

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om samordning av de skyddsåtgärder som krävs i medlemsstaterna av de i artikel 48 andra stycket i fördraget avsedda bolagen i bolagsmännens och tredje mans intressen, i syfte att göra skyddsåtgärder likvärdiga inom gemenskapen" (kodifierad version)

KOM(2008) 39 slutlig – 2008/0022 (COD)

(2008/C 204/07)

Den 14 februari 2008 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om samordning av de skyddsåtgärder som krävs i medlemsstaterna av de i artikel 48 andra stycket i fördraget avsedda bolagen i bolagsmännens och tredje mans intressen, i syfte att göra skyddsåtgärder likvärdiga inom gemenskapen" (kodifierad version)

Eftersom kommittén till fullo stöder förslaget, som inte föranleder några särskilda kommentarer, beslutade EESK vid sin 443:e plenarsession den 12–13 mars 2008 (sammanträdet den 12 mars) med 125 röster för och 6 nedlagda röster att avge ett positivt yttrande om förslaget.

Bryssel den 12 mars 2008

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Dimitris DIMITRIADIS

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Kommissionens meddelande: De transeuropeiska näten: mot en samordnad strategi"

KOM(2007) 135 slutlig

(2008/C 204/08)

Den 21 mars 2007 beslutade Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 262 i EG-fördraget att rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

"Kommissionens meddelande: De transeuropeiska näten: mot en samordnad strategi"

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 19 februari 2008. Föredragande var **Marian Krzaklewski**.

Vid sin 443:e plenarsession den 12–13 mars 2008 (sammanträdet den 13 mars) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 64 röster för, och 1 nedlagd röst:

1. Slutsatser och rekommendationer

uppbyggnaden av planerad TEN-infrastruktur och leda till lägre kostnader för att bygga dessa nät i jämförelse med de extra kostnader som uppkommer om man inte tar hänsyn till de möjliga synergieffekterna mellan olika typer av nät.

1.1 Europeiska ekonomiska och sociala kommittén (EESK) konstaterar att en samordnad strategi när det gäller de transeuropeiska näten utgör en av flera metoder för att skapa hållbar utveckling inom Europeiska unionen.

1.2 Kommittén är övertygad om att användningen av en samordnad strategi för de transeuropeiska näten kan påskynda

1.2.1 Av denna anledning vill kommittén uppmana Europeiska kommissionen att lägga fram ett förslag om en utvidgning

av det ekonomiska stödet till samordnade strategier i form av en "fond för en samordnad strategi" rörande TEN (som helhet, dvs. inbegripet förgrenade nät) före den kommande halvtidsöversynen.

1.3 Efter en analys av förutsättningarna för ett effektivt förverkligande av en samordnad strategi för de transeuropeiska näten som helhet, anser EESK att det behövs en konvergensprocess mellan olika sektorer för att samordningseffekter verkligen ska kunna skapas⁽¹⁾. Ett annat viktigt villkor för att uppnå större effektivitet i den samordnade strategin är enligt kommittén att så snabbt som möjligt fullborda grundstrukturen i dessa nät.

1.4 Med direkt hänvisning till innehållet i kommissionens meddelande föreslår EESK att en analys också bör göras av i vilken utsträckning den nyligen genomförda utvidgningen av EU med 12 nya medlemsstater kan påverka förutsättningarna och tillämpningsområdet för en samordnad strategi i dessa länder.

1.5 Kommittén konstaterar att en samordnad strategi för de transeuropeiska näten är särskilt viktig när det gäller följande frågor:

- Att begränsa de miljökador som uppstår vid konstruktion och användning av näten.
- Att minska antalet tvistefrågor och uppnå smidigare lösningar av dessa i situationer där intressekonflikter uppstår vid konstruktion och användning av näten.

1.6 EESK anser att vetenskaplig forskning och såväl europeiska som nationella initiativ har en särskilt viktig roll för att uppnå optimal effekt i den samordnade strategin för transeuropeiska nät. Kommittén konstaterar att forskningen i nuläget kännetecknas av en tematisk och sektorsrelaterad splittring, och vi uppmanar därför kommissionen och rådet att på alla europeiska vetenskapliga forsknings- och tillämpningsområden utforma och genomföra program för att kartlägga samordningseffekter i alla de former av nät som tillsammans bildar de transeuropeiska näten.

1.7 Med tanke på att det i vissa EU-länder finns en stomme av fiberoptiska nät som byggts upp för de tekniska behoven inom annan landsomfattande infrastruktur (t.ex. elnät eller järnvägsnät) är kommittén övertygad om att man vid genomförandet av en samordnad strategi i större utsträckning bör utnyttja dessa fiberoptiska nät i kommersiellt syfte (telekommunikationstjänster, dataöverföring, mm.).

1.7.1 Samtidigt anser kommittén att man i anslutning till den samordnade strategin bör utnyttja den intensiva utbyggnaden av den lokala (kommunala) infrastrukturen i många EU-länder till ökad utveckling av fiberoptiska accessnät och till uppbyggnad av intelligent kommunal infrastruktur⁽²⁾. En integrerad GIS-karta bör ingå i den intelligenta kommunala infrastrukturen⁽³⁾. Därigenom blir det möjligt att skapa en

⁽¹⁾ En organisationell konvergens mellan sektorer, inbegripet företag.

⁽²⁾ **Intelligent infrastruktur** har tillkopplade eller inbyggda komponenter som kan samla in information om infrastrukturens tillstånd och överföra denna till en central dator och ibland också från datorn erhålla instruktioner som sätter igång olika reglerdon. (University of Toronto: Civil Engineering – senast uppdaterad den 9 november 2001).

⁽³⁾ Se särskilda kommentarer under punkt 4.2.3.

samordnad strategi för lokal nätverksinfrastruktur baserad på ett IT-system (förvaltningssystem för intelligent infrastruktur – IIMS).

1.8 Kommittén föreslår att kommissionen i sin planering av den samordnade strategin för transeuropeiska nät beaktar integrerade teknikformer för förnybar gas. Tack vare sådan teknik, som för produktionen av elkraft närmare slutanvändaren, kan koldioxidutsläppen minskas.

1.8.1 Inom ramen för denna strategi bör man sträva efter att skapa synergieffekter, samordning och besparingar, något som kan uppnås genom utveckling av bioteknik och gasbaserad energiproduktion.

1.9 Efter en analys av frågan om möjliga samordningseffekter i de transeuropeiska energinäten mot bakgrund av situationen i de Östersjöländer som är nya EU-medlemmar, anser EESK att man inom ramen för den samordnade strategin bör vidta en av de åtgärder som kan leda till ett snabbare genomförande och till att systemen i östersjöländerna integreras i EU-systemet via en energibro. Vid genomförandet av detta projekt får det dock på längre sikt (2020) inte uppstå några icke-återvinningsbara kostnader⁽⁴⁾ inom överföringsnäten.

2. Inledning

2.1 Att utveckla EU:s infrastruktur för energi, transport och telekommunikation genom bättre sammanlänkning och bättre samordning är ett ambitiöst mål som redan finns inskrivet i fördraget⁽⁵⁾ och som tas upp i Lissabonstrategins riktlinjer för tillväxt och sysselsättning⁽⁶⁾.

2.2 I artiklarna 154–156 i fördraget och i riktlinjerna för tillväxt och sysselsättning anges mål för utveckling, sammanlänkning, ökad integration och samordning av de europeiska energi-, transport- och telekommunikationsinfrastrukturerna.

2.3 Fördragets bestämmelser och de ovannämnda riktlinjerna har legat till grund för idén om de transeuropeiska transport-, energi- och telekommunikationsnät, vilka kan sägas vara det europeiska näringslivets blodomlopp.

2.4 I syfte att dra största möjliga fördel av de transeuropeiska näten, särskilt när det gäller att göra EU mer konkurrenskraftigt, gav Europeiska kommissionen i juli 2005 i uppdrag åt en pilotgrupp som särskilt inrättats för detta ändamål att komma fram till ett gemensamt tillvägagångssätt för att bättre samordna EU:s olika insatser för förverkligandet av de transeuropeiska transport-, energi- och telekommunikationsnäten.

2.4.1 Pilotgruppen undersökte särskilt följande frågor:

- Synergierna mellan de europeiska näten.
- De transeuropeiska näten och respekten för miljön.

⁽⁴⁾ **Icke-återvinningsbara kostnader (eng. stranded costs)** – kostnader för investeringar och åtaganden som härrör uteslutande från förfluten tid (historiska kostnader), som investerare ännu inte har återvunnit genom försäljning av el och andra tjänster och som inte kan återvinnas på en konkurrensutsatt marknad. Brytdatum är vanligen det datum då energimarknaden upprättades eller liberaliserades.

⁽⁵⁾ Artiklarna 154–156 i fördraget.

⁽⁶⁾ Integrerade riktlinjer för tillväxt och sysselsättning (2005–2008), nr 9, 10, 11 och 16.

- Utnyttjandet av ny teknik inom det transeuropeiska transportnätet
- Finansieringen av de transeuropeiska näten och i det sammanhanget:
 - Kombination av olika fonder
 - Finansiering av de främsta prioriterade projekten
 - Användning av offentlig-privata partnerskap för finansiering av de transeuropeiska näten.

2.5 EESK:s yttrande nedan behandlar "Kommissionens meddelande: De transeuropeiska näten: mot en samordnad strategi" (KOM(2007) 135 slutlig), som bygger på resultaten av pilotgruppens arbete.

3. Allmänna kommentarer

Förverkligandet av de transeuropeiska näten i nuläget

3.1 Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

3.1.1 Sedan EU:s senaste utvidgning 2007 omfattar det transeuropeiska transportnätet 30 prioriterade projekt, som ska vara slutförda senast 2020. Dessutom betonade kommissionen nyligen vikten av att utvidga de transeuropeiska transportnäten till grannländerna (7).

3.1.2 Genomförandet av de främsta projekten ligger efter i förhållande till de ursprungliga planerna. Även om en del av dessa projekt slutförts eller håller på att slutföras (8) går uppbyggnaden av de transportleder som förklarats vara prioriterade fortfarande alltför långsamt. EESK går i sitt initiativyttrande (9) i detalj in på orsakerna till detta.

3.1.3 Av de 30 prioriterade projekten handlar 18 om järnvägar och 2 om transporter på inre vattenvägar och till havs. De transportmedel som är mest skonsamma mot miljön har alltså prioriterats kraftigt. De kartor som finns i den studie som ECORYS (10) gjort åt kommissionen visar hur långt man i dag kommit med de 30 prioriterade projekten och hur långt man kommer att ha nått i slutet av den fleråriga budgetramen 2013. En analys av kartorna visar tydligt att nätet ännu inte är fullbordat.

3.1.4 Kommissionen går i det meddelande som är föremål för detta yttrande igenom de budgetmedel som avsattes för de transeuropeiska transportnäten under finansieringsperioden 2000–2006 och presenterar finansieringsmekanismerna inom ramen för den fleråriga budgetramen 2007–2013. För att utveckla de transeuropeiska transportnäten under denna finansieringsperiod har 8,013 miljarder euro avsatts direkt från EU:s budget.

3.1.5 ERUF och Sammanhållningsfonden fortsätter att vara de viktigaste källorna för EU:s samfinansiering av de transeuro-

(7) KOM(2007) 32, 31.1.2007.

(8) Öresundsbron mellan Danmark och Sverige slutfördes 2000. Flygplatsen Malpensa slutfördes 2001. Järnvägsförbindelsen genom Betuwe (mellan Rotterdam och tyska gränsen) blev färdig 2007. PBKAL (snabbtågsförbindelsen mellan Paris, Bryssel, Köln, Amsterdam och London) blev färdig 2007.

(9) EUT C 157, 28.6.2005, s. 130.

(10) Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergistic impacts, ECORYS, augusti 2006.

peiska transportprojekten även under programperioden 2007–2013. Generellt bör EU:s bidrag till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet koncentreras till de gränsöverskridande avsnitten och flaskhalsarna.

3.1.6 Europeiska investeringsbanken kommer att fortsätta finansiera transportinfrastruktur med hjälp av lån och genom ett särskilt garantiinstrument, för vilket 500 miljoner euro avsatts från EIB:s egna medel och ytterligare 500 miljoner euro tillskjutits från budgeten för det transeuropeiska transportnätet (6,25 % av de sammanlagda anslagen i den budgeten).

3.2 Det transeuropeiska energinätet (TEN-E)

3.2.1 I januari 2007 gjorde kommissionen i sin prioriterade sammanlänkingsplan en bedömning av de framsteg som gjorts inom projekt som ligger i Europas intresse. I fallet elektricitet är det endast 12 av de 32 projekten som genomförs enligt plan, och endast 5 har i praktiken slutförts (11).

3.2.2 I fråga om gas ser situationen bättre ut: 7 av 10 projekt bör kunna tas i bruk under 2010–2013. Å andra sidan har 29 terminaler för flytande naturgas (LNG) (12) och lagringsutrymmen för gas halkat efter i tiden: Man har avstått från 9, och i 5 fall har arbetet avbrutits.

3.2.2.1 Som främsta orsak till förseningarna och bristerna nämner kommissionen komplikationer i planeringen och andra tillståndsförfaranden. Andra orsaker är bl.a. motstånd från allmänheten, finansieringsproblem och strukturen med vertikalt integrerade energiföretag.

3.2.3 För att fullständigt kunna genomföra de prioriterade projekten måste EU senast 2013 investera minst 30 miljarder euro i infrastruktur (6 miljarder i elnät, 19 miljarder i gasledning och 5 miljarder i terminaler för flytande naturgas – LNG). Det behövs investeringar inte bara i sammanlänkning över gränserna utan också i energiproduktionen.

3.2.4 Finansiellt stöd ges från EU:s budgetmedel för investeringar i de transeuropeiska energinäten men kan endast beviljas i särskilda och klart motiverade fall. Medlen kommer från en budgetpost avsedd endast för finansiering av transeuropeiska nät eller från strukturfonderna eller Sammanhållningsfonden (fonderna utgör mer än en tredjedel av budgeten och ska användas för att finansiera regional utveckling, bland annat energinät).

3.2.5 Investeringarna finansieras också genom andra finansiella instrument (fonder, lån). Europeiska investeringsbanken är den främsta finansieringskällan för de transeuropeiska näten. Under perioden från 1993 och fram till slutet av 2005 uppgick det sammanlagda beloppet på de kreditavtal som skulle användas för finansiering av alla transeuropeiska nät till 69,3 miljarder euro, varav 9,1 miljarder euro för energinäten.

(11) Aleksandra Gawlikowska-Fryk, *Transeuropejskie sieci energetyczne* (De transeuropeiska energinäten), 2007.

(12) LNG, engelska *Liquid Natural Gas* – flytande naturgas.

3.3 De transeuropeiska telekommunikationsnäten

3.3.1 Bland alla de nät som ingår i de transeuropeiska näten har man kommit längst med att bygga upp infrastruktur för telekommunikationsnät (eTEN). Den stegvisa öppning av telekommunikationsmarknaden för konkurrens som pågått sedan 1988 har fått avsevärda följder. Den ökade konkurrensen har stimulerat till investeringar, innovation och införande av nya tjänster och har medfört avsevärda prisminskningar för konsumenterna.

3.3.2 Investeringarna är i dag främst inriktade på en modernisering av de befintliga näten så att de kan ta emot nästa generation, på spridning av tredje generationens mobiltelefoni och annan trådlös infrastruktur, och på införandet av bredband i EU:s landsbygdsområden.

3.3.2.1 Investeringarna kan avse installation av fiberoptiska nät, där byggnads- och anläggningsarbetena och kabelläggningen i byggnader kan svara för 70 % av kostnaderna. Byggandet av järnvägslinjer, vägar eller energiledningar kan underlätta utvecklingen av dessa nät i isolerade områden.

3.3.3 En viktig uppgift i samband med det europeiska telekommunikationsnätet är att minska skillnaderna i bredbandstillgången. Här finns det skillnader mellan tätortsområden och glesbygd, och medlemsstaterna måste vidta konkreta åtgärder och fastställa mål för att minska dessa senast 2010.

3.3.4 Det krävs bättre samordning och integrering av de olika finansieringskällorna (strukturfonderna, fonden för landsbygdens utveckling, medlen för de transeuropeiska näten och nationella finansieringskällor) för att få till stånd en samstämmig planering och en omfattande bredbandstäckning.

Områden inom den samordnade strategin för de transeuropeiska näten

3.4 Synergier mellan de europeiska näten

3.4.1 Ett första exempel på synergier i de transeuropeiska näten är den parallella utbyggnaden av järnvägs- och vägnätet⁽¹³⁾. Fördelarna med en sådan har förklarats i kommissionens meddelande "Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna. Riktlinjer för transporter i Europa och grannregionerna"⁽¹⁴⁾. De viktigaste fördelarna är följande: bättre markanvändning, gemensamma anläggningsarbeten, minskad visuell påverkan och uppstyckning av landskapet, gemensamma åtgärder för att lindra infrastrukturens effekter (bullerskydd, viadukter för små och stora djur). Med en sådan sammanlänkning av infrastrukturen finns det också reella möjligheter att minska kostnaderna och de negativa effekterna på miljön.

3.4.2 När det handlar om att utveckla andra kombinationer, t.ex. att föra högspänningsledningar genom järnvägstunnlar eller placera telekommunikationskablar vid en järnvägslinje, framför allt fiberoptiska kablar, har man undersökt⁽¹⁵⁾ möjligheterna.

⁽¹³⁾ I vissa medlemsstater är det obligatoriskt att sträva efter sådana synergier, t.ex. i Tyskland (*Bundesnaturschutzgesetz, Par.2, Bündelungsgebot*).

⁽¹⁴⁾ KOM(2007) 32 av den 31 januari 2007.

⁽¹⁵⁾ Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergistic impacts, ECORYS, augusti 2006.

Man har analyserat den tekniska genomförbarheten, projektens inverkan på kostnaderna och hur komplexa förfarandena blir. Detta har lett till följande slutsatser.

3.4.2.1 Förutom sammanlänkningen av gasledningar och annan infrastruktur, som innebär tekniska svårigheter på grund av de stora säkerhetsavstånd som krävs, kan sammanlänkningen av olika transeuropeiska nät ge konkreta fördelar.

3.4.2.2 Mest lovande tycks synergier mellan telekommunikationsnät och transportnät vara. Varje transportnät kan optimeras genom att det får ett eget kommunikationsnät, som kan användas för nätförvaltningen. I de flesta fall har järnvägs- och vägnäten redan sådana telekommunikationsnät. I vissa fall används överkapaciteten i sådana nät till andra ändamål, exempelvis för dataöverföring.

3.4.2.3 Det är fortfarande sällsynt att man systematiskt försöker uppnå synergier mellan ett nät för förvaltning av en infrastruktur och ett telekommunikationsnät.

3.4.2.4 En lösning som verkar intressant att prova går ut på att man sammanlänkar elnät med infrastruktur för transport och telekommunikationer. Man skulle exempelvis kunna dra högspänningsledningar i kanal- och flodbankar. Kopplingar med begränsad spänning (2 × 25 kV) kan dras längs höghastighets-tåglinjer och underjordiska högspänningsledningar (300–700 kV) kan i större utsträckning dras i transportnätens korridorer. Dessa förslag innebär inte att det omedelbara behovet av en sammanlänkning av de nationella högspänningsnäten bortfaller utan avser snarare att skapa mer finmaskiga av nationella elnät på längre sikt, parallellt med genomförandet av de stora infrastrukturprojekten.

3.5 Integreringen av miljön i de transeuropeiska näten

3.5.1 Enligt Lissabonstrategin för ekonomisk tillväxt och sysselsättning ska de transeuropeiska näten förverkligas i överensstämmelse med principen om hållbar utveckling.

3.5.2 De flesta av de prioriterade projekten för de transeuropeiska transportnäten är projekt för att främja mer miljövänliga och energisnåla transportmedel, som järnväg och vattenvägar. Utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet kommer att ha en positiv inverkan på miljön. Med dagens takt kommer transportsektorns koldioxidutsläpp fram till 2020 att ha ökat med 38 %. Enligt kommissionen kommer arbetet med att färdigställa de trettio prioriterade sträckorna att bromsa denna ökning med cirka 4 %, vilket motsvarar en minskning av koldioxidutsläppen med 6,3 miljoner ton per år.

3.5.3 Sammanlänkningen av de nationella energinäten och anslutningen av förnybara energikällor gör det möjligt att bättre utnyttja möjligheterna i varje medlemsstat och därigenom minska de negativa miljökonsekvenserna.

3.5.4 EU:s miljöskyddslagstiftning sätter tydliga ramar för hur de stora projekten ska genomföras. I EU:s riktlinjer för utbyggnaden av de transeuropeiska näten hänvisas det också uttryckligen till denna lagstiftning ⁽¹⁶⁾. Varje nytt TEN-program måste genomgå en strategisk miljöbedömning ⁽¹⁷⁾, och varje projekt måste granskas för sig ⁽¹⁸⁾. Dessa analyser kan man använda för att fastställa ramar för undersökningar av tänkbara synergi.

3.5.5 Varje enskilt projekt måste följa EU:s lagstiftning om buller, vatten och skydd av djur och växter ⁽¹⁹⁾.

3.5.6 Om inget av alternativen till ett projekt som förklarats vara allmännyttigt är en optimal lösning eller överensstämmer med EU:s lagstiftning kan kompensationsåtgärder vidtas så att projektet kan genomföras och de eventuella negativa miljöeffekterna kompenseras.

3.6 Den samordnade strategin och finansieringen av de transeuropeiska näten.

3.6.1 Frågan om att kombinera olika medel vid genomförandet av de transeuropeiska näten är ett område med stora problem och till och med konflikter. Kommissionen har alltid med oro sett på frågan om kumulering av EU-stöd från olika källor i ett och samma projekt. Revisionsrätten har särskilt betonat denna fråga i sina rapporter om kommissionens genomförande av de transeuropeiska näten.

3.6.2 I det meddelande som detta EESK-yttrande behandlar kommer pilotgruppen fram till att alla möjligheter till kumulering av stöd från olika EU-fonder bör uteslutas. För att garantera öppenhet och insyn i budgeten och för en god finansförvaltning förbjuds i budgetförordningen och de grundläggande rättsakter som antagits eller håller på att antas kumulering av olika EU-finansieringsinstrument för ett och samma projekt.

3.6.3 Enligt en annan viktig punkt i meddelandet med stor inverkan på kombinerade TEN-investeringar får utgifter för ett projekt som ingår i ett operationellt program som erhåller stöd från strukturfonderna eller Sammanhållningsfonden inte finansieras med andra EU-instrument.

3.6.3.1 Det innebär att utgifter för ERTMS-utrustning eller elektrifiering av en järnvägslinje får finansieras med medel avsatta för de transeuropeiska näten, om de inte betalas med medel från strukturfonderna eller Sammanhållningsfonden, Anläggningen av en järnvägslinje kan antingen finansieras genom ERUF eller genom Sammanhållningsfonden. Projektet

⁽¹⁶⁾ Ovan nämnda beslut nr 884/2004/EG, artikel 8.

⁽¹⁷⁾ Strategisk miljöbedömning, se direktiv 2001/42/EG om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan.

⁽¹⁸⁾ Bedömning av miljöpåverkan – Rådets direktiv 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, ändrat genom direktiven 97/11/EG och 2003/35/EG.

⁽¹⁹⁾ "Fågeldirektivet" (79/409/EEG), direktivet om livsmiljöer eller "habitatdirektivet" (92/43/EEG) och ramdirektivet om vatten (2000/60/EG).

kan också delas upp i regionala segment som kan samfinansieras av ERUF, Sammanhållningsfonden eller med medel avsatta för de transeuropeiska näten.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Den samordnade strategin och energinätnens utveckling: elektricitet och gas

4.1.1 Utvecklingen av gasbaserad produktionsteknik (kombi-cykelteknik ⁽²⁰⁾, kraftvärme ⁽²¹⁾) ökar risken vid investeringar i elnät (elöverföring ersätts med transport av naturgas och utveckling av lokal gasbaserad kraftvärme i liten skala, mikrokraftvärme).

4.1.2 Utvecklingen av nya tekniker för transport av gas ökar risken vid investeringar i gasnät (nätöverföringen av naturgas ersätts med transport till sjöss och på väg med hjälp av CNG-⁽²²⁾ och LNG-teknik).

4.1.3 Konvergens mellan el- och gasssektorn (företagen inom dessa sektorer), dvs. konvergens i fråga om ägarförhållanden, förvaltning och organisation, är en förutsättning för en samordnad teknisk strategi för användningen av naturgas, el- och värmeproduktion. Man måste därför så snart som möjligt bryta igenom branschgränserna (och bryta isoleringen mellan el- och gasssektorn). Det är särskilt viktigt att man påskyndar konvergens mellan el- och gasssektorn i EU:s nya medlemsländer (i Central- och Östeuropa). I samband med detta bör man ta hänsyn till de sociala effekter som detta alltid får i medlemsstaterna, både "gamla" och "nya".

4.2 Den samordnade strategin och utvecklingen av fiberoptiska nät

4.2.1 I en del av EU-länderna, däribland ett antal nya medlemsländer, t.ex. Polen, har man byggt upp stora fiberoptiska nät för tekniska ändamål: för elektricitet ⁽²³⁾ och järnvägarna ⁽²⁴⁾. Dessa nät används visserligen allt mer för kommersiella ändamål ⁽²⁵⁾, men den stora integrationspotentialen har ännu inte utnyttjats. En sådan outnyttjad potential finns t.ex. fortfarande inom gasssektorn. Det handlar dock framför allt om den potential som finns i en integrering av de tekniska fiberoptiska nät som finns i olika typer av infrastruktur (elektricitet, järnvägar) i telekommunikationsnätet så att dessa bildar ett effektivt accessnät.

⁽²⁰⁾ "Gaskombiverk med en enskild effekt på i allmänhet några tiotals MW upp till 200 MW" – Jan Popczyk, artikeln "Co dalej z elektroenergetyką?" i månadstidskriften *Miesięcznik Stowarzyszenia Elektryków Polskich*, VI 2000.

⁽²¹⁾ Se fotnot 25.

⁽²²⁾ CNG (engelska: *Compressed Natural Gas* – komprimerad naturgas) är ett bränsle – naturgas som komprimerats till ett tryck av 20-25 MPa.

⁽²³⁾ Ett exempel på ett sådant nät i Polen är TelEnergo.

⁽²⁴⁾ Ett exempel är det polska fiberoptiska nätet "Telekomunikacja Kolejowa – Grupa PKP".

⁽²⁵⁾ Ett exempel på en sådan sammankoppling är fusionen mellan TelEnergo och Telbank, som ledde till bildandet av Exatel, ett modernt företag på marknaden för telematiktjänster.

4.2.2 Många EU-länder, framför allt de nya medlemsländerna, håller just nu intensivt på att bygga upp kommunal infrastruktur, t.ex. vattenledningar och avloppssystem, som samfinansieras med EU-medel, framför allt från de regionala utvecklingsfonderna och Sammanhållningsfonden. De har nu en unik chans att integrera de fiberoptiska accessnäten i denna infrastruktur. För europeiska landsbygdsområden och mindre städer kan detta bli ett enormt steg framåt. Denna integration skulle man i praktiken kunna stödja effektivt genom att skapa incitament för system som ger EU-medel till utveckling av kommunal infrastruktur och t.ex. främjar uppbyggnad av integrerad infrastruktur.

4.2.3 Det fiberoptiska accessnätet skulle kunna ligga till grund för en intelligent kommunal infrastruktur, som omfattar (teknisk) kontroll av de spridda (intelligenta) objekten i denna infrastruktur (vattenledningar, avloppssystem, transport, värmenät och allmän säkerhet) och förvaltning av infrastrukturen (i fråga om teknisk inspektion samt på tjänstemarknaden). En integrerad GIS-karta (en karta som administreras av kommunen eller distriktet och finns tillgänglig för de infrastruktur företag som verkar på kommunens territorium) skulle kunna ingå i den intelligenta kommunala infrastrukturen. I GIS-kartan finns samtidigt den största potentialen för en integrering av kommunala infrastrukturnät.

4.3 *Den samordnade strategin och frågan om förnybar naturgas och miljövänlig energiproduktion.*

4.3.1 Tekniker med förnybar gas (småskaliga tekniker med kraftvärme⁽²⁶⁾) som bygger på att biomassa från storskaliga jordbruk förvandlas till gas) gör det möjligt att begränsa utbyggnaden av elnätet och nätförlusterna, att använda primärenergi på ett bättre sätt och härigenom begränsa utsläppen av koldioxid.

4.3.2 En mycket viktig kategori bland de integrerade teknikerna är de miljövänliga teknikerna (miljövänlig kraftvärme), som är inriktade på produktion av energi (elektricitet och

värme) och tillvaratagande av avfall (från kommunerna, jordbruket och livsmedelsindustrin).

4.4 *Den samordnade strategin och finansieringen av infrastruktur-näten genom offentlig-privata partnerskap.*

4.4.1 Syftet med en samordnad finansiering av infrastrukturen genom offentlig-privata partnerskap är att öka effektiviteten i användningen av EU:s medel för att utveckla infrastrukturen, framför allt i de nya medlemsländerna.

4.4.2 De gamla medlemsländerna (EU-15) har använt sig av offentlig-privata partnerskap för att finansiera stora investeringar i infrastruktur. I de nya medlemsländerna (länderna i Central- och Östeuropa) behövs offentlig-privata partnerskap för finansiering av små investeringar i infrastruktur i kommunerna. Det blir därför allt viktigare att de gamla medlemsländernas erfarenheter av partnerskapen överförs till de nya länderna (men man får inte glömma att erfarenheterna inte kan överföras direkt, eftersom man inte kan dra några direkta paralleller mellan finansieringen av några enstaka stora infrastrukturprojekt med finansieringen av en mängd mindre projekt).

4.4.3 Tillgången till EU-medel gör att kommunerna i en del medlemsländer (däribland också i länderna i Central- och Östeuropa) ofta godkänner överinvesteringar i sektorsspecifik infrastruktur, framför allt i t.ex. vattenledningar och avloppssystem, medan de å andra sidan inte utnyttjar den potential som finns i sektorsintegrerade investeringar. Detta är mycket riskabelt, eftersom man går miste om möjligheten att sänka kostnaderna för investeringar i infrastruktur (effektiviteten i utnyttjandet av EU-medlen blir lägre) och eftersom bördan ökar för kommunerna som i framtiden måste betala orimligt höga kostnader för driften av den infrastruktur som man överinvesterat i (det ökar de löpande kostnaderna för användningen av infrastrukturen, kostnader som betalas av kommunens invånare). Om privatkapital har en andel i finansieringen av infrastrukturen är detta ett effektivt sätt att utnyttja den potential som en integrering kan ge och minska risken för överinvesteringar.

Bryssel den 13 mars 2008

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁶⁾ **Kraftvärme** (även **CHP** – *Combined Heat and Power*) är en teknisk process där man samtidigt producerar både elektricitet och värmeenergi i ett värmekraftverk (Wikipedia).