

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag 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 final — 2021/0420 (COD))

(2022/C 290/19)

Ordfører: **Stefan BACK**

Anmodning om udtalelse	Rådet for Den Europæiske Union, 17.2.2022 Europa-Parlamentet, 7.3.2022
Retsgrundlag	Artikel 172 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Vedtaget på plenarforsamlingen	25.10.2021
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Vedtaget i sektionen	10.3.2022
Vedtaget på plenarforsamlingen	23.3.2022
Plenarforsamling nr.	568
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	222/1/7

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. EØSU bifalder forslaget, i betragtning af at den nuværende TEN-T-forordning blev vedtaget i 2013, og at det derfor er på høje tid at fremlægge en ny opdateret ramme, der er tilpasset den nuværende politiske situation og tager udgangspunkt i erfaringerne fra den nuværende forordning. Den opdaterede TEN-T-forordning skal f.eks. udgøre det nødvendige infrastrukturgrundlag for en vellykket gennemførelse af Kommissionens mål i den grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og handlingsplanen for jernbanetransport. Derudover har gennemførelsen af TEN-T under den nuværende ramme ikke været tilfredsstillende, men har lidt under betydelige forsinkelser, og EØSU bifalder derfor de styrkede gennemførelsesbestemmelser.

1.2. EØSU støtter bestemmelserne om i stigende grad at harmonisere kravene til hovednettet og det samlede net og gøre sondringen mellem de to til et spørgsmål om tidsperspektivet.

1.3. EØSU bifalder ligeledes fokus på de europæiske korridorer som et middel til at fremme effektiv transport og multimodalitet samt den stærke overvågningsmekanisme og de europæiske koordinators styrkede rolle.

1.4. EØSU glæder sig også over merværdien i form af synergieffekter som følge af den forbedrede koordinering af de europæiske korridorer med godstogkorridorerne.

1.5. EØSU glæder sig over den betydning, som forslaget tillægger samhørighed i gennemførelsen af nettet, og bemærker, at dette medfører, at der sikres tilgængelighed og konnektivitet i alle EU's regioner for både passager- og godstrafik samt effektiv koordinering og sammenkobling mellem henholdsvis fjerntrafik, regional- og lokaltrafik samt transport i byknudepunkter. EØSU bifalder derfor også medlemsstaternes forpligtelse som omhandlet i forslaget artikel 58 til at sikre, at de nationale transport- og investeringsplaner er på linje med EU's transportpolitik.

Effektive jernbaneforbindelser med infrastruktur, der muliggør en tilpas høj hastighed, og som bidrager til, at køreplanerne overholdes, vil sikre, at jernbanerne udfylder deres fulde potentiale i den intermodale transportkæde. Jernbanerne har nemlig ikke i tilstrækkelig grad formået at overholde køreplanerne, hvilket har været en stor hindring for at gøre multimodalitet, herunder godstransport, til en attraktiv løsning.

1.6. For så vidt angår de to yderligere koordinatorfunktioner vedrørende det europæiske søfartsområde og ERTMS, mener EØSU også, at en hurtig gennemførelse af ERTMS vil kræve betydelig finansiel støtte i betragtning af de dermed forbundne omkostninger. EØSU bifalder derfor Kommissionens forslag om at overveje at fritage offentlig finansiering af ERTMS fra anmeldelsespligten i henhold til statsstøtteregele. EØSU efterlyser endvidere en gennemførlighedsundersøgelse af gennemførelsen af ERTMS senest i 2030, hvor der også ses på finansieringsspørgsmålene.

Med hensyn til det europæiske søfartsområde, henleder EØSU opmærksomheden på spørgsmålet om broer over have med regelmæssige og hyppige færgeforbindelser, der kan sidestilles med infrastruktur og medfinansieres som projekter af fælles interesse.

1.7. EØSU beklager, at der ikke er lagt en fast tidsplan for medlemsstaternes rapporter om gennemførelsen af det samlede net.

1.8. EØSU støtter fuldt ud fokus på en bred, hensigtsmæssig og rettidig høring af alle berørte parter om planlagte projekter og minder om EØSU's udtalelse fra 2012 om EØSU's potentiale som bindeled til civilsamfundet.

1.9. EØSU noterer sig de overordnede prioriteter for alle net, som er fastsat i artikel 12, og som tager sigte på at fjerne administrative, tekniske og driftsmæssige hindringer og optimere udnyttelsen af infrastrukturen.

1.10. EØSU opfordrer til, at der generelt træffes effektivitetsfremmende foranstaltninger for at fremme multimodalitet, hvilket indebærer, at fordelene ved alle transportformer udnyttes optimalt for at opnå de bedste mulige resultater, samtidig med at sikkerheden forbedres og miljøbelastningen reduceres. EØSU gør særligt opmærksom på betydningen af grænsefladen mellem landtransport og andre transportformer, som gør det muligt for indre vandveje, nærskibsfart og luftfart at bidrage fuldt ud til den multimodale kæde.

1.11. Vi mener, at det er afgørende at øge nettets modstandsdygtighed over for klimaændringer, naturkatastrofer og menneskeskabte katastrofer for at skabe et net, der tilfører EU's borgere og virksomheder værdi på den lange bane. Der bør tages højde for modstandsdygtighed så tidligt som muligt i et projekts planlægningsfase.

1.12. EØSU påpeger, at den mest bæredygtige løsning bør vælges i tilfælde af trafikproblemer eller nødsituationer.

1.13. EØSU bifalder den opmærksomhed, der rettes mod IKT-systemerne og deres evne til at fremme udviklingen af multimodal transport. Det er vigtigt at prioritere udviklingen af digitaliseringens enorme potentiale til at forbedre transportresultaterne højt.

1.14. EØSU henleder også opmærksomheden på muligheden for at forbedre den digitale overvågning af overholdelsen af bestemmelserne om arbejds- og hviletider, navnlig når det gælder jernbanetransport, og opfordrer til, at der udvikles et sådant system.

1.15. EØSU bifalder medtagelsen af byknudepunkter og multimodale terminaler som konkrete elementer i TEN-T, da begge dele er afgørende for, at transporten fungerer godt. EØSU bemærker, at én multimodal terminal kan betjene mere end ét byknudepunkt, hvis de funktionelle kriterier i forslaget opfyldes.

1.16. EØSU bemærker, at jernbaneinfrastrukturen er meget ujævnt udstyret med faciliteter til jernbanepersonale. EØSU mener, at infrastrukturen for arbejdstagerne som minimum skal omfatte sikre ruter, overnatningsmuligheder, moderne pauserum (køling, opvarmning, hygiejniske forhold), almene tjenester og sanitære faciliteter.

1.17. EØSU noterer sig kravene til rasteanlæg i artikel 29, stk. 2, litra b), og foreslår, at der også indføres fælles minimumsstandarder på dette område.

1.18. EØSU bifalder ligeledes det øgede fokus på forbindelserne til nabolande, herunder partnerlande som EØS-landene og Schweiz samt tiltrædelseslandene. EØSU bemærker, at målet er at fremme udbredelsen af TEN-T-politikken i tredjelande, bl.a. målene om bæredygtighed, samhørighed, effektivitet og flere fordele for brugerne.

1.19. EØSU glæder sig også over opmærksomheden på tredjelands deltagelse i TEN-T-projekter — et spørgsmål om sikkerhed og offentlig orden — og medlemsstaternes pligt til at meddele en sådan deltagelse med henblik på at foretage en konsekvensanalyse i de tilfælde, der ikke falder ind under den generelle ramme for screening af udenlandske direkte investeringer i EU. Dette sikrer også interoperabilitet og EU-standarder.

1.20. EØSU bifalder desuden muligheden for at foretage justeringer gennem delegerede retsakter vedrørende infrastrukturelementer og fastlæggelsen af korridorerne.

1.21. EØSU er tilfreds med, at det nu foreslås i forordningen at indføre en forpligtelse for medlemsstaterne til at vedligeholde TEN-T-infrastrukturen. EØSU ville i den henseende have sat pris på en overvågningsmekanisme og passende sanktioner i tilfælde af utilstrækkelig vedligeholdelse.

1.22. EØSU bifalder målsætningerne for de verdensomspændende transportinfrastrukturer i Kommissionens konnektivtetsstrategi »Global Gateway«.

2. Baggrund

2.1. Kommissionen fremlagde sit forslag til en ny forordning, der skal erstatte den nuværende forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ((EU) nr. 1315/2013) (forslaget) den 14. december 2021 (COM(2021) 812 — 2021/0420 (COD)) som en central indsats under den europæiske grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

2.2. Med forslaget bevares strukturen i hovednettet og det samlede net i det transeuropæiske transportnet (TEN-T). For hovednettet er gennemførelsesfristen fortsat 2030 med en yderligere milepæl inden 2040 for en udvidelse af hovednettet og 2050 for det samlede net.

2.3. De fire specifikke mål i den nuværende TEN-T-forordning (effektivitet, samhørighed, bæredygtighed og flere brugerfordele) bevares og videreudvikles.

2.4. Formålet med forslaget er at afhjælpe problemer med forsinkelser i projektforberedelsen og -gennemførelsen ved at tilpasse nationale interesser, mål og ansvarsområder til TEN-T og styrke overvågningen, navnlig når det gælder de europæiske transportkorridorer og de horisontale prioriteter i ERTMS og det europæiske søfartsområde, hvor den europæiske koordinators rolle styrkes, og arbejdsplanerne får retskraft ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

2.5. Forslaget sikrer, at godstogskorridorerne tilpasses de europæiske korridorer gennem en ændring af forordning (EU) nr. 913/2010, og fastsætter bestemmelser om koordineringen mellem de to instrumenter.

2.6. I forslaget indføres det, at vedligeholdelse af TEN-T er medlemsstaternes forpligtelse.

2.7. Kommissionen kan i tilfælde af betydelige forsinkelser i gennemførelsen af nettene trække EU-medfinansieringen tilbage, hvis den pågældende forsinkelse ikke kan begrundes objektivt, og hvis problemet ikke er løst inden for seks måneder.

3. Generelle bemærkninger

3.1. EØSU bifalder forslaget, i betragtning af at den nuværende TEN-T-forordning blev vedtaget i 2013, og at EU's transportpolitiske dagsorden har ændret sig meget siden da, eftersom hvidbogen om transportpolitik fra 2011 er blevet efterfulgt af strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020, der bl.a. fokuserer på bæredygtighed, digitalisering og fremme af jernbaner/multimodalitet.

Desuden har erfaringerne med gennemførelsen af TEN-T under den nuværende TEN-T-forordning ikke været tilfredsstillende, og der har været betydelige forsinkelser.

Det var på høje tid at fremlægge en ramme, der er tilpasset den nuværende politiske situation, ved at skabe en infrastruktur, der er forenelig med f.eks. den europæiske grønne pagt, strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og handlingsplanen for jernbanetransport, og som tager udgangspunkt i erfaringerne fra den nuværende forordning. EØSU påpegede dette behov for ajourføring i sin evalueringsrapport fra 2020 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Evaluation on Trans European Network — Transport (TEN-T) guidelines 2013-2020 (Evaluering af retningslinjerne for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) 2013-2020)

3.2. EØSU støtter forslaget om i stigende grad at harmonisere kravene til hovednettet og det samlede net og i bund og grund at adskille de to nettyper ved at fastsætte en frist for gennemførelsen af hovednettet i 2030, en frist for det såkaldte udvidede hovednet i 2040 og en frist for det samlede net i 2050. For så vidt angår 2030-fristen, stiller EØSU fortsat spørgsmålstejn ved gennemførligheden, hvilket vi også gav udtryk for i vores evalueringsrapport fra 2020, men mener, at fristen bør fastholdes for at lægge pres på medlemsstaterne.

3.3. Vi glæder os også over den betydning, der tillægges samhørighed, herunder konnektivitet og tilgængelighed for alle i hele EU, for både passagerer og gods og på både lange og korte afstande, samt over medlemsstaternes forpligtelse til at sikre, at der er sammenhæng mellem de nationale foranstaltninger og EU's transportpolitik. Minimumskriterier for jernbaneinfrastruktur vil forbedre multimodalitetens udsigter.

3.4. EØSU bifalder fokus på de europæiske korridorer til at fremme effektiv transport og multimodalitet. Udvalget støtter også de europæiske koordinators styrkede rolle og den stærke overvågningsmekanisme, der skal sikre en passende og rettidig gennemførelse.

EØSU er tilfreds med, at fastlæggelsen og forvaltningen af godstogskorridorerne samordnes med de europæiske korridorer, hvilket bør tilføre betydelig merværdi i form af synergieffekter.

3.5. EØSU bemærker, at der også udpeges europæiske koordinators for det europæiske søfartsområde og ERTMS. For så vidt angår ERTMS, understreger EØSU, at der er behov for finansiel støtte for at sikre en hurtig gennemførelse, og glæder sig over forslaget om at fritage statsstøtte fra kravet om anmeldelse af statsstøtte. Koordinatoren for det europæiske søfartsområde sikrer, at søtransportforbindelser integreres i det transeuropæiske transportnet, og at nærskibsfartsforbindelser etableres og opgraderes. Vi understreger især, at opgaver, der har til formål at sikre en gnidningsløs grænseflade mellem sø- og landtransport, er meget nyttige.

3.6. Det europæiske søfartsområde erstatter motorveje til søs, der menes at være for komplekse. EØSU henleder opmærksomheden på såkaldte broer over have, dvs. regelmæssige og hyppige ro-ro-færgeforbindelser, hvor en færge næsten fungerer som en bro. EØSU er i tvivl om, hvorvidt sådanne broer ikke bør betragtes som forbindelser i lighed med et infrastrukturelement og således være berettigede til medfinansiering som projekter af fælles interesse.

3.7. EØSU beklager, at der ikke er lagt en fast tidsplan for medlemsstaternes fremlæggelse af oplysninger om gennemførelsen af projekter uden for de europæiske korridorer.

3.8. EØSU bifalder ikke desto mindre den opfølgings- og sanktionsmekanisme, der er fastsat i tilfælde af forsinkelser i gennemførelsen af projekter uden tilfredsstillende begrundelse. EØSU beklager, at den eneste klare sanktion er at lade medfinansieringen ophøre, og opfordrer Kommissionen til at fremsætte forslag om f.eks. dagsbøder, så længe forsinkelsen fortsætter på grund af forsømmelighed.

3.9. EØSU støtter fuldt ud fokus på en hensigtsmæssig høring af de berørte parter, både myndigheder på forskellige niveauer og civilsamfundet, og udveksling af oplysninger om bedste praksis på dette område, hvilket Kommissionen skal sikre. I den sammenhæng minder EØSU om sin udtalelse fra 2012 »Transporthvidbog: Civilsamfundets tilslutning og deltagelse« og udkastet til retningslinjer for borgernes og civilsamfundets deltagelse i EU's transportpolitikker og -projekter, som blev drøftet på en konference arrangeret af EØSU's permanente studiegruppe om transport i Milano den 24.-25. oktober 2016. EØSU gør også opmærksom herpå i ovennævnte evaluering fra 2020. EØSU fastholder, at det er nødvendigt at indlede brede høringer så tidligt som muligt med særligt fokus på det organiserede civilsamfund og under behørig hensyntagen til den modtagne tilbagemelding.

3.10. EØSU værdsætter de yderligere krav til infrastruktur, der er fastsat for at fremme opfyldelsen af målet i den grønne pagt om at reducere CO₂-emissionerne med 90 % inden 2050, og den vægt, der lægges på miljøaspekter, herunder eksterne omkostninger, ved udformningen af et projekt.

3.11. EØSU noterer sig de overordnede prioriteter for alle net, som er fastsat i artikel 12, og som tager sigte på at fjerne administrative, tekniske og driftsmæssige hindringer og optimere udnyttelsen af infrastrukturen (artikel 12, stk. 2, litra c) og d)). Dette stemmer også overens med den generelt positive holdning til ressourceeffektivitet og innovation i artikel 43 om bæredygtige godstransporttjenester. I denne sammenhæng understreger EØSU betydningen af at forbedre netværkets modstandsdygtighed over for katastrofer, hvilket der bør tages højde for i planlægningsfasen. Når man skal løse problemer, der skyldes pres på nettets modstandsdygtighed, bør bæredygtige løsninger foretrækkes.

3.12. EØSU mener derfor, at målet bør være øget effektivitet over hele linjen, i betragtning af at større effektivitet inden for alle transportformer vil bidrage til bedre miljøresultater, som det fremgår af en nylig undersøgelse finansieret med midler fra den svenske naturfredningsforening ^(?).

3.13. EØSU værdsætter, at medlemsstaterne både med hensyn til det samlede net og hovednettet skal sikre, at jernbaneinfrastrukturen muliggør en toglængde på 740 meter uden særlig tilladelse. Det bør desuden overvejes at udvikle infrastruktur til toglængder på over 740 meter og op til 1 500 meter og 25,0 ton akseltryk med forbehold af socioøkonomiske cost-benefit-analyser. En bestemmelse om 740 meter lange tog på privat sidespor gælder også for infrastruktur til multimodal transport.

3.14. EØSU opfordrer til, at der generelt træffes effektivitetsfremmende foranstaltninger for at fremme multimodalitet, hvilket indebærer, at fordelene ved alle transportformer udnyttes optimalt for at opnå de bedst mulige resultater, samtidig med at sikkerheden forbedres og miljøbelastningen reduceres. EØSU gør særligt opmærksom på betydningen af grænsefladen mellem landtransport og andre transportformer, som gør det muligt for indre vandveje, nærskibsfart og luftfart at bidrage fuldt ud til den multimodale kæde.

3.15. I betragtning af den bestemmelse, der er nævnt i det foregående punkt, overrasker det således, at den maksimale opholdstid for tog ved grænseovergangene, der er fastsat for de europæiske transportkorridorer, ikke gælder for både hovednettet og det samlede net.

3.16. Det er positivt, at der rettes opmærksomhed mod IKT-systemerne til transport for blandt andet at lette transportstyring og informationsudveksling mellem forskellige transportformer for at lette udviklingen af multimodal transport, som er en af prioriteterne for at udvikle bæredygtig godstransport. EØSU mener, at digitaliseringens enorme potentiale til at øge effektiviteten og forbedre sammenhængen og bæredygtigheden inden for transport bør videreudvikles så hurtigt som muligt.

3.17. EØSU bifalder også, at byknudepunkter og multimodale terminaler medtages som konkrete elementer i TEN-T. Begge elementer er afgørende for et velfungerende transportsystem — førstnævnte fordi de er afgørende for »den første og sidste kilometer«, og sidstnævnte fordi de spiller en afgørende rolle for velfungerende multimodal transport. EØSU bemærker, at de foreslåede kriterier for terminalernes placering gør det muligt for én terminal at betjene flere byknudepunkter.

3.18. EØSU henviser i denne forbindelse til sin udtalelse om intermodal transport og multimodal logistik, der understreger betydningen af digitalisering og multimodale terminaler for udviklingen af multimodalitet ^(?).

3.19. EØSU bifalder den øgede opmærksomhed på forbindelserne til nabolande, herunder partnerlande som EØS-landene og Schweiz samt tiltrædelseslandene, navnlig landene på Vestbalkan, som videreudviklet i Kommissionens meddelelse om udvidelse af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) til tilgrænsende tredjelande.

3.20. EØSU henleder i den forbindelse desuden opmærksomheden på betydningen af at gennemføre Kommissionens konnektivitetsstrategi »Global Gateway« (JOIN(2021) 30) for at fremme globale investeringer i bæredygtig, intelligent, modstandsdygtig og sikker transport inden for alle transportformer og samle alle transportformer i et multimodalt system.

^(?) Modal shift for an environmental lift — rapport 7003, august 2021, med et sammendrag på engelsk.

^(?) EUT C 374 af 16.9.2021, s. 1.

3.21. EØSU glæder sig også over den opmærksomhed, der rettes mod deltagelse af tredjelande i TEN-T-projekter, og medlemsstaternes pligt til at give Kommissionen meddelelse om en sådan deltagelse, så den kan vurdere deres indvirkning på sikkerheden eller den offentlige orden i Unionen i de tilfælde, der ikke falder ind under forordning (EU) 2019/452 om et regelsæt for screening af udenlandske direkte investeringer i Unionen.

3.22. EØSU bifalder muligheden for at foretage justeringer gennem delegerede retsakter vedrørende infrastrukturelementer og fastlæggelse af korridorerne. Transportstrømmene ændrer sig, og denne mulighed for justering gør det lettere at sikre, at netinfrastrukturen og fastlæggelsen af korridorerne modsvarer transportstrømmene.

3.23. Endelig vil EØSU gerne udtrykke sin tilfredshed med, at det nu er medtaget i forslaget, at medlemsstaterne er forpligtet til at vedligeholde TEN-T, sådan som EØSU foreslog i ovennævnte evalueringsrapport.

4. Særlige bemærkninger

4.1. EØSU bemærker behovet for, at der stilles tilstrækkelige infrastrukturfaciliteter til rådighed for personalet, så de kan hvile på jernbanestationerne.

4.2. EØSU bemærker som opfølgning på de generelle bemærkninger om digitalisering, at digitalisering kan anvendes til at overvåge, om lovgivningen på det sociale område — f.eks. i jernbanesektoren — overholdes.

4.3. Når det gælder vejtransport, mener EØSU, at der ikke kun bør fastsættes minimumskriterier for sikrede parkeringsområder (artikel 29, stk. 2, litra c)), men også for rasteanlæg (artikel 29, stk. 2, litra b)).

Bruxelles, den 23. marts 2022.

Christa SCHWENG
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg
