



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.12.2021
COM(2021) 820 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

om udvidelse af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til tilgrænsende tredjelande

I. Indledning — omfanget af samarbejde med tredjelande

Hensigten med politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er at sikre en gnidningsløs, bæredygtig og effektiv transport i hele Unionen og samtidig styrke den sociale, økonomiske og territoriale samhørighed. Politikken har været under gennemførelse siden 1996, og den nuværende retlige ramme for TEN-T er fastlagt i forordning (EU) nr. 1315/2013¹ ("TEN-T-forordningen"). Den 14. december 2021 foreslog Kommissionen at revidere den nuværende politiske ramme², navnlig for at afspejle prioriteterne i den europæiske grønne pagt³, Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet⁴ og strategien for global konnektivitet.⁵

TEN-T udgør det højeste niveau for Unionens infrastrukturplanlægning. TEN-T-hovednettet forventes at være færdigt i 2030 og vil have multimodale forbindelser af høj kvalitet for alle hovedstæder og hovedfærdselsårer i Unionen som hjørnestenen i det fælles europæiske transportområde. Transportstrømmene stopper imidlertid ikke ved Unionens grænser. Leveringen af grænseoverskridende konnektivitet til tredjelande har på baggrund af de stadig mere globalt forbundne værdi- og forsyningskæder længe haft stigende betydning for Unionen.

TEN-T-politikken har været et centralt element i projekteringen af Unionens transportpolitik til tredjelande. Artikel 8 i forordningen, der fastlægger rammerne for samarbejde med tredjelande, og som med udgangspunkt i Lissabontraktaten understregede vigtigheden af at prioritere grænseoverskridende samarbejde med det europæiske naboland (artikel 8 i TEU), blev udarbejdet med målrettet fokus på samarbejde med nabolandene, som er undergruppen af tredjelande, der er omfattet af udvidelsespolitikken, den europæiske nabolandspolitik, Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

I overensstemmelse med artikel 8, stk. 4, i TEN-T-forordningen indeholder bilag III vejledende kort over TEN-T, der er udvidet til at omfatte bestemte nabolande. Unionen har siden vedtagelsen af TEN-T-forordningen udvidet det vejledende TEN-T til at omfatte:

- Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Den Europæiske Frihandelssammenslutning⁶;
- Vestbalkan (Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kosovo*, Republikken Nordmakedonien, Montenegro og Serbien)⁷

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

² Kommissionens forslag af 14. december 2021 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, om ændring af forordning (EU) 2021/1153 og forordning (EU) nr. 913/2010 og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (COM(2021) 812).

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Kommissionens delegerede forordning 2016/758 af 4. februar 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1315/2013 for så vidt angår tilpasning af bilag III hertil, EUT L 126 af 14.5.2016, s. 3.

⁷ Kommissionens delegerede forordning 2016/758 af 4. februar 2016 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 1315/2013 for så vidt angår tilpasning af bilag III hertil, EUT L 126 af 14.5.2016, s. 3.

*Denne henvisning berører på ingen måde Kosovos status og er i overensstemmelse med FN's Sikkerhedsråds resolution 1244 og Den Internationale Domstols udtalelse om Kosovos uafhængighedserklæring.

- Det østlige partnerskab (Armenien, Aserbajdsjan, Belarus⁸, Georgien, Moldova og Ukraine)⁹.
- Tyrkiet: Tyrkiets samlede net som indarbejdet i TEN-T-forordningen.

For så vidt angår Middelhavsområdet arbejdes der stadig på at fastlægge et samlet net, der kan udgøre et transmediterrant transportnet. Processen gennemføres sammen med partnerne i det sydlige Middelhavsområde¹⁰.

Det vejledende netværk gør Unionen i stand til at gøre EU's engagement mere fokuseret, herunder den finansielle støtte. Instrumentet for naboskab, udviklings samarbejde og internationalt samarbejde (NDICI) — et globalt Europa og instrumentet til førtiltrædelsesbistand (IPA III) støtter et gunstigt miljø for at fremme bæredygtige infrastrukturinvesteringer og gør det muligt for EU at mobilisere offentlige og private investeringer gennem internationale finansielle institutioner for at støtte konnektivitetsmål. En sådan støtte indgår i de økonomiske planer og investeringsplanerne for Vestbalkan¹¹, Det Østlige Partnerskab¹² og de sydlige nabolande¹³. Connecting Europe-faciliteten¹⁴ (CEF II) kan også anvendes til medfinansiering af projekter, der hovedsagelig ligger i Unionens grænseregioner og nabolande.

Denne meddelelse fastholder TEN-T-politikens fokus, som prioriterer samarbejde med nabolande. For det første skitseres det, hvordan fælles udfordringer kan tackles i samarbejde med udvidelseslandene og landene i det europæiske naboskabsområde, og hvordan EU i fremtiden vil samarbejde med disse partnere på TEN-T-politikområdet, navnlig med hensyn til den videre udvikling af interoperabiliteten mellem udvidelsesnettene og andre nabolande med EU-nettet. For det andet fastsættes de foranstaltninger, der har til formål at færdiggøre det udvidede TEN-T i disse lande.

Meddelelsen bygger på strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet og er tæt forbundet med den fælles meddelelse om den globale portal. Den bidrager også til det mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt, om at udvikle et rent, bæredygtigt og intelligent transportnet, som hjælper Unionen og det europæiske naboskab på vej mod bæredygtighed, og til at opnå socioøkonomisk genopretning efter covid-19-krisen. Denne meddelelse fremlægges sammen med Kommissionens forslag til en revideret TEN-T-forordning.

⁸ De belarusiske myndigheder har i øjeblikket ophævet deltagelsen.

⁹ Kommissionens delegerede forordning 2019/254 af 9. november 2018 om tilpasning af bilag III til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, EUT L 43 af 14.2.2019, s. 1.

¹⁰ De sydlige nabolande omfatter Algeriet, Egypten, Israel, Jordan, Libanon, Libyen (observatørstatus i Middelhavsunionen), Marokko, Palæstina, Syrien (samarbejdet med Syrien har været suspenderet siden 2011) og Tunesien. Betegnelsen Palæstina må ikke udlægges som en anerkendelse af en palæstinensisk stat og berører ikke de enkelte medlemsstaters holdninger til dette spørgsmål.

¹¹ Meddelelsen "En økonomisk plan og investeringsplan for Vestbalkan (COM(2020) 641 final).

¹² Fælles meddelelse "Styrkelse af robustheden — resultater for alle gennem Det Østlige Partnerskab", JOIN(2020) 7 final og det fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene med titlen "Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities", SWD(2021) 186 final.

¹³ Fælles meddelelse "Fornytt partnerskab med de sydlige nabolande — En ny dagsorden for Middelhavsområdet", (JOIN(2021) 2 final), og det fælles arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours", (SWD(2021) 23 final).

¹⁴ Artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, EUT L 348 af 20.12.2013, s. 129.

Kommissionens forslag indeholder en retlig ramme for samarbejde med tredjelande, som er ændret en smule. Den fjerner bestemmelserne om finansiering af projekter fra artikel 8 i TEN-T-forordningen for at undgå at overlappende med lovgivningen om finansiel støtte fra Unionen. Den indfører nye bestemmelser, der styrker Kommissionens to koordineringsinstrumenter. Hovednetkorridorerne og de europæiske koordinatore. Kommissionens forslag går ud på at udvide en hovednetkorridor til at omfatte Vestbalkan.

II. Generelle mål for TEN-T-politikken over for nabolande

Udvidelsen af TEN-T-politikken ud over Unionens grænser er baseret på to overordnede mål: i) at sikre sammenhæng og effektivitet i et interoperabelt og multimodalt net mellem medlemsstaterne og deres nærmeste naboer og partnerlande, ii) at koncentrere Unionens engagement (herunder finansiel støtte) i disse regioner. Når den europæiske naboskabspolitik og EU's udvidelsespolitik ses i et bredere perspektiv, vil udvidelsen af TEN-T desuden skabe tættere integration og bidrage til at forberede både kandidatlande og potentielle kandidatlande på en eventuel EU-tiltrædelse. Endelig er transportnettenes integration i udvidelsen og andre nabolandes deltagelse i TEN-T en katalysator for handelslettelser og dermed for økonomisk integration, hvilket fremskynder konvergensen med Unionen.

Unionens engagement omfatter både udvikling af hård infrastruktur og bløde foranstaltninger, der har til formål at forbedre transportkonnektiviteten. Hvad angår hård infrastruktur, er udvidelsen af TEN-T til nabolandene møntet på at identificere infrastrukturprojekter og konsolidere et net, der er i overensstemmelse med TEN-T-parametrene og -målene, og derved blandt andet bidrage til dekarboniseringen af transportsektoren. Et aftalt og stabilt netværk i nabolandene giver sig udslag i mere velfungerende forbindelser med bedre transporttjenester for borgere og virksomheder. Unionens stærke politiske engagement i nabolandene giver den også bedre mulighed for at yde målrettet EU-finansiering og skabe den vished, der er nødvendig for at frigøre investeringer i infrastrukturprojekter. En stabil planlægning og strategisk udvikling af infrastrukturen vil desuden bidrage til at tiltrække støtte fra internationale finansielle institutioner. Med hensyn til investeringer i ny infrastruktur bør der lægges særlig vægt på at tilstræbe de højeste mulige standarder og krav for TEN-T og samtidig beskytte aktiverne i en kvalitetsinfrastruktur over tid gennem regelmæssig vedligeholdelse.

Bløde foranstaltninger er beregnet på at udvikle intelligente transportsystemer (ITS) for alle transportformer, hvilket vil bidrage til at løse sikkerhedsproblemer og støtte transportens bæredygtighed. De omfatter også foranstaltninger til udveksling af data om multimodale transportsystemer på grundlag af EU-standarder til støtte for effektive godsstrømme. 5G-infrastruktur bør også fremmes. Unionen støtter desuden lovgivningsmæssige reformer og en styrket dialog på teknisk plan på grundlag af de relevante EU-instrumenter og de europæiske agenturers aktive inddragelse på transportområdet. Unionen og en række partnerlande har i de senere år indgået associeringsaftaler, der har til formål at tilnærme Unionens transportlovgivning og vedtage TEN-T-krav og -standarder for interoperabilitet.

De vigtige EU-prioriteter omfatter et mål om at dekarbonisere transportsektoren og begrænse klimaændringernes indvirkning på Unionen og dens naboer. TEN-T-politikken vil bidrage til de mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt. På den baggrund bør alle udvidelseslande og andre nabolande forfølge målet for den europæiske grønne pagt om at reducere transportrelaterede drivhusgasemissioner med 90 % senest i 2050. En ambitiøs og fælles

indsats i forbindelse med disse mål vil give Unionen og dens naboer en pionerfordel i den globale overgang til en bæredygtig og grøn transportsektor.

Virksomheder, der ejes eller kontrolleres af en fysisk person eller af en virksomhed i et tredjeland, kan deltage og derved bidrage til gennemførelsen af TEN-T-nettet i EU. Under særlige omstændigheder kan en sådan deltagelse i projekter af fælles interesse imidlertid bringe sikkerheden og den offentlige orden i EU i fare. Bevidstheden om en sådan deltagelse skal øges, uden at dette berører samarbejdsmekanismen i henhold til forordning (EU) 2019/452¹⁵, men er et supplement hertil, for at gøre offentlige myndigheder i stand til at gribe ind, hvis det forekommer sandsynligt, at de kan påvirke sikkerheden eller den offentlige orden. Kommissionens forslag om revision af TEN-T-forordningen indebærer derfor, at medlemsstaterne skal underrette Kommissionen om ethvert projekt af fælles interesse på deres område, der har deltagelse af en fysisk person eller en virksomhed fra et tredjeland, for at gøre det muligt at vurdere dennes indvirkning på sikkerheden eller den offentlige orden i EU. Nabolandene bør indføre en lignende mekanisme for projekter, der gennemføres på det vejledende TEN-T-net.

III. Vigtigste resultater og perspektiver for samarbejdet med nabolandene

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og Schweiz

Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA) udgør en integreret del af TEN-T-politikken for nabolande. EØS- og EFTA-staterne har i årtier været tæt knyttet til udviklingen af EU-markedet som særligt integrerede handelspartnere for EU. De fire EFTA-stater, Norge, Island, Liechtenstein og Schweiz, udgør med deres 13,6 millioner indbyggere Unionens tredjestørste handelspartner hvad angår varehandel, og den næststørste hvad angår tjenesteydelser.

Det udvidede vejledende TEN-T i disse stater er veludviklet og på linje med EU's net. For alle transportformer gælder det, at EØS/EFTA-staternes net er godt integreret i TEN-T. To EØS/EFTA-stater indgår endog i en TEN-T-hovednetkorridor. Hovednetkorridoren Skandinavien-Middelhavet omfatter Norge, mens hovednetkorridoren Rhinen-Alperne krydser Schweiz. De europæiske koordinatører arbejder derfor tæt sammen med landene med henblik på at færdiggøre den vejledende centrale TEN-T senest i 2030.

Korridoren Rhinen-Alperne er en af de travleste fragtruter i Europa. Den forbinder Belgiens og Nederlandenes Nordsøhavne med havnen Genova i Middelhavet. Korridoren gennemløber vigtige økonomiske centre såsom Bruxelles og Antwerpen i Belgien, Randstad-regionen i Nederlandene, den tyske regioner Rhinen-Ruhr og Rhinen-Neckar, Basel- og Zürich-regionerne i Schweiz og regionerne Milano og Genova i Italien. Det arbejde, der udføres på korridoren, omfatter vigtige projekter i Schweiz, herunder verdens længste jernbanetunnel, Gotthard-basistunnelen. Den 57 km lange Gotthard-basistunnel, der ligger under de

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/452 af 19. marts 2019 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen (*EUT L 79I af 21.3.2019, s. 1*).

schweiziske Alper, åbnede den 1. juni 2016. Lötschberg- og Ceneri-basistunnellerne vil øge jernbanernes konkurrenceevne, hvilket er til direkte gavn for EU's borgere og virksomheder. EU bør søge at forbedre adgangsvejene til Gotthard-tunnelen på Unionens side, da den i øjeblikket udgør en flaskehals.

Korridoren mellem Skandinavien og Middelhavet er en meget vigtig nord-syd-akse for den europæiske økonomi. Inden for Unionens grænser strækker korridoren sig fra Finland og Sverige i nord til øen Malta i syd, igennem Danmark, Nordtyskland, det centrale Tyskland og Sydtyskland, Østrig og videre til de industrialiserede produktionscentre i Norditalien og ned til de syditalienske havne. Korridoren blev i forbindelse med vedtagelsen af CEF II-forordningen udvidet til at omfatte Narvik i Norge. I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om et stærkere arktisk engagement i Den Europæiske Union¹⁶ blev korridoren udvidet til at omfatte de nordlige egne for at lette godstransporten til lands fra den arktiske region og den mulige fremtidige nordrute.

Vestbalkan

Vestbalkan har længe været en prioriteret region for Unionen¹⁷. Som anført af formand Ursula von der Leyen i sin tale om Unionens tilstand den 14. september 2021: "*en*

investering i Vestbalkans fremtid er en investering i EU's fremtid". Regionen er med sin befolkning på næsten 18 millioner mennesker et vigtigt marked for Unionen og et væsentligt transitområde for transport af europæiske varer. I 2020 udgjorde den samlede handel mellem EU og Vestbalkan 50,5 mia. EUR. Vestbalkan spiller en central rolle i de globale værdikæder, der forsyner EU, og denne rolle kan styrkes yderligere ved at skabe bedre transportforbindelser med Unionen og inden for regionen.

Et af de vigtigste resultater var vedtagelsen af traktaten om oprettelse af et transportfællesskab i 2017¹⁸. Transportfællesskabstraktaten kræver, at Vestbalkan omsætter gældende EU-ret på transportområdet til national lovgivning, så Vestbalkan kan optages i EU's transportmarked, inden de eventuelt tiltræder EU. Dette omfatter tekniske standarder, interoperabilitet, sikkerhed, trafikstyring, socialpolitik, offentlige indkøb og miljø og støtter dermed regionen i dens bestræbelser for at komme på niveau med medlemsstaterne. Transportfællesskabet er i færd med at udarbejde en rullende arbejdsplan for at udvikle de vejledende TEN-T-hovednet og samlede TEN-T-net, mens et permanent sekretariat bistår partnerne på Vestbalkan med gennemførelsen af Unionens transportpolitik og TEN-T-projekterne.

Partnerne på Vestbalkan har gjort betydelige fremskridt med hensyn til at gennemføre det vejledende TEN-T-hovednet. Udviklingen af en række centrale projekter vedrørende det vejledende hovednet halter dog stadig bagefter. Selv om der er sket forbedringer med hensyn til at opbygge en grænseoverskridende infrastruktur, såsom Svilaj-broen mellem Kroatien og

¹⁶ Fælles meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: "Et stærkere EU-engagement for et fredeligt, bæredygtigt og fremgangsrigt Arktis" (JOIN(2021) 27 final).

¹⁷ Der er indledt tiltrædelsesforhandlinger med Montenegro (2012) og Serbien (2014). Forhandlingerne med Albanien og Republikken Nordmakedonien er endnu ikke indledt, efter at Rådet nåede til enighed i marts 2020.

¹⁸EUT L 278 af 27.10.2017.

Bosnien-Hercegovina, som blev åbnet for trafik i september 2021, er der behov for væsentlige fremskridt for at sikre problemfrie transportforbindelser mellem Unionen og Vestbalkan. Dette gælder for alle transportformer, og specielt jernbanenettet skal moderniseres.

Dertil kommer, at den modale andel af bæredygtig transport fortsat er lille. Partnerne på Vestbalkan afholder ca. 70 % af deres globale handel med Unionen, men kun 5 % af den samlede godsmængde transporteres med jernbane, idet de resterende 95 % transporteres ad landevej. Jernbanegodstransporten er desuden faldet med 40 % siden 2009, mens jernbanepassagertransportens andel af den samlede passagertransport fortsat ligger under 10 % med undtagelse af transporten i forstæderne i nogle få større byer. Nettet af indre vandveje på Vestbalkan er fortsat underudnyttet med hensyn til godstransport til og fra Unionen. Floderne Donau og Sava krydser flere lande i regionen, herunder indre vandveje, som kan udnyttes yderligere for at flytte trafik fra vejtransport til mere bæredygtige transportformer. I området omkring Adriaterhavet og Det Ioniske Hav er der behov for at sikre koordineringen mellem nationale og regionale organer, der er aktivt beskæftiget med udviklingen af TEN-T.

Transportforbindelser i regionen og med Unionen er derfor berørt, med negative konsekvenser for den økonomiske udvikling og regionens tiltrækningskraft for investorer. Virkningen af en sådan situation ses ofte ved Unionens grænser, hvor infrastrukturens kapacitet ikke altid kan klare de registrerede trafikmængder, og det har betydelige negative følgevirkninger ikke blot for samhandelen mellem Unionen og det vestlige Balkan, men også for samhandelen mellem medlemsstater, der krydser regionen.

Otte år efter, at TEN-T er blevet udvidet til at omfatte Vestbalkan, og fire år efter transportfællesskabstraktatens ikrafttræden er tiden inde til at fremskynde udviklingen af TEN-T. Det er på den baggrund afgørende, at Unionen og partnerne på Vestbalkan gennemfører en mere sammenhængende TEN-T-politik. Dette vil bidrage til at slå bro over konnektivitetsskløften og forbedre transportens overordnede kvalitet.

Partnerne på Vestbalkan kan, i forbindelse med at de forfølger målene med TEN-T-politikken, drage fordel af flere EU-finansieringskilder, såsom instrumentet til førtiltrædelsesbistand gennem investeringsrammen for Vestbalkan. Kommissionen har desuden i 2020 vedtaget en omfattende økonomisk plan og investeringsplan for Vestbalkan¹⁹, som har til formål at sætte gang i regionens langsigtede økonomiske genopretning, understøtte en grøn og digital omstilling samt fremme regional integration og konvergens med Den Europæiske Union. Planen identificerer flagskibsprojekter inden for alle aspekter af konnektivitet og fastlægger en investeringspakke, der mobiliserer op til 9 mia. EUR i tilskud over de næste syv år og opnår investeringer på 20 mia. EUR gennem den nye garantifacilitet for Vestbalkan. Alle centrale transportprojekter i planen — som beløber sig til 1,1 mia. EUR med en løftestangseffekt på op til 4 mia. EUR — indgår i det udvidede TEN-T.

EU støtter også makroregionale strategier i regionen såsom EUSAIR og EU-strategien for Donauområdet²⁰ for at styrke samordningen af investeringerne på Vestbalkan. Koordinering mellem Interreg, IPA III og andre finansieringsinstrumenter inden for rammerne af EU's

¹⁹ Meddelelsen "En økonomisk plan og investeringsplan for Vestbalkan" (COM(2020) 641 final).

²⁰ EU-strategien for området omkring Adriaterhavet og Det Ioniske Hav og EU-strategien for Donauområdet.

makroregionale strategier forbedrer virkningen af gennemførte projekter og øger virkningen af nye projekter.

Unionen bør prioritere TEN-T-projekter af strategisk interesse for regionen og Unionen for at etablere et fuldstændigt og bæredygtigt vejledende hovednet, der opfylder kravene og forbinder hovedstæderne inden for regionen og med Unionen. Unionen bør bestræbe sig på at fremskynde opførelsen af ny transportinfrastruktur, anlægge manglende forbindelser, navnlig grænseoverskridende projekter, og, hvor det er relevant, opgradere den eksisterende infrastruktur for at bringe den på linje med de standarder, der er indeholdt i TEN-T-kravene. Der bør anvendes digital teknologi, som understøttes af udviklingen af telekommunikationsinfrastruktur og udveksling af data om multimodal transport, for at muliggøre interoperabilitet mellem nettene og støtte mere effektive fragtstrømme. European Rail Traffic Management System (ERTMS) bør erstatte nedarvede systemer, der skaber fragmenterede strækninger på nettet. Indførelsen af ITS-løsninger bør også være en prioritet for forbedring af trafiksikkerheden.

Det vil også være en vigtig prioritet at fremme multimodale transportløsninger og fremskynde trafikoverflytning til bæredygtig transport ved at reducere CO₂-emissionerne fra transport. Der bør udvikles grønne multimodale løsninger såsom ladestationer og multimodale knudepunkter. Trafikken i og omkring byerne bør også forbedres ved at indføre bæredygtige alternativer til vejtrafik og undgå flaskehalse, der samtidig fører til højere CO₂-emissioner.

TEN-T-politikken bør også bedre afspejle den geografiske situation på Vestbalkan i Europa gennem en mere inklusiv tilgang. Flere medlemsstater — Kroatien, Ungarn, Rumænien, Bulgarien og Grækenland — har fælles grænser og deres forbindelser med de andre medlemsstater er i høj grad afhængige af infrastrukturen på Vestbalkan. Den foreslåede oprettelse af en europæisk transportkorridor, der forbinder regionen med Unionen, som beskrevet i forslaget til en revideret TEN-T-forordning, er et konkret eksempel på, hvad Unionen kan tilbyde regionen for at forbedre gennemførelsen af TEN-T-projekter.

Det Østlige Partnerskab

Det Østlige Partnerskab har medvirket til at bringe Unionen og de østlige partnere tættere på hinanden. De økonomiske bånd mellem Unionen og regionen er stærke, og de østlige nabolande er et vigtigt transitområde for transport af europæiske varer mod øst. I de seneste ti år er handelen mellem EU og Det Østlige Partnerskab næsten fordoblet, hvilket gør regionen til Unionens tiendestørste handelspartner. For Aserbajdsjan, Georgien, Moldova og Ukraine er Unionen den største handelsblok, mens Unionen er den næststørste handelspartner for Armenien og Belarus. Unionens handel med Det Østlige Partnerskab beløb sig til i alt 82,8 mia. EUR i 2020. Handelen mellem EU og Ukraine tegner sig for næsten 50 % af den samlede handel mellem landene i Det Østlige Partnerskab og Unionen. Det er vigtigt for Unionen, at landene i regionen opnår bedre transportforbindelser med Unionen og inden for regionen som støtte for denne udvikling.

Efter udvidelsen af det vejledende TEN-T til regionen i 2018 udgør udviklingen af den vejledende TEN-T-investeringshandlingsplan for Det Østlige Partnerskab et væsentligt resultat af TEN-T-politikken. Planen, der er udarbejdet i fællesskab af Verdensbanken og Kommissionen, identificerer de vigtigste prioriterede investeringer til en samlet værdi af 12,8 mia. EUR for alle transportformer i det udvidede hovednet. Fristen for færdiggørelse er fastsat til 2030. Planen skal hjælpe beslutningstagerne med at prioritere strategiske

investeringer i transportinfrastruktur med henblik på at færdiggøre det vejledende TEN-T-net. Udarbejdelsen af en enkelt koordineret projektpipeline for regionen vil spille en central rolle i opnåelsen af en vellykket gennemførelse af TEN-T-politikken. Det samme gælder den videre udvikling af nettet, herunder de indre vandveje, som ikke indgik i udvidelsen i 2018.

Investeringer i bæredygtige løsninger på det vejledende TEN-T-hovednet er baseret på en regelbaseret politik blandt de langsigtede politiske mål for Det Østlige Partnerskab efter 2020 som skitseret i den fælles meddelelse "Det Østlige Partnerskab efter 2020: Styrkelse af robustheden — resultater for alle gennem Det Østlige Partnerskab". Dagsordenen for perioden efter 2020 er struktureret under to søjler, investeringer og forvaltning, og omfatter en økonomisk plan og en investeringsplan, der skal støtte den socioøkonomiske genopretning i partnerlandene i at opnå "en bedre genopbygning" i bestræbelserne på at realisere den grønne og digitale omstilling. Planen vil omfatte betydelige investeringer i transport (op til 4,5 mia. EUR), herunder projekter vedrørende det udvidede TEN-T.

Den økonomiske plan og investeringsplanen samt den vejledende TEN-T-investeringshandlingsplan for Det Østlige Partnerskab vil bidrage til at tackle de mange udfordringer, der er forbundet med at etablere et interoperabelt net i overensstemmelse med TEN-T-kravene. Både vej- og jernbaneforbindelserne mellem Unionen og partnerne i Det Østlige Partnerskab er fortsat utilstrækkelige og underudviklede og har adskillige manglende forbindelser ved grænseovergange. Vejinfrastrukturen er i dårlig stand, både med hensyn til kvalitet, kapacitet og sikkerhed. Jernbaneinfrastrukturen og det rullende materiel er i flere tilfælde forældede med hensyn til kvalitet, kapacitet og sikkerhedsstandarder. Integrationen af Det Østlige Partnerskabs jernbanenet med Unionens står over for den udfordring, at nettet i Det Østlige Partnerskab har en sporvidde på 1 520 mm, mens Unionens standardsporvidde er 1 435 mm. Dette gør det mere kompliceret at etablere et interoperabelt grænseoverskridende net og gør det nødvendigt at udvikle mere avancerede tekniske løsninger.

For at imødegå disse udfordringer bør Det Østlige Partnerskab fortsætte med at opbygge en pipeline af TEN-T-projekter og modne projekterne, så de opfylder finansieringsbetingelserne. Det Østlige Partnerskab bør fokusere på projekter, der foregår i det vejledende TEN-T-hovednet, navnlig grænseoverskridende projekter med Unionen.

Unionen bør bestræbe sig på at fremskynde opførelsen af ny transportinfrastruktur, anlægge manglende forbindelser, navnlig grænseoverskridende projekter og multimodale forbindelser, herunder søtransport, og, hvor det er relevant, opgradere den eksisterende infrastruktur, så den opfylder TEN-T-kravene. Unionen bør støtte udviklingen af innovative infrastrukturløsninger for at løse problemet med forskellige sporviddestandarder. Der bør indføres digitale løsninger for at muliggøre interoperabilitet mellem netværk og multimodalitet, øge sikkerhed og bæredygtighed og fremme handel og grænsepassage. European Rail Traffic Management System (ERTMS) bør erstatte nedarvede systemer, der udgør fragmenterede strækninger på nettet. Indførelsen af ITS-løsninger bør også være en prioritet for forbedring af trafiksikkerheden. Multimodale transportløsninger og fremskyndet trafikoverflytning til bæredygtig transport bør også prioriteres for at reducere CO₂-emissionerne fra transportsektoren. For vejinfrastrukturprojekter bør Unionen fremme udviklingen af grønne multimodale løsninger (såsom ladestationer og multimodale knudepunkter). Der lægges også vægt på at opgradere nettet af indre vandveje. Endelig er det vigtigt at sikre, at disse lande vedligeholder infrastrukturen, navnlig med hensyn til vigtige projekter, der udvikles med EU-midler.

Det sydlige Middelhavsområde

Det sydlige Middelhavsområde er af særlig politisk betydning for Unionen. Regionen er også en nær handelspartner. I 2020 beløb den samlede varehandel mellem Unionen og de sydlige nabolande sig til 149,4 mia. EUR. Der er mulighed for at videreudvikle handelen, som bør understøttes af forbedrede bæredygtige transportforbindelser.

På grundlag af det mandat, som ministrene fra Euro-Middelhavsregionen modtog i 2013, sigter Unionen og partnerne i det sydlige Middelhavsområde mod at identificere et transmediterrant transportnet. Det transmediterrane transportnet opbygges som et samlet net. Det vil særlig være vigtigt at identificere havne på det vejledende transmediterrane transportnet for at sikre bedre transportforbindelser mellem Unionen og regionen.

Når det transmediterrane transportnet er udpeget, bør partnerne i det sydlige Middelhavsområde skynde sig at udarbejde en gennemførelsesplan for det transmediterrane transportnet med angivelse af højt prioriterede projekter med henblik på at udarbejde en projektpipeline. Havneprojekter bør opprioriteres, herunder multimodale forbindelser for de sidste kilometer, for at styrke udviklingen af nærskibsfart.

I den fælles meddelelse fra 2021 om et fornyet partnerskab med de sydlige nabolande og den ledsagende økonomiske plan og investeringsplan for regionen anerkendes transportforbindelser som værende en nøglekomponent for udviklingen af det sydlige Middelhavsområde. De prioriterer udviklingen af det transmediterrane transportnet og transportpolitiske reformer, der er fastlagt i fællesskab i den regionale transporthandlingsplan (RTAP)²¹. WestMed-initiativet²², der fremmer bæredygtig udvikling af den blå økonomi i det vestlige Middelhavsområde, omhandler søtransport.

Unionen bør i overensstemmelse med det fornyede partnerskab med de sydlige nabolande og den økonomiske plan og investeringsplanen for regionen intensivere bestræbelserne på at vedtage de vejledende kort over det fremtidige transmediterrane transportnet og prioritere projekter knyttet til dette net, som har særlig betydning for Unionen. Unionen bør desuden støtte gennemførelsen af RTAP, som fastlægger aftalte principper for udvikling af et multimodalt, bæredygtigt og integreret transportsystem, herunder bestræbelser på at opnå lovgivningsmæssig konvergens. Denne tilgang er i overensstemmelse med samarbejdsrammen for Middelhavsunionen om bæredygtig transport og blå økonomi.

Tyrkiet

Unionen og Tyrkiet er vigtige handelspartnere, og Tyrkiet er et vigtigt transitland for Unionens handel med Mellemøsten. EU og Tyrkiet har derfor en fælles interesse i at udvikle og opgradere infrastrukturen. Det er afgørende, at der opnås fremskridt med

²¹ Regional transporthandlingsplan for Middelhavsområdet (2014-2020).

²² WestMED udspringer af "5+5-dialogen" med deltagelse af fem EU-medlemsstater (Frankrig, Italien, Portugal, Spanien og Malta) og fem sydlige partnerlande (Algeriet, Libyen, Mauretanien, Marokko og Tunesien).

projekt gennemførelsen for at udnytte potentialet i det vejledende TEN-T i Tyrkiet fuldt ud. Det er specielt vigtigt at samordne infrastrukturudviklingen, navnlig for jernbaner, for at maksimere disse fordele for både Tyrkiet og Unionen. Tyrkiet vil i forbindelse med et nøgleprojekt under IPA sørge for, at der opnås adgang til TEN-T gennem Bulgarien med færdiggørelsen af jernbanen Halkali-Kapikule, som samfinansieres af IPA-instrumentet med 275 mio. EUR og også samfinansieres af de europæiske finansielle institutioner (EIB og EBRD). Det er fortsat af afgørende betydning, at Tyrkiet tilpasser sig TEN-T-reglerne²³. I lighed med, hvad der er planlagt for Vestbalkan og Det Østlige Partnerskab, er det af afgørende betydning, at der i forbindelse med planlægningen af vejinfrastrukturen mellem Unionen og Tyrkiet er adgang til alternative brændstoftyper. Endelig vil en bedre koordinering af gennemførelsen af grænseinfrastrukturen bidrage til at udbedre infrastruktur mangler og forbedre trafikstrømmene mellem Unionen og Tyrkiet og resten af verden.

Det Forenede Kongerige

Det Forenede Kongerige var en integreret del af TEN-T indtil dets udtræden af Unionen ved overgangsperiodens udløb den 31. december 2020. Det Forenede Kongerige var indtil det tidspunkt en del af hovednetkorridoren Nordsøen-Middelhavet med gnidningsløse integrerede transportforbindelser til det kontinentale Europa og Irland. Efter Det Forenede Kongeriges udtræden er Det Forenede Kongerige ikke længere omfattet af gældende EU-ret om TEN-T.

Det er af særlig interesse for Unionen at beskytte Irlands forbindelse med Unionens fastland. Unionen vil derfor sikre, at Det Forenede Kongeriges udtræden ikke i væsentlig grad forstyrrer det irske transportnet, navnlig forbindelserne med det kontinentale Europa. I forbindelse med Det Forenede Kongeriges udtræden iværksatte Unionen særlige foranstaltninger for at beskytte Irlands og dermed Unionens interesser. Med vedtagelsen af CEF II-forordningen indgik Irland for første gang i to TEN-T-hovednetkorridorer. Ud over sin eksisterende placering i korridoren Nordsøen-Middelhavet blev Irland medtaget i Atlanterhavskorridoren, idet de tre vigtige havne i Dublin, Cork og Shannon-Foynes blev forbundet med to franske havne, Le Havre og Nantes Saint-Nazaire.

Arbejdsplanen for korridoren Nordsøen-Middelhavet viser Unionens fortsatte engagement med hensyn til at beskytte Irlands transportforbindelser til det kontinentale Europa. Målene for udviklingen af korridoren er bl.a. at videreudvikle søtransportforbindelserne og forbedre forbindelserne til indlandshavne. Der henvises nærmere bestemt til planer om at fremme en række projekter, herunder vejforbindelsen Ringaskiddy til Cork og Alexandra Basin i Dublin. Planen indeholder en forpligtelse til at sikre forbindelse til det europæiske fastland ad søvejen, hvilket betragtes som den vigtigste grænsepassage i Irland. Yderligere investeringer i Irlands havnekapacitet anses for at være en potentiel måde at mindske Irlands afhængighed af den britiske landbro på.

²³ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene "Turkey 2021 Report" SWD(2021) 290 final/2.

IV. Konklusion

Det har været af afgørende betydning for Unionen at udvide TEN-T-politikken til nabolandene i bestræbelserne for at udvikle et interoperabelt og multimodalt transportnet. TEN-T-politikken har været et vigtigt middel til at integrere udvidelseslandene, idet den har sikret bedre transportforbindelser og fungeret som en katalysator for handelslettelser og fremskyndet konvergenen med Unionen. Denne meddelelse, der fremlægges sammen med forslaget til en revideret TEN-T-forordning, har til formål at uddybe Unionens eksterne forbindelser yderligere under hensyntagen til prioriteterne i den europæiske grønne pagt og Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet.

Navnlig for Vestbalkan og Det Østlige Partnerskab er der et stort behov for at fremskynde udviklingen af det vejledende TEN-T for at forbedre transportforbindelserne med Unionen yderligere. For at kunne gå fra et kludetæppe til et netværk i disse regioner skal sammenhængen i projektgennemførelsen styrkes, og opbygningen af sunde projektpipelines skal videreføres i et hurtigere tempo, idet der fastlægges klare prioriteter for de mest kritiske projekter og også gives prioritet til projekter på det vejledende hovednet.

Det haster desuden med at bringe den eksisterende infrastruktur op på niveau og vedligeholde eksisterende aktiver på passende vis. Den videre udvikling af det vejledende TEN-T bør sigte mod at opnå et netværk af høj kvalitet. Det bør desuden tilstræbes at udvikle en modstandsdygtig infrastruktur, der kan modstå udfordringerne i forbindelse med klimaændringer.

Kommissionen vil på den baggrund forpligte sig til at:

- Opnå et vejledende hovednet, der er anlagt i overensstemmelse med kravene, og som er multimodalt, bæredygtigt og modstandsdygtigt.
- Fremskynde opførelsen af ny transportinfrastruktur, anlægge manglende forbindelser og fjerne flaskehalse, navnlig på tværs af grænserne, og opgradere eksisterende infrastruktur for at opfylde TEN-T-kravene og sikre overensstemmelse med den europæiske grønne pagt.
- Støtte indførelse og udbredelse af digital teknologi for at muliggøre interoperabilitet mellem net, navnlig informationssystemer til ERTMS, ITS og multimodal godstransport og 5G-infrastruktur. Udbredelsen af digital teknologi bør sikre høj ydeevne i hele nettet og give højere automatiseringsniveauer.
- Tilskynde partnere til at tage behørigt hensyn til og gennemføre optimal vedligeholdelse og drift af eksisterende og nye aktiver.
- Prioritere TEN-T-projekter af strategisk interesse for regioner på Vestbalkan og i Det Østlige Partnerskab og for Unionen for bedre at forbinde udvidelsen og andre nabolande med Unionen.
- Vurdere behovet for at revidere det eksisterende vejledende TEN-T-net i forbindelse med udvidelsen og i andre nabolande og indlede ajourføringen, hvor det viser sig nødvendigt.

Europa-Parlamentet og Rådet opfordres til at godkende denne meddelelse, som også vil blive forelagt Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.