

**Yttrande från Regionkommittén om**

- ”Årsrapport från de sex europeiska samordnarna om utvecklingen av TEN-T” och
- ”De transeuropeiska näten: mot en integrerad strategi”
- ”Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna”

(2007/C 305/02)

**REGIONKOMMITTENS REKOMMENDATIONER:**

- Regionkommittén vill börja med att framhålla de transeuropeiska transportnätens (TEN-T) stora betydelse och att de på ett väsentligt sätt bidrar till att uppnå Lissabonmålen.
- Kommittén vill även uppmärksamma den viktiga roll som samordnarna kan spela när det gäller att få till stånd en överenskommelse mellan medlemsstaterna om enhetliga parametrar för de olika nationella grenarna av varje transportled inom TEN-T. Till stöd för detta uppmanar ReK kommissionen att låta överenskommelsen bli en förutsättning för EU:s finansiella stöd.
- Kommissionen skulle också kunna uppmuntra nätverk mellan lokala och regionala aktörer som berörs av prioriterade TEN-T-projekt, till exempel via ett forum som anordnas varje år. Regionkommittén är för övrigt intresserad av och villig att samarbeta med kommissionen i detta sammanhang.
- ReK beklagar än en gång den slående diskrepansen mellan å ena sidan de stora behoven av TEN-T-projekten i EU (som nämns i meddelandet) och den avgörande betydelse som ett ekonomiskt incitament från EU kan ge och å den andra sidan de blygsamma budgetanslagen, som visserligen är koncentrerade till gränsöverskridande leder och flaskhalsar. Vi insisterar därför på behovet av samverkan mellan alla tillgängliga finansieringskällor på EU-nivå.
- Regionkommittén betonar att en utvidgning av transportlederna över EU:s gränser är mycket viktig för att utveckla handeln och främja personers rörlighet, inte bara när det gäller grannländerna utan också övriga världen.

**Referensdokument**

Årsrapport från de sex europeiska samordnarna om utvecklingen för vissa projekt inom det trans-europeiska transportnätet

KOM(2006) 490 slutlig

De transeuropeiska näten: mot en samordnad strategi

KOM(2007) 135 slutlig

Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna till grannländerna

KOM(2007) 32 slutlig

**Föredragande:** Bernard SOULAGE (FR–PSE), Förste vice regionpresident i Rhône-Alpes

**Politiska rekommendationer***A. Transeuropeiska nät*

## Allmänt

1. Regionkommittén vill börja med att framhålla de transeuropeiska transportnätens (TEN-T) stora betydelse och att de på ett väsentligt sätt bidrar till att uppnå Lissabonmålen. De stärker den regionala sammanhållningen och regionernas konkurrenskraft genom att underlätta handeln och personers rörlighet. De europeiska medborgarna i EU:s regioner kommer att märka av effekterna av TEN-T i sin vardag, och det kan inte annat än stärka EU:s legitimitet.

## Samordnarnas rapporter

2. ReK vill särskilt tacka samordnarna för deras effektiva arbete för att förverkliga prioriterade TEN-T-projekt, vilket visar att de fyller en mycket värdefull funktion.

3. Kommittén anser att deras arbete och kommissionens information om detta i hög grad underlättar insynen i dessa projekt och deras genomförande. Vi hoppas därför att denna dialog mellan Regionkommittén och kommissionen skall fortsätta på ett aktivt sätt, särskilt som många regioner berörs direkt av de investeringar som görs på deras territorium.

4. ReK har framfört allt tagit fasta på följande positiva inslag i samordnarnas arbete, som innebär

- en bättre kunskap om projekten och om hur långt de har framskridit, vilket ger en klarare bild av alternativen när man anslår medel från TEN-T-budgeten,
- en klar förbättring av samordningen mellan aktörer, framför allt för de gränsöverskridande avsnitten, som bedöms som svårast att bygga ut, och därmed en ökad effektivitet vid studier och utformning av projekt, särskilt i de fall då det tidigare saknades en internationell formell struktur (till exempel mellan Slovenien och Italien),
- att varje projekt kopplas till en bestämd person, något som vid gränsöverskridande projekt kan underlätta det ofta komplicerade mellanstatliga samarbetet och utnyttja EU:s tyngd och oberoende ställning vid främjandet av eller argumenteringen för ett projekt (till exempel Loyola de Palacios ansvar för förbindelsen Lyon-Turin).

5. Kommittén konstaterar att samordnarnas funktion också har underlättat samordningen mellan ministerierna inom ett och samma land, eftersom de övervakas av en extern observatör.

6. ReK instämmer med kommissionen om att det krävs ett tillräckligt stort bidrag (en kritisk massa, som av samordnarna ofta bedöms ligga på den högsta tillåtna nivån) till gränsöverskridande projekt för att hjälpa dem att komma igång och därmed skapa en maximal hävstångseffekt och draghjälp vid utbyggnad av nationella länkar.

7. ReK insisterar på den centrala frågan om driftskompatibilitet, som i hög grad bestämmer den ekonomiska avkastningen på investeringarna. Vi framhåller särskilt att man vid utbyggnaden av ERTMS (European Rail Traffic Management System) har valt att koncentrera sig på sex prioriterade godtransportkorridorer, vilket kommer att göra det lättare att effektivt utnyttja och attrahera investeringar till nya infrastrukturer i dessa korridorer.

8. Kommittén vill även uppmärksamma den viktiga roll som samordnarna kan spela när det gäller att få till stånd en överenskommelse mellan medlemsstaterna om enhetliga parametrar för de olika nationella grenarna av varje transportled inom TEN-T. Till stöd för detta uppmanar ReK kommissionen att låta överenskommelsen bli en förutsättning för EU:s finansiella stöd.

9. Kommittén understryker, i likhet med de flesta rapporter, att ett optimalt utnyttjande av dessa investeringar kräver att medlemsstaterna genomför ett antal åtgärder: omfördelning mellan transportslagen, god förvaltning av prioriterad användning av infrastrukturerna och effektiv tidsplanering av investeringarna i en viss transportled.

10. ReK föreslår att samordnarna också deltar i erfarenhetsutbytet mellan projekten för att garantera om än inte enhetliga metoder, så åtminstone att det sker ett utbyte av idéer och god praxis vid planering och finansiering av projekt. Kommissionen skulle också kunna uppmuntra nätverk mellan lokala och regionala aktörer som berörs av prioriterade TEN-T-projekt, till exempel via ett forum som anordnas varje år. Regionkommittén är för övrigt intresserad av och villig att samarbeta med kommissionen i detta sammanhang.

11. ReK hoppas med tanke på de hittills positiva erfarenheterna på en utökning av samordnarnas nuvarande uppdrag och att man utser fler samordnare för EU-finansierade prioriterade projekt på transportområdet, särskilt sådana områden där det krävs ett kraftfullt, ofta politiskt initiativ för att övervinna svårigheter i planerings- och uppbyggnadsfaserna, och dessutom för prioriterade projekt. Kommittén påpekar dock att samordnarna hittills har utsetts endast för sex okomplicerade projekt som befinner sig i en framskriden fas, medan andra prioriterade leder är i behov av stöd eftersom flera medlemsstater är inblandade i förberedelserna (t.ex. projekt nr 22 som omfattar 8 medlemsstater).

12. Vi noterar att samordnarna i sina olika rapporter, som började publiceras redan i juli 2006, nämner de utvecklingsstapper som snarast måste genomföras för att projekten skall bli trovärdiga och de åtaganden som medlemsstaterna måste göra för att optimalt utnyttja huvudinversteringarna.

13. ReK efterlyser därför en utvärdering av de konkreta framstegen beträffande dessa etapper och åtaganden i avsikt att förbättra underlaget för framtida beslut om budgetanslag till TEN-T under perioden 2007–2013. Samordnarnas analyser och rekommendationer bör i hög grad beaktas i samband med beslut om beviljande av medel, särskilt från det fleråriga TEN-programmet.

14. Eftersom osäkerheten om EU:s finansiering efter 2013 kan ha en hämmande effekt på projekt som kräver mindre utgifter under innevarande budgetperiod anser ReK att man bör överväga åtgärder för att minska detta handikapp.

15. För de prioriterade projekt som samordnarna stöder har kommissionen mer exakt, detaljerad och komplex information om förberedelserna. Detta bör inte motverka en rättvis behandling av projekten.

16. ReK beklagar att det inte har gjorts en samlad analys av dessa projekt och deras utvecklingsgrad samt inbördes synergieffekter. ReK rekommenderar att kommissionen i framtiden tar fram analyser på grundval av aktuell och relevant statistik som skall samlas in i lämplig form i berörda medlemsländer. Trots att meddelandet framhåller behovet av en optimal projektsamordning så har det ännu inte gjorts någon analys av villkoren för en optimal tidsplanering av de transeuropeiska transportnäten. Denna uppgift skulle kunna utföras av TEN-styrgruppen. Analysen skulle kunna komplettera beslutsunderlaget vid tilldelningen av de begränsade budgetmedlen till EU-projekt under perioden 2007–2013.

#### TEN-styrgruppens arbete

17. Regionkommittén håller med kommissionen om att det är viktigt att säkerställa en samverkan mellan TEN-projekt som rör samma transportled och att det på ett positivt sätt kan

påverka investeringarna (lägre kostnader, mindre ingrepp i miljön) och arbetets effektivitet.

18. Med hänsyn till de svårigheter som har konstaterats vid kombinationen av mycket olika projekt (t.ex. järnvägstunnlar och högspänningsledningar) bör detta synergimål ingå i samordnarnas uppdrag, utöver den aviserade manualen med god praxis.

19. ReK beklagar än en gång den slående diskrepansen mellan å ena sidan de stora behoven av TEN-T-projekten i EU (som nämns i meddelandet) och den avgörande betydelse som ett ekonomiskt incitament från EU kan ge och å den andra sidan de blygsamma budgetanslagen, som visserligen är koncentrerade till gränsöverskridande leder och flaskhalsar. Vi insisterar därför på behovet av samverkan mellan alla tillgängliga finansieringskällor på EU-nivå. Kommissionen bör också undersöka nya finansieringskällor inför framtiden. På medellång sikt skulle det därför behövas en översyn av Eurovignette-direktivet med inriktning på större hänsyn till externa kostnader.

20. ReK noterar att fullbordandet av de 30 prioriterade lederna bara kommer att dämpa ökningen av koldioxidutsläpp från transporter med 4 %. Detta är ett mycket blygsamt resultat, och vi hoppas därför att man i samband med översynen av Eurovignette-direktivet skall beakta externa kostnader för att man särskilt, men inte enbart, i känsliga områden skall kunna överväga mer direkta och kraftfulla åtgärder för omfördelning av transportsätten. Införandet av ny informationsteknik, som nämns i meddelandet, kan bidra till detta liksom utvecklingen av intelligenta transportsystem, där exempelvis de asiatiska länderna ligger långt före Europa.

21. ReK stöder den föreslagna utvecklingen av offentlig-privata partnerskap, särskilt om man samtidigt stärker rättssäkerheten och utvecklar innovativa finansieringsinstrument inom Europeiska investeringsbanken. De obestridliga fördelarna med denna typ av arrangemang måste dock alltid vägas mot de eventuella initialkostnaderna, och det är viktigt med en klar riskfördelning mellan parterna.

22. Kommittén understryker att även om fördelarna med avreglering är väl kända inom telekommunikationssektorn så återstår det att visa att detsamma gäller järnvägstransporter. Även om det är realistiskt att vänta sig att de privata investeringarna i järnvägssektorn skall vara lika stora som i telekommunikationssektorn, bör en avreglering inom järnvägssektorn leda till ett bättre utnyttjande av de offentliga investeringar som gjorts.

23. ReK begär att undantagsbestämmelserna för offentlig skuldsättning (enligt Maastricht-konvergenskriterierna) preciseras och eventuellt görs mer flexibla för lån till investeringar i TEN-projekt. Denna fråga är helt klart relevant för alla strategiska utvecklingsinvesteringar i EU.

## B. Utvidgning av de viktigaste transeuropeiska transportlederna

## Allmänt

24. Regionkommittén betonar att en utvidgning av transportlederna över EU:s gränser är mycket viktig för att utveckla handeln och främja personers rörlighet, inte bara när det gäller grannländerna utan också övriga världen.

25. Bättre transportlänkar till EU:s grannländer kommer också att öka effekten av de omfattande investeringarna i TEN-T-näten.

26. ReK instämmer i att en kontrollerad utveckling och integration av transportsektorerna i EU och grannländerna kommer att bidra väsentligt till att uppnå Lissabonmålen eftersom det främjar handel, hållbar utveckling och social sammanhållning.

27. Kommittén konstaterar att denna utvidgning av transportlederna är en viktig faktor när det gäller att stärka demokratin och ekonomin i grannländerna, och att den också bidrar till EU:s grannskapspolitik och spridningen av EU:s regelverk, och därmed underlättar samarbetet på alla nivåer med EU:s grannländer, vilket i några fall kan bana väg för ett framtida EU-medlemskap.

## Högnivågruppens rapport

28. ReK vill särskilt framhålla den mycket höga kvaliteten på den rapport som har utarbetats av högnivågruppen under ledning av Loyola de Palacio, vars minne vi vill hedra.

29. Kommittén värdesätter samrådsprocessen, som har gjort det möjligt att granska och berika arbetet inom högnivågruppen.

30. Vi hoppas att denna innehållsrika och utförliga rapport skall tjäna som underlag för en detaljerad utformning av de åtgärder som planeras på kort och medellång sikt.

31. ReK anser att de gränsöverskridande leder som har fastställts är relevanta:

- De fem "gränsöverskridande lederna" täcker alla förbindelsebehov i förlängningen av de prioriterade TEN-T-lederna genom att de grupperas i stora områden.
- Motorvägar till sjöss, som är en väsentlig förutsättning för den nuvarande utvecklingen av världshandeln, betraktas med rätta som en självständig led.
- ReK konstaterar att förslagen om möjliga förbättringar är mycket lika förslagen om genomförande av de transnationella transportnäten inom EU:
  - Bättre samordning mellan länder längs samma led.
  - Avlägsnande av flaskhalsar av alla slag.

— Bättre driftskompatibilitet.

— Utbyte av god praxis.

32. ReK välkomnar kommissionens strävan att kartlägga och åtgärda konkreta flaskhalsar inom godstransportlogistiken.

33. I rapporten föreslås klara tidsfrister som inte nämns i meddelandet: en översyn och uppdatering av de viktigaste transeuropeiska transportlederna och projekten samt de övergripande åtgärderna skall göras senast 2010, och en halvtidsöversyn 2008.

## Kommissionens meddelande

34. Regionkommittén stöder kommissionens rekommendation att rådet och Europaparlamentet skall beakta förslaget om att konceptet för de alleuropeiska korridorerna och områdena skall revideras enligt riktlinjerna i rapporten.

35. Kommittén beklagar dock att det – trots att lederna betecknas som multimodala – saknas en allmän rekommendation om vilka transportslag som skall prioriteras, bortsett från motorvägar till sjöss, som enligt ReK är mycket betydelsefulla. Sådana allmänna riktlinjer kunde i synnerhet främja omställningen till miljövänligare transportslag.

36. ReK vill därför påminna om några centrala punkter i sitt yttrande av den 14 februari 2007 om halvtidsöversyn av vitboken om den europeiska transportpolitiken:

- Utvidgningen av TEN-T-nätverket till grannländerna är ett av de viktigaste målen för den europeiska transportpolitiken, men slutförandet av TEN-T i EU med 27 medlemsstater måste ha högre prioritet för EU.
- Ett av den europeiska transportpolitikens mål bör vara att minska transporterens miljöeffekter, också genom att uppfylla Kyotoprotokollets krav angående koldioxidutsläpp (punkt 1.4).
- Det bör vara en prioriterad uppgift att åstadkomma en annan balans i fördelningen mellan de olika landtransporterna och att utveckla strategier till förmån för intermodalitet och multimodalitet (punkt 2.1).
- 37. ReK vill således att man lägger särskild tyngdpunkt på miljöaspekterna – som också framhävdes under de offentliga hearingarna – och att man befäster principen att valet mellan transportslagen skall vara i linje med åtagandena från Kyoto och en hållbar utveckling.
- 38. ReK understryker att det är viktigt att man snarast genomför de övergripande åtgärderna för ökad driftskompatibilitet. Dessa åtgärder behandlas i meddelandet, som också innehåller en detaljerad redogörelse för principerna för utformningen av handlingsplaner.

39. Kommittén godkänner den föreslagna institutionsstrukturen, som skall omfatta tre nivåer:

- Regionala styrgrupper som är inbördes samordnade.
- Ministermöten som fattar strategiska beslut.
- Ett sekretariat som lämnar administrativt och tekniskt stöd.

Kommittén anser dessutom att följande hädanefter bör gälla:

- För det första bör sekretariatet finansieras av de berörda länderna och EU-kommissionen gemensamt för att säkerställa kvaliteten och kontinuiteten i dess arbete.
- För det andra ska sekretariatet delta i förarbetet till beslut om tilldelningen av stöd till projekt.

40. ReK beklagar att det i meddelandet finns en viss reservation mot konkreta åtgärder både när det gäller investeringarna och genomförandet av förslagen om institutionsstrukturen.

41. ReK föreslår därför att kommissionen snarast inleder sonderingssamtalen med grannländerna, samtidigt som man inrättar de regionala styrgrupperna, med målet att fastställa åtgärder på kort och medellång sikt.

42. ReK begär att de finansiella insatser som anges i högnivågruppens rapport, men som inte nämns i meddelandet, bekräftas redan i inledningen av denna process.

43. ReK begär också att de berörda lokala och regionala myndighetsnivåerna skall delta på ett väsentligt sätt vid utformning och genomförande av åtgärder, för att man skall kunna uppnå synergieffekter med lokala utvecklingsåtgärder som rör såväl näringsliv som fysisk planering.

Bryssel, den 10 oktober 2007.

Regionkommitténs

Ordförande

Michel DELEBARRE

---