

SV

SV

SV



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 4.5.2010
KOM(2010) 212 slutlig

KOMMISSIONENS ARBETSDOKUMENT

**SAMRÅD OM FRAMTIDENS STRATEGI FÖR DE TRANSEUROPEISKA
TRANSPORTNÄTEN**

KOMMISSIONENS ARBETSDOKUMENT

SAMRÅD OM FRAMTIDENS STRATEGI FÖR DE TRANSEUROPEISKA TRANSPORTNÄTEN

1. INLEDNING

Översynen av strategin för de transeuropeiska transportnäten bör ses mot bakgrund av den bredare framtidsstrategin "EU 2020"¹ där kommissionen lägger fram "förslag om att modernisera och minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn och därigenom bidra till ökad konkurrenskraft". Detta kan ske genom att man t.ex. på området infrastruktur kombinerar åtgärder såsom tidig utbyggnad av nätinфраstruktur för elektrisk mobilitet, intelligent trafikhantering, bättre logistik, fortsatt minskning av koldioxidutsläppen från vägfordon och inom luftfart och sjöfart, inbegripet lanseringen av ett viktigt initiativ för rena och energisnåla fordon² som ska bidra till att främja ny teknik, bland annat el- och hybridbilar, genom en kombination av forskning, fastställande av gemensamma standarder och utveckling av nödvändig stödinфраstruktur.

Översynen av strategin för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T) är också kopplad till arbetet med att utarbeta en vitbok för framtidens transportpolitik. Vitboken kommer att beskriva den gemensamma transportpolitiken och de allmänna linjerna för framtidens politik för TEN-T.

TEN-T-politiken bör moderniseras så att Europeiska unionen bättre kan ta i anspråk sina resurser för genomförande av strategiska projekt med ett högt mervärde för EU och åtgärda kritiska flaskhalsproblem som hindrar den inre marknaden från att fungera smidigt, särskilt gränsöverskridande avsnitt och intermodala knutpunkter (städer hamnar, logistikplattformar). TEN-T bör stödja framväxten av ett integrerat europeiskt transportsystem som är bättre rustat att hantera miljö- och klimatproblemen. Ett sådant integrerat system skulle även bidra med intermodala lösningar som är bättre anpassade till invånarnas och företagens behov och stöder EU-industrins konkurrenskraft.

Med sin grönbok om den framtida utvecklingen av de transeuropeiska transportnäten (nedan kallade *TEN-T*)³, som offentliggjordes i februari 2009, inledde kommissionen en översyn av politiken för TEN-T. Den främsta innovation som föreslogs var en struktur med två nivåer, med ett "stomnät" för TEN-T överst. Merparten intressenter såväl som EU:s institutioner och rådgivande organ föredrog den strategin framför de två andra planeringsalternativ som kommissionen lade fram. Deras ståndpunkter stöddes av en rad tekniska, ekonomiska, miljömässiga, sociala eller politiska argument.

Det i bred omfattning föredragna planeringsalternativet för TEN-T kan beskrivas enligt följande: Tanken är att de relativt täta nät bestående av järnvägar, vägar, inre vattenvägar, hamnar och flygplatser (dvs. i stor utsträckning de nationella transportnäten) som tillsammans

¹ KOM(2010) 2020.

² KOM(2010) 186.

³ KOM(2009) 44.

formar "det övergripande nätet" även i fortsättningen ska utgöra basnivån för TEN-T. "Stomnätet" ska vara ett slags överbyggnad till det "övergripande nätet", där ett genuint europeiskt planeringsperspektiv kan komma till uttryck, dvs. med inriktning på att genomdriva omfattande förbättringar i transportsystemens resurseffektivitet och en betydande minskning av transporternas utsläpp av växthusgaser i allmänhet. "Stomnätet" skulle omfatta de transportleder och noder som är vitala för transportflödena inom den inre marknaden samt mellan EU, dess grannar och andra delar av världen. Det skulle också stödja den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen inom EU. Det skulle tillhandahålla den nödvändiga infrastruktur bas för alla transportsätt och mellan alla olika transportsätt som behövs för att uppnå de gemensamma transportpolitiska målen. Detta är också en förutsättning för att klara de tidsfrister som gäller enligt Europa 2020 och planen för utfasning av fossila bränslen. "Stomnätet" bör inte uppfattas som ett nät som endast täcker gemenskapens geografiska kärna, utan snarare som den del av TEN-T till vilken de olika finansiella och andra instrumenten måste koncentreras om det ska kunna förverkligas.

För att kunna analysera ett antal frågor av särskild relevans för de transeuropeiska transportnätens framtida utveckling mer ingående inrättade kommissionen sex expertgrupper som arbetade mellan november 2009 och april 2010. Kommissionen anser att det nu är dags att ta ytterligare ett steg i strategiöversynen för TEN-T och organisera ett andra offentligt samråd i avsikt att finslipa de tillgängliga policyalternativ som har utkristalliserats ur de bidrag som lämnades under 2009 av EU:s institutioner och ett brett urval av intressenter – bidrag som sedan vidareutvecklades i de nämnda arbetsgrupperna. Detta är syftet med det föreliggande samrådsdokumentet.

2. UPPFÖLJNINGEN AV GRÖNBOKEN

Mer än 300 organisationer som bidrog till det offentliga samrådet gav tillsammans med övriga EU-institutioner och rådgivande organ, som offentliggjorde sina ståndpunkter, sitt stöd åt kommissionens val av metod för att få till stånd en bred strategiöversyn. De delade i bred utsträckning kommissionens syn vad avser den allmänna strategiska ramen för översynen samt bedömningarna och förslagen när det gäller TEN-T-planeringen i framtiden, och berikade även reflektionerna kring genomförandet av TEN-T.

Kommissionens arbetsdokument *TEN-T Policy Review – Background Papers*⁴ summerar resultaten av samrådet om grönboken, som offentliggjordes i februari 2009, och betonar de viktigaste slutsatserna.

Det inrättades expertgrupper som samlade yrkesfolk från de olika berörda sektorerna. Deras främsta uppgift var att bistå kommissionen i utarbetande av en metod för planeringen av framtidens TEN-T inför den förestående översynen av riktlinjerna för TEN-T. Målet var också att effektivisera de finansiella och icke-finansiella instrument som är knutna till genomförandet av TEN-T och granska relevanta rättsliga frågor med anknytning både till planering och genomförande. Varje grupp utarbetade en slutlig rapport med rekommendationer till kommissionen⁵.

⁴ Rapporten finns på http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf

⁵ Rapporterna finns på http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

Fyra av de sex grupperna fokuserade på planeringsrelaterade frågor: 1) Utarbetande av en metod för nätets geografiska del. 2) Integreringen av transport- och TEN-T-politiken. 3) Intelligent transportsystem och ny teknik som en integrerad del av framtidens TEN-T. 4) TEN-T:s sammankoppling med tredjeländer. De viktigaste resultaten framgår av punkt 3 i detta arbetsdokument. I detta sammanhang är det särskilt arbetet inom grupp 1 som svarar på rådets uppmaning⁶ att som grund för utarbetandet av förslaget till reviderade riktlinjer för TEN-T utveckla en metod som tar hänsyn till effekterna på gränsöverskridande trafikflöden, territoriell sammanhållning och ekonomisk utveckling, fysisk planering, miljö/klimatförändringar och förbindelserna med grannländer.

Expertgrupp nr 5 arbetade med finansiering och finansieringsinstrument. Några av reflektionerna i denna grupp har tagits upp under punkt 4. Då frågan om TEN-T-finansiering – offentlig och privat, nationell eller gemenskapsstödd – är bred och komplex, följer mer detaljerade överväganden i ett senare skede. Expertgrupp nr 6 behandlade rättsliga frågor och icke-finansiella instrument knutna till genomförandet av TEN-T. Slutsatserna rörande instrumenten behandlas i punkt 4 medan de rättsliga rekommendationerna ingår i punkt 5.

3. METOD FÖR TEN-T-PLANERING

De hittills bevisade fördelarna med det föreslagna planeringsalternativ som omfattar två nivåer med ett ”stamnät” överst har lett till att kommissionen önskar inleda ett samråd om huvudinslagen i metoden för detta alternativ⁷. Med detta samråd siktar kommissionen på att skapa delaktighet bland EU:s institutioner, medlemsstater och andra intressenter, vilket skulle underlätta utarbetandet av framtida TEN-T-förslag, även kartor. Nedan behandlas metodvalet för båda nivåerna – det övergripande nätet och stomnätet – i en sammanfattning. Den fullständiga texten till den slutliga rapporten från Expertgrupp nr 1, inklusive planeringsmetod, finns på webbplatsen för strategiöversynen (TEN-T Policy Review)⁸.

Planeringen av det övergripande nätet

På samma sätt som tidigare bör det framtida övergripande nätet garantera tillgänglighet och tillträde till stamnätet samt bidra till den inre sammanhållningen i unionen och en effektiv inre marknad. Det bör uppfylla en rad olika behov:

- Vara en referens vid fysisk planering.
- Vara en geografisk referens för andra politikområden.
- Vara en referens vad avser kraven enligt relevant EU-miljölagstiftning och politik på miljöområdet, särskilt skyddet av den biologiska mångfalden.
- Vara en måltavla för tekniska och rättsliga krav på driftkompatibilitet och säkerhet.

⁶ Grönbok - Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken – rådets slutsatser av den 15 juni 2009, punkt 6.

⁷ Expertgruppens arbete samt kommissionens pågående analys har ytterligare bekräftat fördelarna med detta alternativ, även vad gäller dess övergripande konsekvenser i fråga om utsläpp av växthusgaser från transporter. Oaktat detta kommer de väntade effekterna av samtliga tre ursprungligen föreslagna alternativ att bedömas innan kommissionens förslag till reviderade TEN-T-riktlinjer antas.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

- Sammanjämka tekniska standarder för att möjliggöra effektiv modal integrering med målet att uppnå sammodalitet från dörr till dörr.

Det övergripande nätet skulle länka samman alla EU:s regioner på ett lämpligt sätt, vara multimodalt och fungera som infrastrukturbas för sammodala tjänster för passagerar- och godstrafik. Eftersom det övergripande nätet kommer att utgöra basnivån för TEN-T, måste det täcka alla delar av det framtida stomnätet. Det framtida övergripande nätet är tänkt att med det nuvarande övergripande nätet som utgångspunkt göra följande:

- Uppdatera det nuvarande övergripande nätet så att framstegen blir synliga vid genomförandet och, när så är nödvändigt, anpassa det till förändringar i nationell planering.
- Tillföra sådana utvalda och väldefinierade förbindelser och noder som ”fattas”, särskilt i medlemsstater som anslutit sig till EU efter 2004, när detta är nödvändigt för att garantera homogen nätplanering och samtrafik inom nationella nät, samt bidra väsentligt till att TEN-T-målen kan uppnås.
- Undanröja stickspår och isolerade förbindelser i det nuvarande övergripande nätet, om de inte är befogade av geografiska skäl.

Ett gemensamt krav för alla delar i det övergripande nätet är att de måste uppfylla relevant gemenskapslagstiftning på transportområdet och andra områden, däribland tekniska specifikationer om driftskompatibilitet för järnvägar, säkerheten i tunnlar etc.

Med utgångspunkt i de kriterier och villkor som beskrivs ovan kommer de olika faktorer som påverkar planeringen av det övergripande nätet att diskuteras med den eller de medlemsstater vars territorium berörs. Planeringsalternativen kommer sedan att diskuteras bi- och multilateralt.

Planeringen av stomnätet

Stomnätet kommer att bestå av sträckningar och noder av högsta strategiska och ekonomiska betydelse över hela EU. Stomnätet kommer att täcka samtliga transportmedel, omfatta intelligenta transportsystem samt på ett tillräckligt flexibelt sätt tillhandahålla ytterligare infrastruktur när detta är avgörande för att de olika policymålen på transportområdet och andra områden ska kunna uppnås. Det kommer inte minst att vara viktigt för att knyta samman öst och väst, gamla och nya medlemsstater.

Framtidens TEN-T bör – på ett mer strategiskt sätt – knytas samman med central infrastruktur i tredjeländer. Detta bör innebära åtgärder på tre nivåer:

- Integrering av kandidatländernas nät i TEN-T, med utgångspunkt i bilaterala förhandlingar och i förberedelse för den nya planeringsmetodiken.
- Sammanlänkning mellan TEN-T och nät i tredjeländer – framför allt länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken och med vilka EU för en regelbunden infrastrukturdialog som även omfattar identifiering av prioriterade projekt längs huvudtransportlederna – men även inom utbyggnaden av ett nät, särskilt det framtida nätet i Medelhavsområdet.

- En lämplig samordning av infrastrukturutveckling som är mer än bara en förbindelse vid gemensamma landsgränser.

Planerna på ett stomnät får dock inte uppfattas som inledningen till ett nytt infrastrukturprogram med enorm räckvidd. Meningen är snarare att det genom att garantera kontinuitet för pågående projekt och genom att i tillräcklig utsträckning inriktas på att undanröja flaskhalsar samtidigt som det i stor utsträckning bygger på befintlig infrastruktur, ska kunna bli en bas för ett effektivt och mindre koldioxidintensivt, tryggt och säkert transportsystem.

Vid utformningen av nätkonfigurationen, som är geografiskt baserad, måste man ta hänsyn till en rad kriterier, t.ex. effekter med avseende på fysisk integrering och sammanhållning, den inre marknadens behov, yttre och globala handelsflöden, passagerar- och godstrafikens samt kunders behov, nätets samtrafikmöjligheter och intermodalitet, miljö- och klimatförändringsfrågor.

Därför omfattar de allmänna principerna för utformningen av TEN-T på alla strategiska nivåer (även det övergripande nätet) följande:

- Multimodalitet, dvs. intermodala förbindelser och strukturer för sammodala och/eller kombinerade transporter.
- Samtrafik och nätoptimering.
- Driftskompatibilitet och ökad effektivitet för alla transportsätt.
- Hållbarhet, genom minskade växthusgasutsläpp ("utfasning av fossila bränslen") för att på så sätt minimera föroreningarna och klimatförändringarnas effekter samt genom efterlevnad av EU:s miljölagstiftning, däribland Esbokonventionen och särskilt följande direktiv: direktivet om strategisk miljöbedömning (SMB), EIA-direktivet, habitat- och fågeldirektiven, vattenramdirektivet, översvämningdirektivet
- Uppmärksamhet på skyddet av biologisk mångfald, särskilt Natura 2000-nätet, när det gäller transportinfrastruktur.
- Fokus på tjänstekvalitet både för godstrafikkunder och passagerare.
- Trygg och säker transportinfrastruktur.
- Användning av avancerad teknik och intelligenta transportsystem (ITS).
- Minimering av investerings-, underhålls- och driftskostnader, men ändå inriktning på att bidra till att relevanta policy mål och nedanstående kriterier uppfylls på ett balanserat sätt.

Dimensioneringen och utrustningen av de olika nätdelarna kommer att bestämmas av passagerar- och godstrafikens efterfrågan och kunders behov, behovet att undanröja flaskhalsproblem som påverkar långdistanstrafikflödet och det internationella trafikflödet (även miljöflaskhalsar), målet att minska restiderna och förbättra tillförlitligheten, samtidigt som siktet är ställt på att bidra till att uppnå klimatmålen och ta hänsyn till miljömål som att hindra eller lindra luft-/vattenföroreningar och buller, och att minimera eller kompensera alla

eventuella betydande effekter på miljön, särskilt vad avser bevarandemålen och Natura 2000-områdenas integritet.

Planeringen av stomnätet omfattar fyra viktiga och successiva steg:

- (1) Identifiering av de noder som bestämmer nätets övergripande utformning.
- (2) Sammanlänkning av huvudnoderna och val av de intermediära noder som ska integreras i nätet.
- (3) Fastställande av de relevanta tekniska parametrar som ska tillämpas, i förhållande till de funktionella behoven och kapacitetsbehoven.
- (4) Integrering av relevant materiell eller immateriell kompletterande infrastruktur eller stödinfrastruktur, i syfte att möta operatörernas och användarnas krav i linje med särskilda policymål, och för att öka effektiviteten och hållbarheten.

De huvudnoder som bestämmer hur nätets basstruktur ska utformas kommer att vara

- de största och viktigaste noderna, såsom medlemsstaternas huvudstäder, andra städer och tätorter av överregional betydelse vad avser förvaltning, ekonomi, socialt och kulturellt liv samt transporter.
- de stora yttre hamnar och de interkontinentala storhamnar och –flygplatser som förbinder EU med yttrevärlden, samt det viktigaste inlandshamnarna och godsterminalerna.

Mindre städer eller mindre viktiga städer, flygplatser, godterminaler etc. kommer att utgöra intermediära noder som, när de integreras i nätet, kommer att avgöra den exakta sträckningen. De urbana noderna har en komplex uppsättning funktioner i transportsystemet, då de förbinder

- nätets olika länkar, även de som ingår i det övergripande nätet,
- de aktuella transportsätten (intermodala övergångar),
- långdistans- och/eller internationella transporter, regionala och lokala transporter.

Länkarna förbinder huvudnoderna, i allmänhet ”grannhuvudnoder”, som tillsammans bildar långsträckta polygonala kedjor eller korridorer och avspeglar viktiga (potentiella) långdistansgående eller internationella trafikflöden.

För att nätets sammanlagda effektivitet ska bli så hög som möjligt, bör länkarna idealiskt sett vara dragna så direkt som möjligt. Det måste dock göras en avvägning mellan direkt linjedragning och genomförbarhet mot bakgrund av trafikbehoven, den ekonomiska lönsamheten och miljöaspekterna. I praktiken blir det nödvändigt med omvägar för att

- integrera intermediära noder, om detta motiveras av att fördelarna uppväger nackdelarna,
- så långt som möjligt följa infrastruktur som redan finns eller som är under genomförande,

- möjliggöra sammanslagning av trafikflöden och därmed skapa ökad effektivitet och hållbarhet (om trafiken på de berörda sträckorna motiverar detta och det inte skapas flaskhalsar på grund av överlappning med andra leder),
- möjliggöra uppdelning i passagerar- och godstrafikflöden om motiverat, och
- komma runt naturliga hinder, bebyggelseområden samt ömtåliga områden och områden som är känsliga i miljöhänseende.

När trafikeffektiviteten på en sträcka eller sammanhållningen påverkas allvarligt av en redan existerande omväg, kan detta tyda på att en förbindelse ”fattas”.

De tekniska parametrarna bestäms av avsedd funktion, trafikvolym och driftsaspekter som t.ex. vilken tjänstenivå som fordras och målet att skapa likvärdiga villkor längs en sträcka.

Det är viktigt att uppnå maximal kontinuitet, och därför kommer de projekt som för närvarande har högst prioritet och som präglas av gemensamma insatser och lång erfarenhet att utgöra den centrala delen i stomnätet. Vissa justeringar kommer dock att göras där så krävs.

Nätplaneringen med denna metod kommer att åtföljas av en process för optimering och konsekvensbedömning. För att undvika försök att mäta i penningvärde sådant som inte kan mätas på detta sätt, t.ex. sammanhållningseffekter, kommer man i enlighet med rekommendationerna från expertgrupp 1 att tillämpa analys baserad på flera olika kriterier. Det måste dock fastställas en viktning, i syfte att skapa balans mellan mål som står i konflikt med varandra.

Innovativa infrastrukturåtgärder

Stomnätet bör prioritera de transportinfrastrukturrelaterade åtgärder som vuxit fram ur EU-politiska mål som t.ex. följer av Europa 2020-strategins transport-, energi-, klimat- eller innovationspolitik.

Dessa åtgärder bör i möjligaste mån identifieras redan i inledningsskedet för den reviderade TEN-T-planeringen, så att tillräcklig överensstämmelse med de överenskomna policymålen kan garanteras. Åtgärderna bör identifieras på grundval av en uppsättning specifika kriterier och standarder. Det kommer att krävas flexibilitet som är tillräckligt stor för att ge utrymme för löpande utveckling av kriterier och standarder som är anpassade till framtidens policyutveckling. De nya TEN-T-riktlinjerna skulle kunna definiera processen eller förfarandet för identifiering av sådana kriterier och standarder, och för hur de kan anpassas till föränderliga behov (t.ex. genom delegering av befogenheter eller tillämpningsföreskrifter). Kriterierna bör baseras på resultat- och kvalitetsmål för samtliga transportsätt och deras intermodala integrering med varandra.

Intelligenta transportsystem (ITS), innovation och ny teknologi utgör en viktig del av stomnätet. ITS bör leda till att infrastrukturen används effektivt och de är nyckeln till genuin nätintegrering. De kan även bidra till miljöprestanda, (energi-)effektivitet, trygghet och säkerhet, samt till mobilitet för passagerare och gods. De bidrar även till att länka samman TEN-T-korridorer och stadstransportnät.

Inom ramen för framtidens TEN-T förväntas det finnas behov av stödjande infrastruktur och utrustning för följande ITS-tjänster: rese- och trafikinformation, trafikledning och effektivitetsfrämjande åtgärder, tillämpningar som sammanlänkar olika transportsätt och garanterar förbindelse med kollektivtransportsystem samt godstransporttjänster och relaterade tjänster. Gemenskapens mål på området integritet och datasäkerhet måste också stödjas i detta sammanhang. Integritets- och säkerhetskrav bör integreras i standarder, bästa praxis, tekniska specifikationer och system.

Inte minst bör TEN-T, i linje med 2020-målen, vara rustat för teknisk innovation och tekniskt kunnande, så att de kan ta emot nya generationer fordon och stimulera till framsteg på infrastrukturuområdet, särskilt när det gäller energiförsörjningen för transporter. Vägsektorn kan utnyttja alternativ till flytande bränsle, men behöver laddningsinfrastruktur för elfordon. Inom sjötransporter har flytande naturgas (LNG) många fördelar framför marin dieselolja, men det krävs infrastruktur för bränslepåfyllning om användningen ska kunna bli utbredd. Användning av rena, alternativa bränslen bör främjas som en integrerad del av den framtida TEN-T-utvecklingen. Det finns redan tekniska lösningar, men det krävs betydande ansträngningar för att de ska bli ekonomiskt överkomliga och kunna användas mer effektivt.

Är de principer och kriterier för utformning av stomnätet som beskrivs ovan adekvata och praktiskt tillämpliga? Vilka är deras starka respektive svaga punkter, och är det något annat som bör beaktas?

I vilken utsträckning bidrar de kompletterande infrastrukturåtgärderna till målet att skapa ett framtidsorienterat transportsystem? Finns det något sätt att stärka deras bidrag till detta?

Vilken särskild roll skulle TEN-T-planeringen rent allmänt kunna spela för att öka transportsektorns bidrag till Europa 2020-agendans strategiska mål?

4. GENOMFÖRANDE AV TEN-T

För att göra TEN-T-politiken så effektiv som möjligt är det viktigt att garantera överensstämmelse mellan nätplaneringens tillämpningsområde och de medel och verktyg som står till förfogande för genomförandet och som finns både på nationell nivå och på gemenskapsnivå.

4.1. Bedömning, prioritering och icke-finansiella instrument

Efter det att planeringsprocessen utmynnat i definitionen av TEN-T, är det nödvändigt att bedöma och prioritera olika infrastrukturprojekt (i enlighet med de mål som beskrivs under punkt 3) och på så sätt se till att TEN-T-finansieringen får större genomslagskraft och kraftigare hävstångseffekt. Det vanliga projekturvalet genom ansökningsomgångar kommer i allmänhet även i fortsättningen att ägnas åt sträckor eller länkar som saknas eller problem med flaskhalsar på TEN-T, men utöver detta kommer TEN-T-planeringen hädanefter också att handla om att välja ut projekt av högt mervärde för EU och för TEN-T:s stomnät. Detta kommer att kräva bedömningar som täcker hela stomnätet och som är baserade på konsekventa och tillförlitliga uppgifter samt erkända metoder.

För att projekt med högst mervärde för EU ska kunna genomföras är det ytterst viktigt att definiera hur sådana projekt ska identifieras samt att genomföra dem på ett samordnat sätt.

Kommissionen skulle även kunna överväga att förlänga mandatet för de europeiska samordnare som arbetar med viktiga gränsöverskridande projekt och låta dessa även omfatta ”paket” innehållande mindre infrastruktur- och driftsåtgärder på korridorbasis.

I syfte att höja effektiviteten i planeringen, finansieringen och genomförandet av TEN-T-projekt, kunde de framtida riktlinjerna även omfatta bestämmelser som uppmanar de berörda medlemsstaterna att ingå relevanta avtal.

4.2. Finansiering

Enligt den gällande budgetplanen (2007–2013) finansieras TEN-T-projekt framför allt genom medlemsstaternas budgetar (196 miljarder euro) med stöd från EU-instrument: TEN-T-programmet tillhandahåller 8 miljarder euro, medan Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och sammanhållningsfonden står för 43 miljarder euro, vilket motsvarar omkring 11 % av budgeten för hela sammanhållningspolitiken. EIB ger också ett väsentligt bidrag (65 miljarder euro) genom lån och en rad finansiella instrument som är relevanta för transportinfrastruktur. Slutligen har antalet offentlig-privata partnerskap i EU ökat de senaste åren, men de förblir ett undantag i samband med järnvägsprojekt över stora avstånd.

Till följd av en rapport från Europeiska revisionsrätten i 2005 togs ett viktigt steg i uppföljningen av genomförandet av TEN-T-riktlinjerna 2004. De fleråriga besluten har möjliggjort mer långsiktiga åtaganden och garantier från EU:s sida, vilket samtidigt medfört en väsentligt ökad EU-finansiering till gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsavsnitt (dvs. en ökning till över 60 % av det fleråriga programmet för 2007–2013). Dessutom har inrättandet av TEN-T Executive Agency och utseendet av de europeiska samordnarna väsentligt förbättrat genomförandet av TEN-T-projekt.

En central fråga för översynen av TEN-T-riktlinjerna och för den fleråriga finansiella ramen efter 2013 är hur man på bästa sätt ska kunna utnyttja EU:s finansiella bidrag för att bättre uppnå målen i riktlinjerna. I sitt förslag till en Europa 2020-strategi meddelar kommissionen att den kommer att sträva efter att ”använda EU:s finansieringsinstrument (t.ex. landsbygdsutveckling, strukturfonder, FoU-ramprogrammet, de transeuropeiska näten, EIB) som en del av en konsekvent finansieringsstrategi där man sammanför EU-finansiering och privat och offentlig finansiering på nationell nivå.” Ökade investeringar i offentlig infrastruktur kan mycket väl vara ett stöd i strävan efter ekonomisk återhämtning, eftersom de får en positiv multiplikatoreffekt på kort sikt, och kan förbättra ett lands konkurrenskraft på längre sikt. Investeringar i infrastruktur skapar även jobb och kan därför hjälpa till att motverka konjunkturedgångens negativa effekter för sysselsättningen, även om de också kan leda till försämrade offentliga finanser. Kommissionen anser därför att finansieringsarrangemangen på EU-nivå måste integreras i en tydlig strategi för EU-finansiering, som i högre grad kan samordna de disponibla finansieringskällorna och öka det mervärde dessa tillför genomförandet av EU:s mål. Syftet med en sådan finansieringsstrategi skulle vara att öka hävstångseffekten hos EU-bidragen, genom att påverka valet av finansierade projekt och koncentrera de disponibla EU-resurserna ytterligare. En annan central princip för en sådan finansieringsstrategi skulle vara att garantera konsekvens mellan EU:s och nationella finansieringsprioriteringar, i full överensstämmelse med riktlinjerna.

För att klara dessa utmaningar men utan att EU:s förestående budgetöversyn påverkas, bör det övervägas att införa en integrerad EU-finansieringsram för att samordna de olika EU-instrumenten för transportområdet, såsom TEN-T-programmet och de TEN-T-anknutna bidragen från sammanhållnings- och strukturfonderna. Finansieringsramen bör inte

nödvändigtvis begränsas till stöd för investeringar i infrastruktur, utan skulle också kunna bidra till att integrera andra inslag med anknytning till transportpolitiken (Marco Polo, Sesar, införande av ny teknik, gröna korridorer, förbindelser till grannländer, forskning och utveckling på transportområdet) för att främja etableringen av integrerade transportsystem.

EU-finansieringsramen bör också ge vägledning rörande nationella investeringar på grundval av de EU-prioriteringar som fastställs i planeringsramen för TEN-T och skulle därmed även kunna omfatta andra finansieringskällor, såsom inkomsterna från transportverksamhet.

En sådan finansieringsram förutsätter att det utarbetas rättvisa, tydliga och effektiva kriterier för fastställande av vilka projekt som ska få stöd, utifrån projektens mervärde för EU.

Det är viktigt att bidraget från EU:s finansieringsram samordnas i mycket hög grad med EIB:s portfölj för transportprojekt, för att garantera att EU-stödet får så stor hävstångseffekt som möjligt men även för att dra nytta av bankens know-how och skapa synergieffekter mellan de två institutionerna. Vidare kunde EIB:s sakkunskap användas redan på ett tidigare stadium vid genomgången och bedömningen av projekten i samarbete med kommissionen och TEN-T Executive Agency. I nästa steg skulle EIB också kunna bidra med den sporre som krävs för att bättre mobilisera privata finansieringskällor genom att göra det lättare att utnyttja offentlig-privata partnerskap.

På vilket sätt kan de olika källorna till EU-finansiering samordnas bättre och/eller kombineras för att påskynda TEN-T-projektens genomförande och uppfyllandet av de politiska målen?

Hur kan EU:s finansieringsstrategi samordna och/eller kombinera olika finansieringskällor på EU-nivå och nationell nivå samt offentlig och privat finansiering?

Skulle införandet av en EU-finansieringsram vara ett lämpligt sätt att åtgärda det bristande genomförandet när det gäller TEN-T-projekten och de politiska målen?

5. DEN RÄTTSLIGA OCH INSTITUTIONELLA RAMEN FÖR ÖVERSYNEN AV TEN-T-STRATEGIN

Enligt den juridiska expertgruppens rekommendationer kommer kommissionen nu att utforska följande strategi inför den förestående revideringen av TEN-T-riktlinjerna:

- En kombination av TEN-T-riktlinjerna och budgetförordningen för TEN, vilka båda är baserade på artikel 171 i EU-fördraget, i syfte att stärka kopplingen mellan de politiska prioriteringarna för TEN-T och de finansiella resurserna, men även för att förenkla den rättsliga ramen.
- En ny förordning som gemensam rättsakt för riktlinjerna och beviljandet av finansiellt gemenskapsstöd.
- Ett möjligt tillägg till fördragsgrunden i artikel 172 i EU-fördraget om transeuropeiska transportnät och artikel 100 i EU-fördraget som styr den gemensamma transportpolitiken, som kommer att specificeras med hänsyn till det slutliga innehållet i utkastet till förslag till TEN-T-riktlinjer.

- En exakt definition i den nya förordningen av målen, innehållet, tillämpningsområdet samt varaktigheten för de befogenheter som delegerats till kommissionen i enlighet med artikel 290 i EU-fördraget, i syfte att ersätta och ändra icke väsentliga delar av förordningen och därigenom göra det lättare att reagera på den löpande utvecklingen och uppfylla ”flexibilitetsmålen”.
- Ett förtydligande av ansvarsområdena för de medlemsstater som spelar en avgörande roll i genomförandet av TEN-T-projekt, i TEN-T-projektens olika faser (planering, finansiering, genomförande, översyn).

På vilket sätt kan TEN-T-politiken dra nytta av de nya rättsliga instrument och bestämmelser som beskrivs ovan?

Synpunkter

Kommissionen uppmanar berörda parter att lämna synpunkter och förslag med utgångspunkt i de idéer och frågor som presenteras i detta och två anknyttande dokument: kommissionens arbetsdokument *TEN-T policy – Background Papers* och expertgruppernas rapporter som finns på webbplatsen för översynen av TEN-T-strategin (TEN-T policy review):
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

Synpunkter bör skickas till MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu senast den 15 september 2010.

Svaren kommer att offentliggöras på Internet, om inte bidragslämnaren begär att personuppgifterna inte ska offentliggöras eftersom ett offentliggörande skulle skada hans eller hennes legitima intressen. I sådana fall kan bidraget offentliggöras anonymt. Yrkesorganisationer som svarar på detta samråd uppmanas att registrera sig i kommissionens register för intresseorganisationer (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin/>). Detta register inrättades inom ramen för det europeiska initiativet för att främja öppenhet i syfte att ge kommissionen och allmänheten information om intresseorganisationernas mål, finansiering och struktur.

Kommissionen, EU:s transportministrar, Europaparlamentets ledamöter och olika intressenter kommer att diskutera frågorna som tas upp i denna översyn av TEN-T-strategin under TEN-T-dagarna 2010. TEN-T-dagarna kommer att organiseras av Europeiska kommissionen och det spanska ordförandeskapet, och de äger rum i Zaragoza den 8–9 juni 2010. Program, dokument och rapporter kan hämtas på http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf.