres af TEN-T EA, fastsætter de vejledende budgetrammer for programmerne og beskriver ansøgningsprocedurer og frister for TEN-T-ansøgningerne.

2011-arbejdsprogrammerne forventes vedtaget i de første måneder af 2011, og først herefter kan de enkelte calls slås op. Dog har Kommissionen udformet en



vejledende tidsplan for de kommende calls inden for de flerårige arbejdsprogrammer. Den giver også et estimat på, hvor store puljerne bliver inden for de enkelte calls.

### 1.2.2. Hvad kan man søge støtte til?

TEN-T-midlerne støtter udviklingen af de transeuropæiske transportnet. Men hvad kan man konkret søge om støtte til?

#### **Bevillingerne gives indenfor tre kategorier:**

- Til **anlægsarbejder (works)** defineret som køb samt leverance og indsættelse af komponenter, systemer og services, anlægs- og installationsarbejde samt lancering af projektet. Støtteniveau for de støtteberettigede omkostninger: Højest 10 % for ikke-prioritetsprojekter, højest 20 % for prioritetsprojekternes nationale strækninger og højest 30 % for prioritetsprojekternes grænseoverskridende strækninger.
- Til **undersøgelser (studies)** i forbindelse med forberedelse af projektets gennemførelse. Fx forudgående studier, der er nødvendige for at definere projektet i sin helhed og for at træffe beslutninger angående dets finansiering. Støtteniveau på op til 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
- Til **undersøgelser med 'fysiske interventioner' (studies with physical interventions)** hvor hovedparten af aktiviteterne er undersøgelser, men hvor nogle af disse er af fysisk karakter, fx i forbindelse med udgravninger og undersøgelser af jordbunden.

De tre kategorier er faste, men uddybes i det enkelte call. Det er derfor vigtigt at læse det enkelte call grundigt.

For det europæiske jernbanesignalsystem (ERTMS) og for trafikstyringssystemer (ITS) er der fastsat specielle støtteniveauer (se 2007-forordningens artikel 6).

### 1.2.3. Hvordan ansøger man?

I forbindelse med ansøgninger om TEN-T-støtte er der nogle overordnede kvalifikations- og udvælgelseskriterier, der skal opfyldes.

### **Kvalifikationskriterier:**

- Ansøgninger om tildeling af TEN-T-støtte indgives af eller gennem den enkelte medlemsstat. Støttemodtagere kan både være offentlige myndigheder eller selskaber og private virksomheder. Hvor ikke-statslige aktører er ansøger, skal den/de pågældende medlemsstat(er) tilkendegive støtte til ansøgningen. Det vil for danske ansøgninger sige, at hvis Transportministeriet ikke selv står som direkte ansøger, skal ansøgningen godkendes af ministeriet. Privatpersoner, ikke EU-lande eller aktører fra ikke EU-lande kan ikke ansøge.
- Projektet der ansøges om, skal være 'af fælles interesse' for EU, jf. TEN-T-retningslinjernes artikel 7
- Der må ikke være opnået støtte fra andre EU-puljer til udgifter, som man også søger om TEN-T-støtte til. Men et projekt godt få støtte fra flere EU-puljer, så længe disse puljer dækker *forskellige* aktiviteter ved projektet.
- Tildelingen af støtte er betinget af, at projektet lever op til al relevant EU-lovgivning, særligt inden for konkurrenceregler, tildeling af offentlige kontrakter, miljøbeskyttelse, sundhed og bæredygtig udvikling samt (for jernbaneprojekter) interoperabilitet.

### **Udvælgelseskriterier:**

- Det skal af ansøgningen fremgå, at ansøgeren har den fornødne operationelle og finansielle kapacitet, der skal til for at gennemføre projektet. Dette krav bortfalder dog i tilfælde af, at ansøgeren er en medlemsstat eller anden offentlig instans.

Ansøgningsformularen består af tre dele:

- Del A indeholder administrativ information om ansøgningen og ansøgerne.
- Del B1: Indeholder administrativ information om projektets finansielle og operationelle aspekter og information om efterlevelse af den for projektet relevante EU-lovgivning.
- Del B2: Indeholder teknisk og finansiell information om projektet, deriblandt detaljerede beskrivelser af projektets relevans, modenhed, potentielle effekt og kvalitet.

I bilag I findes en nærmere gennemgang af, hvordan ansøgningsformularens forskellige dele udfyldes. Dernæst gennemgås formalia om sprog og indsendelse.

#### 1.2.4. Tildelingskriterier



Foto: DSB

Alle ansøgninger skal vurderes i forhold til de samme, på forhånd fastlagte tildelingskriterier, der svarer til det ansøgeren er blevet bedt om at udfylde i ansøgningsformularens del B2. Disse tildelingskriterier er faste for alle ansøgninger, men der kan alligevel i den enkelte

call-tekst være lagt vægt på bestemte tolkninger af disse kriterier. Derfor er det stadig vigtigt at læse det enkelte call grundigt.

Den følgende tekst er ment som en hjælp til at sætte sig i bedømmernes sted; her er, hvad eksperterne skal lægge vægt på, når de skal afgøre, om et projekt skal indstilles til at modtage TEN-T-støtte.

##### **Tildelingskriterier:**

- Relevans (relevance)
- Modenhed (maturity)
- Virkning (impact)
- Kvalitet (quality)

Herunder er de fire tildelingskriterier beskrevet:

##### **Relevans**

Relevans referer til projektets bidrag til TEN-T-prioriteterne, og de formål der er beskrevet i det pågældende call, såvel som de socioøkonomiske fordele på EU-niveau samt projektets behov for TEN-T-støtte.

Følgende evalueringskriterier skal vurdere ansøgningen i henhold til i hvilken grad projektet:

- Er en del af de 30 prioritetsprojekter (defineret i bilag III i TEN-T Guidelines), eller hvordan det klassificeres som et projekt af fælles interesse (defineret i artikel 7 i TEN-T Guidelines).
- Adresserer TEN-T prioriteterne som identificeret i art. 5 i TEN-T Guidelines.
- Adresserer det pågældende calls formål, prioriteter og forventede resultater.
- Bidrager til det indre marked, samhørighedspolitikken og Lissabonstrategien.
- Genererer socioøkonomiske fordele (fx konkurrence, job, social integration) på makroniveau (dvs. EU-niveau).
- Vil få gavn af Unionens medfinansiering i forhold til at opnå en stimulerende effekt på offentlig og privat finansiering og de forskellige interessenters binding til projektet.

### Modenhed

Modenhed referer til projektets forberedelsesstatus, specielt evnen til at implementere de planlagte aktiviteter i overensstemmelse med den forudsete tidsplan og de tekniske forskrifter.



Foto: René Strandbygaard

Følgende evalueringskriterier skal vurdere ansøgningen i henhold til i hvilken grad projektet:

- Har opnået formel godkendelse på nationalt, regionalt og lokalt niveau.

- Har opnået politiske forpligtelser til projektets enkeltelementer og, hvis der er tale om et globalt projekt, om der er opnået politisk opbakning til dette.
- Har været igennem offentlige høringer med et positivt resultat og om planerne for at involvere interessenter under arbejdet er passende og veludviklede.
- Fra et teknisk synspunkt er klar til start.
- Har opnået de nødvendige byggetilladelser (eller som minimum er langt fremme i processen med at opnå dem).
- Har fået defineret udbudsprocedurerne, og disse er langt fremme.
- Har juridiske/administrative/tekniske/andre risici og usikkerhedsfaktorer, som endnu mangler afklaring, før arbejdet kan starte.
- Har fået tildelt de nødvendige finansielle ressourcer.

## Virkning

Potentiel virkning refererer til projektets forventede socioøkonomiske konsekvenser (på mikroplan) såvel som dets indvirkning på miljøet.

Mht. at vurdere projektets virkning skelnes der i evalueringskriterierne mellem om der er søgt støtte til arbejder (works), undersøgelser (studies) eller undersøgelser med 'fysiske interventioner' (studies with physical interventions).

For ansøgninger omhandlende **anlægsarbejde** skal følgende evalueringskriterier lægges til grund for vurderingen:

- Socioøkonomiske konsekvenser (afspejlet i resultaterne fra ex-ante evalueringer, socioøkonomiske analyser og/eller cost-benefit analyser), og specielt i hvilken grad:
  - Anlægsarbejdet vil medføre positive direkte og indirekte socioøkonomiske konsekvenser (specielt hvad angår resultaterne af ex-ante evalueringer, socioøkonomiske og cost-benefit analyser).
  - Anlægsarbejdet vil få en positiv virkning på: den regionale og nationale udvikling, at dæmpe konsekvenserne af den øgede trafikmængde, at forbedre multimodale split, at øge interoperabilitet samt at øge servicens

kvalitet, tryghed og sikkerhed.

- Anlægsarbejdet vil få en positiv virkning på konkurrencen.
- Miljømæssig virkning (afspejlet i arbejdets forventede virkning på natur, udledning, støj, udnyttelse af land etc. og i initiativerne til at reducere eller kompensere eventuelle negative virkninger) og i særdeleshed i hvilken udstrækning:
  - Anlægsarbejdet vil bidrage til at rebalancere forskellige transportformer til fordel for de mere miljøvenlige.
  - Det foreslåede anlægsarbejde vil få positive og/eller negative konsekvenser for miljøet.
  - Der i forbindelse med anlægsarbejdet er planlagt tilstrækkelige præventions- og overvågningstiltag samt dæmpende tiltag i tilfælde af mulige negative miljøvirkninger.

For ansøgninger omhandlende **undersøgelser** skal følgende evalueringskriterier lægges til grund for vurderingen:

- Undersøgelsens virkning med henblik på at fungere som et værktøj i beslutningsprocessen:
  - Hvilket niveau i organisationen/medlemsstaten kommer til at bruge undersøgelsens resultater, og over hvor lang en periode vil de blive brugt?
  - I hvilken grad vil undersøgelsens resultater ligge til grund for at træffe beslutninger, eventuelt i samhør med andre undersøgelser, og på hvilket niveau: I forbindelse med et nationalt projekt eller et globalt projekt?
  - Studiets relevans og økonomiske værdi med hensyn til costs og benefits.
- Undersøgelsens virkning med hensyn til politikudvikling og 'best practices':
  - I hvilken grad undersøgelsen
    - Tager hensyn til den policy-context i hvilken den vil blive foretaget.
    - Leverer en solid baggrund for institutionel og national politikudvikling.
  - I hvilken grad dele af undersøgelsen kan bruges til at udvikle 'best practices'.
- Socioøkonomiske effekter (reflekteret i ex-ante evalueringernes resultater).

For ansøgninger omhandlende både **undersøgelser og anlægsarbejder** skal ansøgningen vurderes i henhold til **alle** de ovennævnte kriterier.

## Kvalitet

Projektets kvalitet refererer til dets fuldstændighed og klarhed med hensyn til beskrivelsen af de planlagte aktiviteter, soliditeten i projektets styringsproces samt sammenhængen mellem dets formål og de planlagte ressourcer/aktiviteter.

Følgende evalueringskriterier skal vurdere ansøgningen i henhold til i hvilken grad:

- De foreslåede aktiviteter er i overensstemmelse med projektets formål.
- Projektet set fra et teknisk synspunkt er realistisk og konsistent.
- Projektet har sikret sig eller er i færd med at sikre sig tilstrækkelige finansielle ressourcer til at implementere de planlagte aktiviteter, og de forudsatte indtægter er realistiske.
- De budgetterede udgifter for hver aktivitet er realistiske og fornuftige.
- Den organisatoriske struktur og projektstyringsplanen for arbejdet er vel-funderede.
- En fornuftig risikostyringsplan er blevet forberedt.
- Fornuftige kontrolprocedurer og kvalitetskontroller er på plads.
- Fornuftig tilrettelæggelse for overvågning, intern/ekstern revision og evalueringer er på plads eller planlagt.
- Det overordnede projekt er af god kvalitet mht. logik, fuldstændighed og tydelighed.
- Der er planlagt et tilfredsstillende pr-niveau i tilfælde af, at projektet opnår den ansøgte støtte fra TEN-T-programmet.

Som beskrevet ovenfor er der mange formalia, der skal overholdes i forbindelse med en TEN-T-ansøgning. Derfor er det en god idé at tjekke, om alt er som det skal være, inden ansøgningen indsendes. Til det formål har TEN-T EA udarbejdet en kort, overskuelig og nyttig tjekliste, der kan findes under calls for proposals og 'application checklist'.

### 1.2.5. Procedure for behandlingen af ansøgninger

Det er Kommissionen, med assistance fra Forvaltningsorganet for TEN-T, der foretager evalueringen af de indsendte forslag og udvælger hvilke projekter, der skal tildeles støtte. De støttes i denne proces af eksterne eksperter.

Hvis de formelle krav i forbindelse med indsendelsen af ansøgningen er overholdt, modtager ansøgerne en skriftlig bekræftelse på, at ansøgningen er modtaget. Derefter tjekkes, om kvalifikations- og udvælgelseskriterierne er opfyldt. Hvis dette ikke er tilfældet, får ansøgerne besked derom.

Hvis kriterierne er opfyldt, starter den egentlige evalueringsproces. Ansøgningerne vurderes af eksterne eksperter i forhold til i hvor høj grad de lever op til de ovennævnte tildelingskriterier.

I første omgang vurderes ansøgningen af minimum tre eksterne eksperter, der uafhængigt af hinanden udfylder et individuelt vurderingsskema med egne kommentarer. De tildeler ansøgningen karakterer på skala fra 0-5 (0 dårligst, 5 bedst) for hvert af de fire hovedområder indenfor tildelingskriterierne (altså projektets relevans, modenhed, virkning og kvalitet). Med mindre andet er angivet i det pågældende call, vægtes de fire kategorier ligeligt. Hvis eksperterne i en eller flere af de fire kategorier tildeler en karakter, der er lavere end 3, er anbefalingen, at der ikke tildeles støtte. Kommissionen er dog ikke bundet af denne indstilling. Eksperterne kan fremsætte anbefalinger mht. niveauet for finansiel støtte og anlægsarbejdets varighed.

Når eksperterne har færdiggjort deres vurderingsskemaer, mødes de til et **konsensumøde** hvor en konsensusrapport, med karakterer for hvert tildelingskriterium og kommentarer til disse, bliver udformet og underskrevet.

Derefter går et **internt evalueringspanel**, bestående af repræsentanter fra Kommissionens Generaldirektorat for mobilitet og transport samt TEN-T EA, alle ansøgningerne og de dertilhørende konsensusrapporter igennem med henblik på at anbefale TEN-T-støtte til bestemte projekter. Panelet udarbejder en liste med projekter, der findes egnede til at modtage støtte.





Foto: Jan Eliassen

Listen, der indeholder anbefalinger angående det finansielle støtteniveau samt til undersøgelsernes/anlægsarbejdernes længde, sendes til **evalueringskomiteen**. En 'reserveliste' kan udarbejdes. Evalueringskomiteen, der består af direktører fra Generaldirektorat for mobilitet og transport, kan ændre listen, hvis

den ønsker det. Herefter sendes en endelig liste til Generaldirektøren for Generaldirektorat for mobilitet og transport. Efter dennes godkendelse konsulteres der med andre generaldirektorater i Kommissionen (bl.a. miljø samt regional udvikling) for at sikre, at projektet er foreneligt med EU's øvrige politikker, og at der ikke forekommer dobbeltfinansiering af bestemte udgifter til projektet.

Listen skal herefter godkendes af repræsentanter for medlemsstaterne via TEN-T's finansielle støttekomite, **Financial Assistance Committee, FAC**, hvorefter Europa-Parlamentet har en 30 dages 'ret til granskning', dvs. det har mulighed for at modsætte sig listen, hvis der foreligger formalitetsfejl. Derpå vedtager Kommissionen en rammebeslutning, der definerer støttemodtagerne og beløbsstørrelserne.

Ansøgere der er blevet tildelt TEN-T-støtte skal derefter forhandle med TEN-T EA for endeligt at afklare betingelserne for tildeling af støtte. Dette sker for at afklare detaljer, og for at klarlægge det efterfølgende forløb. Endelig tildeles det enkelte projekt officielt TEN-T-støtte ved vedtagelsen af en **finansieringsbeslutning** for projektet.

### 1.3. Projektadministration

Som modtager af TEN-T-støtte har man en række forpligtelser: I forbindelse med tildelingen af TEN-T-støtte skal der udarbejdes en strategisk handlingsplan, '**Strategic Action Plan**' (**SAP**) for projektet. Herefter skal der, så længe arbej-

det med projektet pågår, udarbejdes årlige, såkaldte **'Action Status Reports' (ASR)**. Endelig, efter projektets færdiggørelse, skal der udarbejdes en **'Final Report and Financial Statement'**. Nedenfor gennemgås de tre faser i projektadministrationen.



Foto: René Strandbygaard

Udover nedenstående information henvises modtagere af TEN-T-støtte til 'Beneficiaries Info Point' på TEN-T EA's hjemmeside samt underpunktet 'Frequently Asked Questions, FAQ'. Hvis man stadig har tvivlsspørgsmål, kan TEN-T EA kontaktes på [tent-agency@ec.europa.eu](mailto:tent-agency@ec.europa.eu).

### 1.3.1. Strategic Action Plan (SAP)

En SAP skal udarbejdes af støttemodtagerne i forbindelse med tildeling af TEN-T-støtte senest 90 dage efter meddelelsen om bevillingen af TEN-T-støtte. Såfremt Kommissionen finder, at SAP'en bør revideres, meddeler den støttemodtageren dette indenfor 60 dage fra modtagelsen af SAP'en. Den reviderede SAP skal derpå indsendes til Kommissionen senest 60 dage efter henvendelsen herom. Bilag II beskriver SAP'en mere udførligt.

### 1.3.2. Action Status Reports (ASR)

Modtagere af TEN-T-støtte skal årligt udarbejde en ASR. Såfremt der er flere støttemodtagere, skal der stadig kun stå én person som ansvarlig for projektets implementering. De involverede medlemsstat(er) skal validere ASR'en. Deadline er normalt den 31. marts. Bilag III har en nærmere gennemgang af ASR'en.

### 1.3.3. Final Technical Report and Financial Statement

Senest et år efter projektets afslutning skal der indsendes en endelig rapport ('final report').

I bilag IV kan du læse mere om udfyldelsen af denne endelige rapport.

### 1.3.4. Brug af logo i forbindelse med TEN-T-støtte

Som modtager af TEN-T-støtte har man en forpligtelse til at sørge for at skaffe en passende mængde offentlig omtale for at informere offentligheden om EU's finansielle støtte til projektet.

Enhver rapport, brochure eller andet materiale relateret til det TEN-T-støttede projekt skal nævne EU's medfinansiering.

Ifølge TEN-T EA er dette vigtigt af to grunde:

- Det viser støttemodtagerens forpligtelse til og deltagelse i TEN-T-programmet.
- Det hjælper med at få den pointe frem til den europæiske offentlighed, at EU yder sin andel for at støtte bæredygtig transport.

#### **I en publikation er det nødvendigt, at følgende information inkluderes:**

1. En 'funding statement', som fastslår, at projektet modtager støtte fra EU's TEN-T-midler: 'Projekt X / infrastruktur X er samfinansieret af den europæiske unions TEN-T-program'.
2. (For trykte materialer): En 'disclaimer' som fratager den europæiske union ethvert ansvar med hensyn til materialets indhold. Hvis materialet er på dansk, skal formuleringen lyde: *Forfatteren har det fulde ansvar for denne publikation. Den Europæiske Union fralægger sig ethvert ansvar for brugen af oplysningerne i publikationen.*

Er materialet på engelsk, er formuleringen: The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Formuleringen kan findes på alle officielle EU-sprog.

3. EU-flaget.

For at opfylde ovenstående tre punkter, har TEN-T EA udviklet følgende logo, der frit kan benyttes af støttemodtagerne:



### **Samfinansieret af EU**

Det transeuropæiske transportnet (TEN-T)



### **Co-financed by the European Union**

Trans-European Transport Network (TEN-T)

Logoerne findes til download på TEN-T EA's side under 'Beneficiaries Info Point' og 'Publicity guidelines and logos', på alle EU-sprog og i både lav og høj opløsning. Her findes også de detaljerede regler for brugen af logoet.

Man skal kontakte TEN-T EA, hvis man har brug for en anden fil-version eller et specialfremstillet logo.

Al materiale skal udstyres med logoet, ligesom der ved anlægsarbejder skal være skiltet med logoet.

#### **Kontaktinformation**

Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (DG Move):

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)

Forvaltningsorganet for Det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T EA):

<http://tentea.ec.europa.eu/>

Spørgsmål angående TEN-T-programmet kan stilles til chefkonsulent Steen Jonssen i Transportministeriets internationale kontor på telefon 33 92 34 01 eller e-mail [sjo@trm.dk](mailto:sjo@trm.dk).

## 2. Marco Polo

### 2.1. Hvad er Marco Polo?

Marco Polo er EU's støtteprogram for projekter, der flytter godstransport fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og indre vandveje. Programmet henvender sig til private virksomheder og støtter projekter, der uden Marco Polo-støtte ville være underskudsgivende i opstartsfasen.

Baggrunden for iværksættelsen af det første Marco Polo-program, Marco Polo I, der varede fra 2003-2006, var den stadig stigende mængde trafik på de europæiske veje, som medfører overbelastning af vejnettet, mere forurening og øgede omkostninger. Formålet med programmet er at modvirke denne tendens ved at overflytte minimum den forventede vækst i den internationale vejgodstransport til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer. Dermed mindskes forureningen samt belastningen af vejnettet, og en mere pålidelig og effektiv varetransport sikres.

Konkret er det målet at frigøre vejene for 20 mia. ton-kilometer (en ton-kilometer er en kilometers transport af et ton gods) årligt – eller hvad der svarer til 700.000 lastbiler årligt mellem Paris og Berlin. I alt er der foreløbigt (2003-2009) blevet udbetalt 221,6 mio. € i støtte fra Marco Polo-programmerne til godt 500 virksomheder, heriblandt også til projekter hvor danske virksomheder har været involveret.

Det nuværende Marco Polo-program, Marco Polo II, løber fra 2007-2013 og har i perioden et budget på 400 mio. € (i 2004-tal, svarende til ca. 3 mia. DKK), hvilket betyder et gennemsnitligt årligt budget på ca. 57 mio. € (ca. 425 mio. DKK).

#### **Retsgrundlag**

Det nuværende Marco Polo-program er reguleret ved Forordning (EF) Nr. 1692/2006 og ændringerne i Forordning (EF) Nr. 923/2009.

2009-ændringerne havde fire formål:

- Foranstaltninger for at fremme små virksomheders deltagelse i programmet.

- Foranstaltninger til at nedjustere tonkilometer-grænsen for hvilke projekter, der kan ansøge.
- At øge tilskudsintensiteten, dvs. eksempelvis øge den procentandel af projektets udgifter, der kan ydes tilskud til.
- At simplificere program-procedurerne.

Siden 1. marts 2008 har Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovation (Executive Agency for Competitiveness and Innovation, EACI) stået for den praktiske varetagelse af Marco Polo-programmet.



## 2.2. Ansøgningsprocedurer

### 2.2.1. Calls

Det nuværende Marco Polo-program udløber ved udgangen af 2013. Det er planlagt at lancere calls for proposals i starten af hvert af de resterende år, dvs. 2011, 2012 og 2013. Arbejdsprogrammerne for de enkelte år samt de enkelte calls bliver slået op på Marco Polos hjemmeside under Call for proposals – sædvanligvis i ét samlet dokument under titlen 'Full call text'.

Normalt slås de enkelte calls op i begyndelsen af året, mens deadline for indsendelse af ansøgninger ligger omkring maj måned. Beslutningen om tildeling af støtte falder i løbet af efteråret (læs mere om den specifikke tidsplan i de enkelte calls). Herefter indledes der forhandlinger mellem Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovation og de udvalgte ansøgere (læs mere herom under punktet kontraktforhandlinger under projektadministration).

Det er for indeværende endnu ikke afklaret, i hvilken form programmet fortsætter efter 2013.

### 2.2.2. Hvad kan man søge støtte til? De fem projekttyper

Under Marco Polo II-programmet kan der søges om støtte til fem forskellige projekttyper:

- Trafikoverflytningsprojekter (Modal shift actions)
- Katalysatorprojekter (Catalyst actions)
- Sømotorvejsprojekter (Motorways of the sea actions)
- Trafikforebyggelsesprojekter (Traffic avoidance actions)
- Fælles læringsprojekter (Common learning actions)

Projektet må godt involvere vejtransport på den måde, at vejtransport ofte er nødvendig på det første og sidste stykke af en rute for at transportere gods fra dør til dør. Men vejtransporten bør udgøre så lille en andel af den samlede rute som muligt.

De fem projekttyper:

**Trafikoverflytningsprojekter:** Fokuserer på at flytte så meget gods som det er økonomisk meningsfyldt fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og indre vandveje. Der kan være tale om opstart af nye services eller en mærkbar forøgelse af eksisterende services. Projekterne skal være robuste, men ikke nødvendigvis innovative: Formålet er at få godstransport væk fra vejene.

**Katalysatorprojekter:** Ændrer måden ikke-vejtransport af gods bliver udført på i EU. Med disse projekter overvindes strukturelle markedsbarrierer i europæisk godstransport igennem et højinnovativt koncept, som skaber et ægte gennembrud. Det gør ansøgeren i tre trin: Først skal barrieren defineres, dernæst skal en højinnovativ løsning fremlægges og endelig skal en trafikoverflytningsservice med stort vækstpotentiale for godstransport foreslås sammen med en tidsplan for rettidig iværksættelse.

**Sømotorvejsprojekter:** Opnår en dør til dør service, der flytter gods fra længere vejdistancer til en kombination af nærskibsfart og andre transportformer. Disse projekter er innovative på et europæisk niveau mht. logistik, materiel, produkter og de services, der ydes, og de medfører transportservices af høj kvalitet og stor hyppighed. Sømotorvejsprojekterne flytter med høj frekvens meget store mængder af gods. De indbefatter helst benyttelse af de

mest miljøvenlige transportformer, så som søvej, indre vandveje og jernbane. Sømotorvejsprojekterne skal være i overensstemmelse med retningslinjerne for TEN-T-prioritetsprojektet 'Motorways of the Sea'. Støtte til sømotorvejsprojekterne kan også opnås via programmet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T), hvis der er tale om infrastruktur. Principielt kan det samme projekt godt opnå støtte fra både TEN-T og Marco Polo, så længe disse dækker forskellige udgifter ved projektet.

**Trafikforebyggelsesprojekter:** Integrerer transport med produktionslogistik: Reducerer efterspørgslen på godstransport via vej og har dermed en direkte effekt på udledninger. Disse projekter skal være innovative og må samtidig ikke påvirke produktionsudbyttet eller antallet af beskæftigede i produktionen negativt. Udbredelsen af resultaterne skal være sikret inden udgangen af EU-bevillingen.

**Fælles læringsprojekter:** Forøger viden i sektoren for gods og logistik og fremmer avancerede samarbejdsmetoder og – procedurer på godsmarkedet med det overordnede formål at fremme løsninger med blandede transportformer. Denne type projekter støtter øget samarbejde og deling af know-how: Dvs. uddannelse i hvordan man effektivt og på en bæredygtig måde håndterer de i stigende grad komplekse transport- og logistikløsninger. Udbredelsen af resultaterne skal være gennemført inden udgangen af EU-bevillingen.

I bilaget til 2009-forordningen for Marco Polo beskrives de fem projekttyper mht. finansieringsvilkår, finansieringsintensitet og anvendelsesområde samt tilskudsaftalens form og varighed. Det er vigtigt at læse denne del af forordningen inden man går i gang med udformningen af sin ansøgning, da den beskriver hvilke udgifter, man kan opnå støtte til, kriterierne for udvælgelse, hvor meget man kan opnå i støtte samt over hvor lang en periode, den kan udbetales. De fem projekttyper er forskellige på disse parametre.

Følgende områder kan der ikke ydes tilskud til:

- Projekter der vedrører luftfart (se i stedet TEN-T-programmet eller 7. rammeprogram for forskning og udvikling)
- Under trafikoverflytningsprojekter til nationale ruter – projektet skal omfatte minimum to lande (se mere under 'hvem kan ansøge').
- Udgifter opstået uden for Marco Polo-deltagerlandenes territorium.



- Rene infrastrukturprojekter, hvor det i stedet anbefales at søge TEN-T-programmet. Dog er der i Marco Polo ved de fælles læringsprojekter mulighed for at få dækket omkostninger til såkaldt 'hjælpende infrastruktur' op til et maksimum på 20 % af de støtteberettigede udgifter.
- Projekter hvor der søges om midler til forskning eller undersøgelser.
- Overskudsgivende aktiviteter; tværtimod skal der i ansøgningen redegøres for, at projektet vil give underskud i opstartsfasen, såfremt det ikke får tildelt støtte fra Marco Polo. Marco Polo kan altså kun give tilskud til udgifter i forbindelse med udførelsen af en – i opstartsfasen - underskudsgivende service. Til gengæld skal projektet efter Marco Polo-støtens udløb være økonomisk levedygtigt.
- Udgifter der allerede er finansieret via et andet EU-program. Dog kan projektet godt opnå Marco Polo-støtte til visse udgifter, selvom det har modtaget støtte fra andre EU-finansieringskilder, så længe *den samme udgift* ikke dækkes af flere forskellige EU-midler. Marco Polo-støtte kan også opnås selvom projektet har fået støtte fra lokalt, regionalt eller nationalt niveau, såfremt denne støtte er forenelig med statsstøttere reglerne og ikke overskrider de samlede grænser for støtte, der er fastsat for hver af de fem projekttypen (defineret i det førnævnte bilag til 2009-forordningen).

Kommissionen kan tildele en mindre bevilling, end den der er ansøgt om.

### 2.2.3. Hvem kan ansøge?

Generelle kvalifikationskriterier (eligibility criteria) definerer for alle fem projekttypen dels hvem der kan ansøge, dels indsnævrer de til en vis grad, hvad der kan ansøges om: En ansøgning kan indsendes af en enkelt virksomhed eller et konsortium. Hvis et konsortium søger, skal én virksomhed defineres som 'lead partner'. Kun virksomheder og konsortier kan ansøge om støtte, hvilket inkluderer offentligt ejede virksomheder. Alle deltagere i projektet skal være juridiske personer. Ministerier eller andre offentlige myndigheder kan ikke ansøge. Ansøgerne skal bevise deres status som kommercielle foretagender, hvilket fx kan ske ved at opgive momsnummer eller referere til CVR-nummeret i det centrale virksomhedsregister.

Marco Polo II-deltagerlandene er samtlige EU-medlemsstater, ligesom Norge, Island, Liechtenstein og (siden 2009) Kroatien er med. Projektet, man søger om

støtte til, skal involvere minimum to medlemsstater eller minimum én medlemsstat og et nært tredjeland (dvs. et land med fælles sø- eller landgrænse med EU). Virksomheder fra andre tredjelande har mulighed for at blive tilknyttet et projekt som 'associated partner' (ikke lead partner), men kan ikke modtage tilskud i henhold til programmet.



Foto: René Strandbygaard

Udover disse generelle kvalifikationskriterier findes der specifikke kvalifikationskriterier ('specific eligibility criteria'), som er forskellige fra projekt til projekt. Disse findes både i 2009-forordningens bilag og i den enkelte call-tekst.

Endelig skal projekterne leve op til visse udvælgelses- og tildelingskriterier (selection and award criteria), som følger nedenfor.

### 2.2.4. Udvalgs- og tildelingskriterier

Udvælgelseskriterierne omhandler krav til *ansøgerne*, mens tildelingskriterierne har at gøre med selve *ansøgningerne*.

#### **Udvælgelseskriterierne:**

Er delt op i hhv. ansøgenes finansielle og tekniske kapacitet. Ansøgerne skal besidde den nødvendige finansielle kapacitet for at sikre Kommissionens tiltro til projektets gennemførelse. Beviset på opfyldelse af dette krav skal ske ved tilvejebringelse af reviderede finansielle redegørelser. Den seneste finansielle redegørelse fra mindst en af projektpartnerne skal vise de følgende to relative forhold:

- Nuværende aktiver/nuværende passiver  $> 0,75$  – dvs. at når de nuværende aktiver divideres med de nuværende passiver skal resultatet være højere end 0,75. Dette er for at sikre, at ansøgeren ikke er for gældsatsat.

- Den ansøgte EU-støtte/egenkapitalen  $< 1$  – dvs. når ansøgningsbeløbet divideres med egenkapitalen skal resultatet være mindre end 1. Med andre ord skal den ansøgte EU-støtte være *mindre* end selskabets egenkapital for at sikre, at virksomheden har den nødvendige egenkapital til at kunne gennemføre projektet.

Ansøgerne skal besidde den nødvendige tekniske og operationelle kapacitet til at kunne fuldføre det støttede projekt, og de skal kunne dokumentere dette. Den ansøgende virksomhed skal have minimum fem års erfaring med det forretningsområde, projektet gennemføres under. Alternativt skal de direkte involverede ansatte have minimum fem års erfaring med området. Dette skal dokumenteres via virksomhedsdokumenter eller CV'er.

### **Tildelingskriterierne:**

Med hensyn til de overordnede, generelle tildelingskriterier, bedømmer Kommissionen ansøgningerne ud fra følgende fem hensyn (jf. 2009-forordningens artikel 9):

- Marco Polos fastsatte formål i artikel 1 i 2006-forordningen. Ifølge denne er Marco Polos formål 'at aflaste vejnettet, forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, der skaber en EU-merværdi uden at have negativ indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed. Det nuværende programs varighed er fra 1. januar 2007 til 31. december 2013, og målet er, at en væsentlig del af den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstrafik, målt i tonkilometer, ved programperiodens udløb er overflyttet til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt'.
- De vilkår der er fastlagt i den relevante kolonne i bilaget. Dvs. det er vigtigt at læse kolonnen for den projekttype, man ansøger.
- Projekternes bidrag til aflastning af vejnettet.
- De relative miljøfordele ved projekterne og de relative fordele ved projekterne med hensyn til reduktion af de eksterne omkostninger, herunder deres bidrag til at mindske negative miljøvirkninger i forbindelse med nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart. Der lægges særlig vægt på projekter, der går ud over de juridisk bindende miljøkrav.

- Projekternes overordnede bæredygtighed.

Med hensyn til de specifikke tildelingskriterier skal call-teksten konsulteres.

I et forsøg på at mindske subjektiviteten i evalueringsprocessen er der indført et pointsystem til at måle projektets 'kvantitative fordele'. Pointsystemet varierer for de fem projekttyper, men fælles er, at ansøgningen bliver målt på en række kriterier (criteria, normalt tre eller fire), og at der tildeles et antal point for hvert af disse kriterier. For at ansøgningen kan komme i yderligere betragtning, skal man mindst opnå minimumsscoren (threshold) for hver af disse faktorer samt en samlet score (total score) på minimum 60 point.



Foto: René Strandbygaard

### 2.2.5. Hvordan ansøger man?

Udfyldelsen af ansøgningen er et større arbejde. I bilag V gennemgås de formelle krav vedrørende sprog, ansøgningens indhold og guide til udfyldelsen af de enkelte skabeloner samt formalia i forbindelse med indsendelsen af ansøgningen.

For alle fem projekttyper gælder, at der på Marco Polos hjemmeside under det enkelte call findes en tjekliste, som er nyttig at orientere sig i før indsendelse af ansøgningen. Desuden findes Excel-beregnerne, der er nødvendige for alle projekttyper (undtagne fælles læringsprojekter). Og endelig findes under 'Further guidance' dokumentet 'What to avoid when writing a proposal', som det ligeledes er en god idé at konsultere inden udfyldelsen af ansøgningen.

## 2.2.6. Procedure for behandlingen af ansøgninger

Efter ansøgningsfristens udløb bliver ansøgningerne evalueret af eksterne eksperter, for herefter at blive overgivet til Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovations evalueringskomite. Denne komite indstiller en liste med forslag til projekter, der skal have støtte. Listen skal godkendes af Generaldirektoratet for mobilitet og transport. I udvælgelsesproceduren skal Kommissionen informere et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne. Det er ikke muligt for udvalget at blokere Kommissionens beslutning. Kommissionen vedtager derpå beslutningen om at yde tilskud. Til sidst i forløbet er der kontraktforhandlinger imellem Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovation og ansøgerne (se nedenfor). Under det enkelte call kan man se tidsplanen for det pågældende år, herunder også hvornår man kan forvente svar på sin ansøgning.

## 2.3. Projektadministration

### 2.3.1. Kontraktforhandlinger

For at opnå den endelige godkendelse af støtte skal der indgås en kontrakt imellem Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovation og ansøgerne. Den indgåede aftale hedder 'Marco Polo grant agreement' og er den aftale, der ved begge parters underskrift endeligt og juridisk bekræfter tildelingen af Marco Polo-støtte.

Under 'Manage your project' på Marco Polos hjemmeside findes de relevante dokumenter til brug for kontraktforhandlingerne, eksempelvis 'Model grant agreement', som er en skabelon for aftalen. Denne kan gennemgå enkelte ændringer fra år til år, men den nyeste version er at finde øverst.

Model grant agreement er tredelt: Den er delt op i særlige vilkår (special conditions), generelle vilkår (general conditions) og bilag (annexes).

De særlige vilkår er specifikke informationer om ansøgeren, projektet og finansieringen af projektet. Her skal de farvede områder udfyldes.

Dernæst følger nogle generelle betingelser for bevilling af Marco Polo-støtte. Disse betingelser er således ens for alle projekter og skal opfyldes for at kunne modtage den tildelte finansielle støtte. De er inddelt i henholdsvis juridiske og administrative bestemmelser samt finansielle bestemmelser.

Endelig følger fem bilag, hvor kun de to første er til brug for grant agreement, mens de øvrige er til brug for den efterfølgende indrapportering. Dog skal bilag II bruges til begge dele.

### 2.3.2. Indrapportering: Statusrapporter samt endelig rapport

I forbindelse med den løbende kontrol med projektet skal der indgives såkaldte tekniske statusrapporter, dvs. fremskridtsrapporter / midlertidige rapporter (progress/interim reports) i løbet af projektfasen samt en endelig rapport efter projektets afslutning (final technical implementation report and financial statement).

Alle relevante formularer findes under 'Manage your project' - 'Contract reporting' (Bilag III i Model grant agreement indeholder også de relevante formularer).

Om der skal udfyldes en eller flere fremskridtsrapporter / midlertidige rapporter, og hvornår denne/disse skal indsendes, aftales i forbindelse med indgåelsen af grant agreement – den endelige rapport skal indsendes senest tre måneder efter projektets afslutning (se artikel I.6 i Model grant agreement).

#### **Kontaktinformation**

Marco Polos hjemmeside:

[http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm)

Spørgsmål angående Marco Polo-programmet kan stilles til chefkonsulent Steen Jonssen i Transportministeriets internationale kontor på telefon 33 92 34 01 eller e-mail [sjo@trm.dk](mailto:sjo@trm.dk).

### 3. EU's 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling

Transportområdet, herunder luftfart, spiller en vigtig rolle i EU's 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling (på dansk forkortet RP7, men ofte bruges den engelske forkortelse FP7), som løber fra 2007-2013. Deltagelse i rammeprogrammet er åbent for et bredt felt af aktører, eksempelvis universiteter, forskningscentre, multinationale selskaber, små og mellemstore virksomheder og offentlige styrelser.

Transportområdet er placeret under programmet 'samarbejde' ('cooperation'), hvis formål er at 'skabe samarbejde mellem erhvervslivet og den akademiske verden for at opnå en førerposition på nøgleteknologiske områder'. Der er i alt afsat 4,16 mia. € til forskning indenfor transportområdet i perioden 2007-2013. Der lægges særlig vægt på følgende områder:

Mere effektiv og grønnere luftfartstransport

- Øget tidseffektivitet
- Bedre kundetilfredshed og – sikkerhed
- Øget omkostningseffektivitet
- Beskyttelse af fly og passagerer
- Banebrydende forskning med sigte på morgendagens lufttransport.

Overfladetransport (bane, vej og skib):

- Grønnere overfladetransport
- Anvendelse af modalskift og aflastning af transportkorridorer
- Sikring af bæredygtig trafik i byområder for alle borgere, herunder handicappede
- Forbedring af sikkerhed og sikring
- Styrkelse af konkurrenceevnen.

RP7's hjemmeside har information om rammeprogrammet (på engelsk), hvor transportområdet har sin egen underside. Her findes en liste over åbne calls, der typisk bliver offentliggjort i juli måned. I håndbogen 'RP7, kort fortalt' (se link under 'mere information') findes diverse nyttige informationer om RP7 på dansk.

I Danmark administreres RP7 af Forsknings- og Innovationsstyrelsen under Ministeriet for Videnskab, Teknologi og Udvikling. På Forsknings- og Innovationsstyrelsens side om programmet findes nyttig information om ansøgningsprocedurerne og om hvordan man kan bruge Forsknings- og Innovationsstyrelsens Eurocenter i processen med udarbejdelsen af ansøgningen. Der er mulighed for at benytte sig af op til 50 timers gratis ansøgningsvejledning.

Spørgsmål om transportområdet indenfor RP7/FP7 kan stilles til fuldmægtig Béatrice Lamberget Sloth i Forsknings- og Innovationsstyrelsens Eurocenter på telefon: 35 44 62 85 eller e-mail: [bels@fi.dk](mailto:bels@fi.dk) eller chefkonsulent Niels Selsmark i Transportministeriets Center for Erhverv og Analyse på telefon 33 92 34 16 eller e-mail: [ns@trm.dk](mailto:ns@trm.dk).



## Bilag I: TEN-T-ansøgning

Nedenfor følger en gennemgang af, hvordan man udfylder og indsender en TEN-T-ansøgning:

**Ansøgningsformularen del A:** Indeholder administrativ information om ansøgningen og ansøgerne. Der ønskes en kort beskrivelse af arbejdet, kontaktdetaljer på ansøgerne samt information om, hvad der søges om.

Denne del af ansøgningen skal indsendes via 'TEN-tec eSubmission module' på TEN-T EA's hjemmeside (bemærk dog at den også skal indsendes i papirform, se nedenfor). En model af ansøgningsformularen findes under 'Application Form Part A'. Detaljerede retningslinjerne for udfyldelse findes under det relevante call. Under 'TENtec eSubmission User Manual/eSub guidance note', gives desuden en meget detaljeret indføring i, hvordan man opretter sig som bruger, og hvordan man udfylder den elektroniske ansøgningsformular.

Hvis der er flere ansøgere, skal papirudgaven af delene A2.1, A2.2, A2.3 samt A2.4 udfyldes, underskrives og stemples af hver ansøger.

**Ansøgningsformularen del B1:** Indeholder administrativ information om projektets finansielle og operationelle aspekter og information om efterlevelse af den for projektet relevante EU-lovgivning vedrørende miljø, interoperabilitet (kun for jernbaneprojekter), statsstøtte, kørselsafgifter, betalingsafgifter på vejnettet (kun for vej-projekter) og offentlige udbud.

Desuden skal der tilvejebringes en erklæring fra den offentlige myndighed, der er ansvarlig for Natura 2000 (fællesbetegnelse for Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet, hvis formål er at sikre biologisk mangfoldighed). I dansk sammenhæng har By- og Landskabsstyrelsen under Miljøministeriet det overordnede ansvar for Natura 2000, men i forbindelse med TEN-T-ansøgninger er det normalt den kommune, hvori projektet udgår fra, der skal udstede erklæringen. Erklæringens formål er at sikre, at projektet ikke har en væsentlig negativ indvirkning på et Natura 2000-område. En lignende erklæring er nødvendig angående projektets indvirkning på vandmiljøet, hvor det normalt igen er kommunen, der som ansvarlig for implementeringen af vandrammedirektivet skal udstede erklæringen.

Ansøgningsformularen del B.1. findes under det relevante call i dokumentet 'Application Form Part B1: Administrative Information'. Retningslinjerne for udfyldelse af Application Form Part B1 findes i bilag 2 i 'Guide for Applicants'.

**Ansøgningsformularen del B2:** Indeholder teknisk og finansiel information om projektet, deriblandt detaljerede beskrivelser af projektets relevans, modenhed, potentielle effekt og kvalitet.

Der skal indsendes det materiale, der efterspørges i ansøgningsformularen. Bilag må gerne vedlægges, men disse læses ikke systematisk, og skal kun vedlægges som ekstramateriale – den relevante information skal stå i selve ansøgningsformularen. Bilag med henvisninger til andre dokumenter, brochurer, multimedia-materiale m.v. vil ikke blive taget i betragtning.

Hele ansøgningsformularen skal udfyldes. Hvis et bestemt afsnit i formularen ikke er relevant i forhold til ansøgningen, anføres dette i afsnittet.

Ansøgningsformularen del B.2. findes under det relevante call i dokumentet 'Application Form Part B2: Technical and Financial Information'. Detaljerede retningslinjer for udfyldelse af 'Application Form Part B2' findes i bilag 3 i 'Guide for Applicants', og er desuden udførligt beskrevet under nedenstående afsnit 3.4. 'tildelingskriterier'.

**Sprog og oversættelse:** Det anbefales, at ansøgningen udformes på engelsk. Hvis ikke ansøgningen i første omgang er på engelsk, bedes man i ansøgningsformularen del A angive, om man senere vil fremsende en engelsk oversættelse af afsnittene B1 og B2. TEN-T EA kan godtgøre oversættelsesomkostninger for op til 2500 €, uafhængigt af om projektet får tildelt TEN-T-støtte eller ej. Ansøgningsformularen og vejledningen for refundering af oversættelsesomkostninger ligger under de enkelte calls på TEN-T EA's hjemmeside. Husk at gemme og medsende fakturaen, som skal være fra en registreret oversættelsesvirksomhed.

**Indsendelse:** Som tidligere nævnt skal del A indsendes elektronisk via det såkaldte eSubmission module på TEN-T EA's hjemmeside. Når ansøgningen er indsendt, skal den (stadig via eSubmission) printes ud, og signeres af ansøgerne i det dertil indrettede felt.

Via almindelig post, via kurer eller ved personligt fremmøde skal følgende indsendes til TEN-T EA (det anbefales, at dokumenterne er i sort/hvid, da fotokopier af dokumenterne ikke vil blive printet i farver):

- Printet af ansøgningsformularen Part A (en signeret original + fire kopier). Det via eSubmission automatisk genererede referencenummer (32 cifre) skal fremgå på printet.
- Printede udgaver af delene B1 og B2 og deres bilag (ligeledes en signeret original + fire kopier)
- En CD-ROM eller DVD-R (ikke USB!) med hele ansøgningen (A, B1 og B2 samt deres appendiks) i elektronisk format (gerne PDF eller formater der kan læses af MS Office-programmer).

Ansøgningen indsendes til:

European Commission  
TEN-T Executive Agency  
OR10 - 03/46  
Calls 2010  
Avenue du Bourget, 1  
B-1140 Bruxelles  
Belgique

Hele ansøgningen skal placeres i to lukkede konvolutter, den ene inden i den anden. Mens ovenstående adresse skal skrives på den yderste konvolut, skal den inderste konvolut benævnes en af følgende muligheder:

For ansøgninger under det flerårige arbejdsprogram (MAWP):

Call for proposals

TEN-T EA

Multi-annual work programme (+ relevant årstal, fx 2011)

- Not to be opened by the Postal Service of the Internal Mail Department -

For ansøgninger under det årlige arbejdsprogram (AWP):

Call for proposals

TEN-T EA

Annual work programme (+ relevant årstal, fx 2011)

- Not to be opened by the Postal Service of the Internal Mail Department –

Ændringer i den indsendte ansøgning kan kun foretages inden deadline. En ny ansøgning indsendes, og den afløser den tidligere version. Instruktioner findes i eSubmission module User Manual.

Yderligere information findes på TEN-T EA's hjemmeside, under 'Apply for funding' og 'Calls for proposals' (+ årstal). På denne side findes bl.a. lister med ofte stillede spørgsmål, både de generelle samt spørgsmål til de enkelte calls, som det er en god idé at følge. De opdateres løbende. Mailadresserne på de to helpdesks for hhv. det flerårige og årlige arbejdsprogram findes også her.

## Bilag II: Strategic Action Plan (SAP)

Kravet om udarbejdelse af en 'strategic action plan' (SAP) findes i artikel II.2.4. i standardteksten 'Commission Decision concerning the granting of Union financial aid for projects of common interest in the field of the trans-European transport networks (TEN-T)' ('finansieringsbeslutningen'). Nedenfor findes artiklens præcise engelske ordlyd. Den information, der efterspørges i artikel II.2.4., skal tilvejebringes. Hvis noget af informationen ikke er tilgængelig, skal dette eksplicit beskrives og begrundes.

SAP'en er primært et redskab for projektlederne og andre med en rolle i forbindelse med projektets implementeringsfase. Planen skal godkendes af TEN-T EA.

SAP'en har et dobbelt formål:

- Den beskriver projektstyringssystemet, der anvendes til forberedelse, planlægning og implementering af projektet indtil dets færdiggørelse.
- I løbet af implementeringsfasen giver SAP'en beslutningstagerne alle relevante informationer og analyser med henblik på at træffe kvalificerede beslutninger, hvis der forekommer afvigelser fra SAP'en, og for at vurdere disse afvigelsers betydning for den resterende implementeringsfase.

SAP'en skal indeholde præcis information om projektets hidtidige udvikling (såfremt det allerede er påbegyndt), såvel som opdaterede planer og estimater angående det resterende arbejde. Når SAP'en godkendes, skal den ikke opdateres. Projektets løbende udvikling og eventuelle ændringer ift. SAP'en skal derimod rapporteres i de årlige Action Status Reports.

En grundig indføring (på engelsk) i udfyldelsen af SAP'en kan findes under 'SAP Guidelines and models' under 'Beneficiaries Info Point'. Denne er både nødvendig læsning og en stor hjælp. Der findes her ligeledes en 'best practice SAP', der er værd at konsultere.

Fra artikel II.2.4. i finansieringsbeslutningen:

**Strategic Action Plan (“SAP”)**

- (1) The Beneficiary shall submit to the Commission, within 90 calendar days following the notification of the Decision granting financial aid, a Strategic Action Plan (SAP) that will form the basis for monitoring and controlling progress throughout the implementation period of the Action. The SAP shall provide an analysis and information at least on the following:
  - (a) Interim and final targets based on time, cost and technical criteria. Important targets shall be classified and marked as milestones;
  - (b) Description of the control procedures, processes, including all environmental measures with a clear indication of lines of authority and the internal and external reporting mechanisms;
  - (c) Identification of risks, risk analysis, risk management plan and a quality assurance plan;
  - (d) Milestones, in order to identify progress on (and deviations from) the planned Action implementation;
  - (e) Possible sources of future problems;
  - (f) A schedule based on an appropriate project management form showing clearly the Critical Path deriving from the project management method used for planning and implementation of the Action, which shall include all activities or work packages and shall identify the milestones, including the start-up and end events. It shall demonstrate the basis for the calculation of the overall estimated duration and shall form the basis for any future time re-planning. For less complex actions, GANTT charts may be used;
  - (g) Key performance rates, in particular for critical activities and on the corresponding resources allocated for meeting the target rates and dates;
  - (h) The national or other professional Action management standards on which the SAP is based;
  - (i) Information about all planned communication and publicity on the Action, in line with the provisions of Article II.2.3 and Article II.2.5 paragraph 2;
  - (j) The designation of authorized representatives as referred to in Article III.1.2.

- (2) The SAP shall be accompanied by a description of the management and control systems to be carried out by the Member State(s) concerned for the monitoring and controlling the implementation of the Action as referred to in the first paragraph of Article II.2.5. It shall include all audit plans as well as an evaluation upon completion of the Action.
- (3) The Commission may provide comments, which may include a request for additional information to be included in the SAP, within 60 calendar days following the receipt of the SAP. Failure of reaction within this deadline implies acceptance of the SAP. If required, the Beneficiary shall submit the revised SAP within 60 calendar days following the receipt of the Commission's request.

## Bilag III: Annual Status Report (ASR)

Kravet om udarbejdelse af en 'Annual Status Report' (ASR) findes i artikel I.3.2. i finansieringsbeslutningen.

Den årlige rapport skal beskrive projektets tekniske fremskridt i forhold til den oprindelige plan (SAP'en), med særligt fokus på det seneste års udvikling, samt de eventuelle budgetmæssige ændringer i den forbindelse. SAP'en vil derfor være støttemodtagerne en hjælp i forbindelse med udarbejdelsen af ASR. Endvidere skal planer og andre estimater for de resterende aktiviteter opdateres. Efter indsendelse af ASR kan TEN-T EA bede om yderligere information.

I tilfælde af afgørende eller uforudsete begivenheder bør støttemodtagerne dog ikke vente til næste ASR med at informere TEN-T EA, men derimod informere agenturet hurtigst muligt. Dette sker for at TEN-T EA kan vurdere, om der skal sættes ind med såkaldte 'afhjælpende foranstaltninger' for at hjælpe projektet videre i overensstemmelse med bestemmelserne i beslutningen om tildelingen af støtte.

For de flerårige projekters vedkommende er ASR grundlaget for at beslutte, om der skal tildeles yderligere finansiering til projektets næste fase(r). ASR er TEN-T EA's vigtigste dokument i forhold til at vurdere, om projektet forløber tilfredsstillende.

### **Sådan udfylder du ASR:**

- De to skabeloner der skal udfyldes i forbindelse med udarbejdelsen af ASR, er at finde under 'Beneficiaries Info Point'. Det ene dokument dækker punkterne 1, 2 (undtagen 2.4), 4, 5 og 6, mens Excel-dokumentet dækker punkt 2.4. og 3.



Punkt 1 dækker generel information, dvs. formalia, angående projektet.

Punkt 2 hidrører den tekniske information, hvor den allerede udarbejdede SAP vil være til hjælp. Der er tre underpunkter:

- Projektets foreløbige udvikling (2.1.), som igen er inddelt i yderligere underpunkter:
    - Sammenligning af projektets planlagte udvikling med den faktiske udvikling siden projektets start
    - Beskrivelse af de planlagte og faktisk udførte aktiviteter i den periode, ASP'en dækker, dvs. det foregående kalenderår
    - Redegørelse for eventuelle aktiviteter der ikke var planlagt på forhånd, men som blev fundet nødvendige at udføre i perioden
    - Redegørelse for aktiviteter der var planlagt i perioden, men som ikke blev udført
    - Samt endelig en vurdering af om de to sidstnævnte underpunkter har en større betydning for det samlede projekt, hvilket i bekræftende fald kan medføre en begæring om ændringer i den oprindelige beslutning om tildeling af TEN-T-støtte. Med andre ord: Hvis projektet på væsentlige punkter ikke kan holde sin projektplan, kan det få betydning for udbetalingen af TEN-T-støtten.
  - Punkt 2.2. er en beskrivelse af de planlagte aktiviteter for den kommende rapporteringsperiode.
  - Punkt 2.3. skal danne et overblik over de aktiviteter, der er planlagt fra næste rapporteringsperiodes afslutning til projektets færdiggørelse.
- Punkterne 2.4. og 3 (herunder 3.1. og 3.2.): Excel-skabelonen bruges. Punkt 2.4. er et forsøg på at sætte tal på, hvor langt projektet er kommet, og hvilke fremskridt man forventer i de kommende år. Der er i dokumentet en grundig forklaring til, hvordan skemaet udfyldes. Punkt 3 angår den finansielle information: 3.1. fra hvilke kilder og med hvilke beløb, projektet finansieres. 3.2. er en oversigt over de 'berettigede udgifter' (eligible

costs), hvor der i skabelonen ligeledes findes en forklaring til udfyldelsen af skemaet.

- Punkt 4 dækker området for offentlige udbud (public procurement), og hvorvidt Unionens regler herfor er overholdt.
- Punkt 5 redegør for, hvilke initiativer der er taget for at gøre offentligheden opmærksom på projektet, og hvilke initiativer der påregnes desangående i den næste rapporteringsperiode. For mere information herom anbefales det at læse afsnittet 1.3.4. i denne brochure om 'Brug af logo i forbindelse med TEN-T-støtte'.
- Punkt 6 omhandler miljøspørgsmål, herunder de udførte aktiviteter i rapporteringsperioden (6.1.), om gældende EU-lovgivning er overholdt (6.2.), om den påkrævede dokumentation allerede er blevet indsendt til Kommissionen (6.3.) og endelig om nye aktiviteter omhandlende miljøspørgsmål er kommet til siden indsendelsen af TEN-T-ansøgningen (6.4.).

Fra artikel I.3.2. i finansieringsbeslutningen:

**Action Status Reports ("ASR")**

- (1) The Beneficiary shall submit an ASR at the latest by 31 March of each calendar year.
- (2) The ASR has to include/address the following issues:
  - (a) The Decision number, the Action number, the transport mode and the project of common interest it relates to;
  - (b) The name and communication details of the person acting for the Beneficiary and responsible for the implementing of the Action or the preparation of the ASR;
  - (c) The validation of the Member State concerned (if the Beneficiary is not a Member State);
  - (d) Information on the progress of the Action;
  - (e) Financial Information about past expenditures as well as revised cost estimates for the next reporting periods and the Action as a whole;
  - (f) Whether the public procurement procedures have been applied to new contracts that have been signed during the reporting period. If not, explanations and supporting documents have to be submitted;
  - (g) Other sources of Union funds (ERDF, CF, FPR etc) that have been used for the global project of common interest (e.g. previous or subsequent phases not covered by this Decision granting financial aid) should be identified;
  - (h) Environmental information;
  - (i) Information about the publicity of the Action.

## Bilag IV: Final report and financial statement

Kravet om indsendelse af en endelig rapport findes i finansieringsbeslutningen i artiklerne I.2.3., I.3.1., I.3.3. og III.3.5. Den endelige rapport markerer afslutningen på projektet, og fungerer som kontrol af, at de bevilgede midler er blevet brugt i overensstemmelse med finansieringsbeslutningen.

### **Sådan udfyldes den endelige rapport:**

De relevante skabeloner til brug herfor findes til download på TEN-T EA's side under 'Beneficiaries Info Point' og 'Useful documents and forms'.

Excel-skabelonen skal bruges til del 1 og findes ud for 'Final report and financial statement template for 2007-2013 projects - PART 1' og omhandler de finansielle aspekter af projektet.

Til del 2 bruges Word-skabelonen ud for 'Final report and financial statement template for 2007-2013 projects - PART 2', der omhandler alle de ikke-finansielle aspekter af projektet.

I Excel-skabelonen er der fire skabeloner, der skal udfyldes: Punkt 1 (Information on the Action) samt skabelonerne med punkterne 3.1. (Detailed costs incurred), 3.2. (Overview of costs incurred) og 3.3. (Funding sources). Dokumentet med punkt 2 (Procurement) er blevet afskaffet for at mindske den administrative arbejdsbyrde. Dokumentet 'o Guidelines' giver vejledning i udfyldelsen af Excel-dokumenterne.

Punkterne 4-8 udfyldes i én samlet skabelon. Punkt 4 angår projektets formål samt en beskrivelse af projektet. Punkt 5 vedrører de konkrete, udførte aktiviteter, punkt 6 hvilke initiativer der er blevet iværksat for at skaffe projektet offentlig omtale, herunder omtale af EU-medfinansiering, og punkt 7 hvilke aktiviteter der er udført mht. projektets miljømæssige aspekter. Endelig skal medlemsstaten i punkt 8 validere rapporten, såfremt støttemodtageren ikke selv er en medlemsstat (dvs. hvis støttemodtageren hverken er ministeriet eller anden offentlig styrelse/myndighed).

Fra artikel I.3.4. i finansieringsbeslutningen:

### **Final report and financial statement**

- (1) The Beneficiary shall submit the final report within 12 months of the completion date of the Action as referred to in Article II.2.1.
- (2) The Final Report has to include/address the following issues:
  - (a) The Decision number, the Action number, the transport mode and the project of common interest it relates to;
  - (b) The name and communication details of the person acting for the Beneficiary and responsible for following up and/or monitoring the implementation of the Action and the preparation of the final report;
  - (c) The objectives of the Action;
  - (d) General description of the Action;
  - (e) Technical information on how the Action was implemented;
  - (f) Financial Information;
  - (g) Are the public procurement procedures applicable to new contracts that have been signed during the reporting period? If yes, have public procurement procedures been applied? If not, explanations and supporting documents have to be submitted;
  - (h) Information on other sources of Union funds (ERDF, CF, FPR etc) that have been used for the global project (e.g. previous or subsequent phases not covered by this funding Decision);
  - (i) Environmental information;
  - (j) Information about measures taken to publicise the Action;
  - (k) Validation of the Report by the Member State concerned (if mentioned in Article 4 of this Decision granting financial aid);
  - (l) Certification of the reality and the conformity of the costs incurred in line with the provisions of Article 11(2) of Regulation (EC) No 680/2007).

## Bilag V: Marco Polo-ansøgning

Nedenfor følger en gennemgang af, hvordan man udfylder og indsender en Marco Polo-ansøgning:

### En komplet ansøgning består af de følgende dele i A4-format:

- Et 'project overview' (formular I.1) på én side, efterfulgt af en 'Declaration by the Applicant' (formular I.2), en 'Acknowledgement of Receipt' (formular I.3), hvor ansøgeren skal udfylde boksene (a) og (b), samt, hvis der er tale om flere ansøgere, et 'Joint Letter of Intent' fra ansøgerne (formular I.4)
- Efterfulgt af +/- 10 siders hovedtekst (i skriftstørrelse 12)
- Til sidst de relevante bilag til at understøtte pointerne i hovedteksten

Call-teksterne findes på Marco Polos hjemmeside ordnet efter årstal – find call'et for det indeværende år. Her findes også de fire ovennævnte skabeloner under 'Application forms', nemlig 'Form project overview', 'Join Letter of Intent' og 'Acknowledgement of Receipt' i Word og 'Declaration of the Applicant' i PDF-format.

Den detaljerede guide til udfyldelse af ansøgningen hedder 'How to prepare the proposal' og findes i bilag 2 til call-teksten (findes på samme side som ovenstående formularer). Denne er nødvendig læsning, når man udfylder sin ansøgning, også fordi kravene til formalia i forbindelse med indsendelsen af ansøgningen kan variere fra år til år. Det er kun bilag 2's første del, der vedrører alle ansøgninger. I resten af guiden behøver man kun at forholde sig til den af de fem projektyper, man ansøger.

**Formular I.1.:** I bilag 3 findes en vejledning i, hvordan man foretager de nødvendige udregninger i forbindelse med udfyldelsen af formularen, herunder hvordan man beregner 'modal shift' i forbindelse med trafikoverflytningsprojekter, katalysatorprojekter og sømotorvejsprojekter, et afsnit om beregninger i forbindelse med trafikforebyggelsesprojekter og endelig bereg-

ningsmetoder, der gælder for alle fem projekttyper og som angår projekternes miljømæssige og andre eksterne omkostninger.

I bilag 4 findes en vejledning i hvordan man udregner de berettigede omkostninger, herunder generelle betingelser for beregningen, direkte og indirekte omkostninger, en oversigt over, hvad der specifikt ikke regnes for berettigede omkostninger samt reglerne for 'contributions in kind', dvs. ikke-finansielle bidrag til projektets gennemførelse. Endelig findes en metode til udregning af 'EU maximum grant', altså hvor meget projektet maksimalt har mulighed for at få tildelt i støtte, eller med andre ord hvilket beløb, man bør ansøge om.

**Formular I.2.:** Er en erklæring om, at man ikke befinder sig i en af de i skabelonen beskrevne situationer, der ville forhindre en i at ansøge Marco Polo-programmet. Alle ansøgere skal udfylde og underskrive denne.

**Formular I.3.:** Er en 'Acknowledgement of Receipt', hvor felterne a og b skal udfyldes. Efter indsendelse bliver denne sendt tilbage til ansøger med en kvittering for modtagelse af ansøgningen samt et referencenummer, der skal bruges i den fremtidige korrespondance.

**Formular I.4.:** Er et 'Joint Letter of Intent', som bruges i de projekter, hvor flere virksomheder ansøger sammen. Formularen skal beskrive projektets formål, forklare de deltagende virksomheders roller i projektet samt give lead partneren lov til at repræsentere alle involverede i projektet i forbindelse med indsendelse af ansøgning og samarbejde med Kommissionen. Hver partner i projektet skal underskrive og stemple formularen.

For hver ansøgning skal der indsendes én underskrevet original, fem kopier og en elektronisk kopi på CD-ROM som indeholder delene I og II (helst i Word-format) sammen med 'Marco Polo-beregneren' (calculator, Excel-fil). Det er ansøgernes pligt at sikre, at originalen og kopierne er ens og fuldstændige, og at ansøgningerne sendes til den rette adresse. Om nødvendigt skal ansøgerne være i stand til at kunne dokumentere afsendelse.

Den indsendte ansøgning skal underskrives og stemples af lead-partneren i slutningen af ansøgningens del II, altså før eventuelle bilag.

**Sprog:** Principielt kan ansøgningen udformes på alle officielle EU-sprog, herunder dansk. Dog anbefales det klart fra Kommissionens side at skrive på engelsk, da det letter evalueringsarbejdet. Hvis ansøgningen skrives på et andet sprog, skal et resume på engelsk vedlægges (fx ved at formularen 'project overview form' (I.1) udformes på engelsk). Alle udgifter skal opgøres i euro (€).

**Indsendelse:** Ansøgningen skal indsendes i to forseglede konvolutter, en ydre og en indre.

**Ansøgningen skal sendes til følgende adresse, og dermed skal den ydre konvolut bære følgende påskrift:**

European Commission  
Executive Agency for Competitiveness and Innovation - EACI24  
Ref.: Marco Polo II Programme – Call 2010  
Courrier Central  
Avenue du Bourget 1  
B-1140 Brussels

Den **indre** konvolut skal have påskriften:

Call for Proposals  
TREN/B3/SUB/01-2010  
Marco Polo II Programme  
NOT TO BE OPENED BEFORE THE OPENING SESSION  
Square Frère Orban, 10 6/52  
B-1049 Brussels

Ansøgningen kan indsendes per post (husk kvittering for afsendelse), per kurer eller ved personligt fremmøde til ovennævnte adresse. Ved indsendelse per post eller per kurer skal man have et poststempel senest fra den dato, hvor der er frist for indsendelse. Personlig aflevering af ansøgningen skal ske senest kl. 16 den dag, der er ansøgningsfrist. Ansøgninger der indkommer efter ansøgningsfristens udløb vil ikke blive behandlet.

For at annoncere indsendelsen af ansøgningen skal Form I.1. udfyldes og sendes elektronisk til Forvaltningsorganet for konkurrenceevne og innovation på følgende adresse: [ecaci-marco-polohelpdesk@ec.europa.eu](mailto:ecaci-marco-polohelpdesk@ec.europa.eu)



# Mere information

**Generelt:**

Transportministeriets temaside om EU-puljerne på transportområdet: [trm.dk](http://trm.dk)

**TEN-T:**

Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (DG Move):  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm)

Forvaltningsorganet for Det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T EA):  
<http://tentea.ec.europa.eu/>

Afgørelse Nr. 661/2010/EU om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:204:0001:0129:DA:PDF>

Forordning (EF) Nr. 680/2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:162:0001:0010:DA:PDF>

Kommissionens Progress Report 2010:

<https://www.ten-t-days-2010-zaragoza.eu/fileadmin/Content/Downloads/PDF/Progress%20Report%202010%20Implementation%20of%20the%20Priority%20Projects.pdf>

TEN-tec eSubmission module:

<https://webgate.ec.europa.eu/cas/login?service=http%3A%2F%2Ftrentecp.cc.ec.eu.int%3A1031%2Ftent.portal&acceptStrength=STRONG>

Motorways of the Sea:

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways\\_sea/motorways\\_sea\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/maritime/motorways_sea/motorways_sea_en.htm)

Den Europæiske Investeringsbank:

<http://www.eib.org/projects/topics/tens/index.htm>

Margueritfonden:

<http://margueritefund.eu/>

Samhørighedsfonden:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/funds/cf/index\\_da.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/funds/cf/index_da.htm)

Den Europæiske Fond for Regionaludvikling:

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/themes/transport/index\\_da.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/transport/index_da.htm)

Erhvervs- og Byggestyrelsen: EU strukturfonde i Danmark:

<http://www.ebst.dk/eustrukturfonde.dk/forside/o/2>

By- og Landskabsstyrelsen:

<http://www.blst.dk/>

### **Marco Polo:**

Marco Polos hjemmeside:

[http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/home/home_en.htm)

Brochure om Marco Polo:

[http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/publi/docs/brochures/bestof\\_2009\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/publi/docs/brochures/bestof_2009_en.pdf)

Marco Polo forordning (EF) Nr. 1692/2006:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:328:0001:0013:DA:PDF>

Marco Polo forordning (EF) Nr. 923/2009:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:266:0001:0010:DA:PDF>

**EU's 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling:**

Hovedside:

[http://cordis.europa.eu/fp7/home\\_en.html](http://cordis.europa.eu/fp7/home_en.html)

Underside for transport:

<http://cordis.europa.eu/fp7/transport/>

Håndbogen 'RP7, kort fortalt':

[http://ec.europa.eu/research/fp7/pdf/fp7-inbrief\\_da.pdf](http://ec.europa.eu/research/fp7/pdf/fp7-inbrief_da.pdf)

Forsknings- og Innovationsstyrelsens side for EU's 7. rammeprogram for forskning og teknologisk udvikling:

<http://www.fi.dk/internationalt/eus7rammeprogramforforskning>

ISBN 978-87-91013-09-6

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
trm@trm.dk  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)