



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.12.2021
COM(2021) 820 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH
RÅDET**

**om utvidgningen av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) till tredjeländer i
grannskapet**

I. Inledning – Omfattningen på samarbetet med tredjeländer

Målet för politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är att möjliggöra smidiga, hållbara och effektiva transporter i hela unionen samtidigt som den sociala, ekonomiska och territoriella sammanhållningen stärks. Denna politik har drivits sedan 1996, och det nuvarande TEN-T-regelverket fastställs i förordning (EU) nr 1315/2013¹ (*TEN-T-förordningen*). Den 14 december 2021 föreslog kommissionen en översyn av den nuvarande policyramen², särskilt för att återspegla prioriteringarna i den europeiska gröna given³, kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet⁴ och konnektivitetsstrategin *Global Gateway*⁵.

TEN-T utgör den högsta nivån av infrastrukturplanering inom unionen. Enligt planerna ska TEN-T-stomnätet, som ska stå färdigt 2030, tillhandahålla högkvalitativa, multimodala förbindelser mellan alla huvudstäder och unionens viktigaste transportleder samt utgöra hörnstenen i det gemensamma europeiska transportområdet. Transportflödena stannar dock inte vid unionens yttre gränser. Med de alltmer globalt sammanlänkade värde- och leveranskedjorna har det under lång tid blivit allt viktigare för unionen att även skapa gränsöverskridande förbindelser med tredjeländer.

TEN-T-politiken har varit ett centralt inslag i utvidgningen av unionens transportpolitik till tredjeländer. Artikel 8 i förordningen utarbetades på grundval av Lissabonfördraget, där vikten av att prioritera gränsöverskridande samarbete med det europeiska grannskapet framhålls (artikel 8 i EU-fördraget). I artikeln fastställs ramarna för samarbetet med tredjeländer, och särskild tonvikt läggs på samarbete med grannländerna, det vill säga den grupp av tredjeländer som omfattas av utvidgningspolitiken, den europeiska grannskapspolitiken, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska frihandelssammanslutningen.

I enlighet med artikel 8.4 i TEN-T-förordningen innehåller bilaga III vägledande kartor som visar TEN-T-nätet utvidgat till vissa grannländer. Sedan TEN-T-förordningen antogs har unionen utvidgat det vägledande TEN-T-nätet till att omfatta

- Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Europeiska frihandelssammanslutningen⁶,
- västra Balkan (Albanien, Bosnien och Hercegovina, Kosovo*, Republiken Nordmakedonien, Montenegro och Serbien)⁷,

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU, EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

² Kommissionens förslag av den 14 december 2021 till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordning (EU) 2021/1153 och förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013, COM(2021) 812.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/758 av den 4 februari 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 i syfte att anpassa dess bilaga III, EUT L 126, 14.5.2016, s. 3.

⁷ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/758 av den 4 februari 2016 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 i syfte att anpassa dess bilaga III, EUT L 126,

- det östliga partnerskapet (Armenien, Azerbajdzjan, Belarus⁸, Georgien, Moldavien och Ukraina)⁹, och
- Turkiet (Turkiets övergripande nät, såsom det införlivats i TEN-T-förordningen).

När det gäller Medelhavsområdet pågår fortfarande arbetet med att identifiera ett övergripande nät som kommer att bilda transportnätet i Medelhavsområdet (TMN-T). Denna process genomförs tillsammans med partnerländerna i södra Medelhavsområdet¹⁰.

Det vägledande nätet gör det möjligt för unionen att göra EU:s engagemang, inklusive det ekonomiska stödet, mer målinriktat. ”Instrumentet för grannskapet, utvecklingssamarbete och internationellt samarbete – Europa i världen” och instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA) III möjliggör och underlättar investeringar i hållbar infrastruktur och gör det möjligt för EU att få tillgång till offentliga och privata investeringar genom internationella finansinstitut för att främja konnektivitet. Sådant stöd ingår i de ekonomiska planerna och investeringsplanerna för västra Balkan¹¹, det östliga partnerskapet¹² och det södra grannskapet¹³. Dessutom kan Fonden för ett sammanlänkat Europa¹⁴ (FSE II) användas för att samfinansiera projekt som huvudsakligen är belägna i unionens och grannländernas gemensamma gränsområden.

I detta meddelande bibehålls TEN-T-politikens fokus på att prioritera samarbete med grannländerna. Inledningsvis beskrivs hur man ska hantera gemensamma utmaningar med utvidgningsländerna och länderna i det europeiska grannskapet och hur unionen i framtiden kommer att samarbeta med dessa partner inom TEN-T-politiken, särskilt när det gäller att göra näten i utvidgningsländerna och andra grannländer mer driftskompatibla med unionens nät. Därefter anges åtgärder för att fullborda det utvidgade TEN-T-nätet i dessa länder.

Meddelandet bygger på strategin för smart och hållbar mobilitet och är nära kopplat till det gemensamma meddelandet om *Global Gateway*. Det bidrar också till målet i den europeiska gröna given om att utveckla ett rent, hållbart och smart transportnät som kan få in unionen och det europeiska grannskapet på en hållbar väg framåt och samtidigt driva på den

14.5.2016, s. 3. * Denna hänvisning påverkar inte Kosovos status och är i överensstämmelse med FN:s säkerhetsråds resolution 1244 och med Internationella domstolens utlåtande om Kosovos självständighetsförklaring.

⁸ De belarusiska myndigheterna har för närvarande avbrutit landets deltagande.

⁹ Kommissionens delegerade förordning (EU) 2019/254 av den 9 november 2018 om anpassning av bilaga III till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, EUT L 43, 14.2.2019, s. 1.

¹⁰ Partnerländerna i det södra grannskapet är Algeriet, Egypten, Israel, Jordanien, Libanon, Libyen (observatörsstatus i unionen för Medelhavsområdet), Marocko, Palestina, Syrien (samarbetet med Syrien stoppades 2011 och har ännu inte återupptagits) och Tunisien. Beteckningen Palestina ska inte uppfattas som ett erkännande av en palestinsk stat och påverkar inte de enskilda medlemsstaternas ståndpunkter i denna fråga.

¹¹ Meddelande, *En ekonomisk plan och en investeringsplan för västra Balkan*, COM(2020) 641 final.

¹² Gemensamt meddelande, *Ökad resiliens – ett östligt partnerskap som fungerar för alla*, JOIN(2020) 7 final, och gemensamt arbetsdokument från avdelningarna, *Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities*, SWD(2021) 186 final.

¹³ Gemensamt meddelande, *Förnyat partnerskap med det södra grannskapet – En ny agenda för Medelhavsområdet*, JOIN(2021) 2 final, och gemensamt arbetsdokument från avdelningarna, *Renewed partnership with the Southern Neighbourhood – Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours*, SWD(2021) 23 final.

¹⁴ Artikel 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, EUT L 348, 20.12.2013, s. 129.

socioekonomiska återhämtningen från covid-19-krisen. Detta meddelande läggs fram tillsammans med kommissionens förslag till en reviderad TEN-T-förordning. Kommissionens förslag omfattar en något ändrad rättslig ram för samarbete med tredjeländer. Bestämmelserna om finansiering av projekt i artikel 8 i TEN-T-förordningen stryks för att undvika en dubbling av lagstiftningen om ekonomiskt EU-stöd. Det införs även nya bestämmelser som stärker kommissionens två samordningsinstrument: stomnätskorridorerna och de europeiska samordnarna. Enligt kommissionens förslag ska en av stomnätskorridorerna även utvidgas till att omfatta västra Balkan.

II. Allmänna mål för TEN-T-politiken avseende grannländer

Utvidgningen av TEN-T-politiken utanför unionens gränser har två övergripande mål: i) Att säkerställa enhetlighet och ändamålsenlighet i ett driftskompatibelt och multimodalt nät mellan medlemsstaterna och deras närmaste grannar och partnerländer. ii) Att göra unionens engagemang (inklusive ekonomiskt stöd) i områden mer målinriktat. I samband med den europeiska grannskapspolitiken och EU:s utvidgningspolitik är utvidgningen av TEN-T även ett sätt att skapa närmare integration och förbereda kandidatländer och potentiella kandidatländer inför en eventuell EU-anslutning. Slutligen kan handeln, och därmed den ekonomiska integrationen, underlättas om utvidgningsländernas och andra grannländers transportnät integreras med TEN-T, vilket påskyndar konvergensen med unionen.

Unionens engagemang sker i form av både utveckling av hård infrastruktur och mjuka åtgärder som syftar till att förbättra transportförbindelserna. Då hård TEN-T-infrastruktur utvidgas till grannländer kommer man att sträva efter att identifiera infrastrukturprojekt som är förenliga med TEN-T-politikens parametrar och mål och bygga upp ett nät i enlighet med dessa. På så sätt kan man bland annat bidra till att minska koldioxidutsläppen från transporter. Att ha tillgång till ett överenskommet och stabilt nät i grannländerna leder till stabilare förbindelser med bättre transporttjänster för invånare och företag. Unionen har ett starkt engagemang för sitt grannskap, och detta är en möjlighet att göra unionens stöd och finansiering mer målinriktade och att skapa den säkerhet som krävs för att frigöra investeringar i infrastrukturprojekt. Dessutom kommer en stabil planering och strategisk utveckling av infrastrukturen att locka till sig stöd från internationella finansinstitut. När investeringar görs i ny infrastruktur bör särskild tonvikt läggas vid att skapa ett TEN-T-nät som uppfyller de högsta standarderna och kraven. Tillgångarna i denna högkvalitativa infrastruktur bör även skyddas över tid genom regelbundet underhåll.

De mjuka åtgärderna rör utveckling av intelligenta transportsystem (ITS) för samtliga transportsätt, vilket kommer att göra det lättare att ta itu med säkerhetsfrågor och skapa hållbara transporter. Här ingår även åtgärder för utbyte av data om multimodala transporter i enlighet med EU-standarder, i syfte att göra godsflödena mer effektiva. 5G-infrastruktur bör också främjas. Dessutom stöder unionen lagstiftningsreformer och en stärkt dialog på teknisk nivå, med utgångspunkt i relevanta EU-instrument och med hjälp av EU-organens aktiva deltagande på transportområdet. På senare år har unionen och ett antal partnerländer ingått associeringsavtal som är avsedda att leda till en tillnärmning till unionens transportlagstiftning och antagande av TEN-T-krav och standarder för driftskompatibilitet.

Bland unionens viktiga prioriteringar finns också målet att minska koldioxidutsläppen från transporter och begränsa klimatförändringarnas inverkan på unionen och dess grannar. TEN-T-politiken kommer att bidra till målen för den europeiska gröna given. Med tanke på detta

bör alla utvidgningsländer och andra grannländer eftersträva den europeiska gröna givens mål att minska de transportrelaterade växthusgasutsläppen med 90 % fram till 2050. Ambitiösa gemensamma åtgärder för att uppnå detta mål kommer att ge unionen och dess grannar en pionjärfördel i den globala omställningen till en hållbar och grön transportsektor.

Deltagande av företag som ägs eller kontrolleras av en fysisk person eller ett företag från ett land utanför EU kan bidra till att förverkliga TEN-T-nätet i EU. Under vissa omständigheter kan ett sådant deltagande i projekt av gemensamt intresse emellertid äventyra säkerheten och den allmänna ordningen i EU. Medvetenheten om detta måste ökas – på ett sätt som går utöver samarbetsmekanismen i enlighet med förordning (EU) 2019/452¹⁵, och utan att påverka tillämpningen av denna – så att offentliga myndigheter kan ingripa om det förefaller sannolikt att deltagandet i ett projekt kommer att påverka säkerheten eller den allmänna ordningen. I kommissionens förslag om en översyn av TEN-T-förordningen föreskrivs därför att medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om alla projekt av gemensamt intresse på sitt territorium där en fysisk person eller ett företag från ett land utanför EU deltar, så att det blir möjligt att bedöma projektets inverkan på säkerheten eller den allmänna ordningen i EU. Grannländerna bör inrätta en liknande mekanism för projekt som rör det vägledande TEN-T-nätet.

III. Viktiga framsteg och utsikter till samarbete med grannländer

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och Schweiz

Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) omfattas av TEN-T-politiken för grannländer. Under årtionden har EES- och Eftaländerna, som i högsta grad integrerade handelspartner till EU, varit nära knutna till utvecklingen av unionsmarknaden. De fyra Eftaländerna – Norge, Island, Liechtenstein och Schweiz – är med sina 13,6 miljoner invånare unionens tredje största handelspartner när det gäller varor och den näst största när det gäller tjänster.

Det utvidgade vägledande TEN-T-nätet i dessa länder är välutvecklat och likvärdigt med unionens nät. EES-/Eftaländernas nät för samtliga transportsätt är väl integrerat med TEN-T-nätet, och två EES-/Eftaländer ingår till och med i en av TEN-T-nätets stamnätskorridorer. Norge ingår i stamnätskorridoren *Scandinavian–Mediterranean*, medan stamnätskorridoren *Rhine–Alpine* (Rhen–Alperna) går igenom Schweiz. De europeiska samordnarna har därför ett nära samarbete med dessa länder när det gäller att fullborda det vägledande TEN-T-stamnätet senast 2030.

Korridoren *Rhine–Alpine* är en av de mest trafikerade fraktrutterna i Europa. Den förbinder Nordsjöhamnarna i Belgien och Nederländerna med Medelhavshamnen i Genua. Korridoren går genom ekonomiskt viktiga centra såsom Bryssel och Antwerpen i Belgien, Randstadsregionen i Nederländerna, de tyska områdena Rhen-Ruhr och Rhen-Neckar, Basel och Zürich i Schweiz samt Milano och Genua i Italien. I korridorens sträckning ingår viktiga

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/452 av den 19 mars 2019 om upprättande av en ram för granskning av utländska direktinvesteringar i unionen, EUT L 79I, 21.3.2019, s. 1.

projekt i Schweiz, inklusive världens längsta järnvägstunnel, Gotthardstunneln. Den 57 km långa tunneln, som går under schweiziska Alperna, öppnades den 1 juni 2016. Tillsammans med Lötschbergstunneln och Ceneribastunneln kommer den att göra järnvägen mer konkurrenskraftig, vilket på ett direkt sätt gynnar EU:s invånare och företag. Unionen bör arbeta för att förbättra sträckorna till/från Gotthardtunneln, där det för närvarande finns en flaskhals på EU-sidan.

Korridoren *Scandinavian–Mediterranean* är en mycket viktig förbindelse mellan nord och syd för den europeiska ekonomin. Inom unionens gränser sträcker sig korridoren från Finland och Sverige i norr till ön Malta i söder och passerar Danmark, norra, centrala och södra Tyskland, Österrike, de viktigaste industriregionerna i norra Italien och södra Italiens hamnar. Genom antagandet av förordningen om FSE II utökades korridoren till Narvik i Norge. I linje med kommissionens meddelande om ett starkare EU-engagemang för Arktis¹⁶ utvidgades korridoren för att skapa en närvaro i norr som kan underlätta godstransporter på land från Arktis och den eventuella framtida norra havsrutten.

Västra Balkan

Västra Balkan har länge varit en prioriterad region för unionen¹⁷. Den 14 september 2021 höll EU-kommissionens ordförande Ursula von der Leyen sitt tal om tillståndet i unionen där hon konstaterade att ”hela regionens framtid ligger [...] i EU”. Med en befolkning på nästan 18 miljoner människor är denna region en viktig marknad för unionen och ett betydande transitområde för transport av europeiska varor. År 2020 uppgick den totala handeln mellan EU och västra Balkan till 50,5 miljarder euro. Västra Balkan har en nyckelroll att spela i de globala värdekedjor som försörjer EU, och denna roll skulle kunna stärkas ytterligare genom bättre transportförbindelser med unionen och inom regionen.

Antagandet av fördraget om upprättande av en transportgemenskap 2017¹⁸ var ett stort framsteg. Enligt detta fördrag ska västra Balkan införliva EU:s transportregelverk i nationell lagstiftning och därmed göra det möjligt att integrera västra Balkan i EU:s transportmarknad före ländernas eventuella anslutning till EU. Detta omfattar områdena tekniska standarder, driftskompatibilitet, säkerhet, skydd, trafikstyrning och trafikledning, socialpolitik, offentlig upphandling och miljö och stöder på så sätt regionens insatser för att överbrygga klyftan till medlemsstaterna. Inom transportgemenskapen håller man på att utarbeta en rullande arbetsplan för utvecklingen av de vägledande stomnäten och övergripande näten inom TEN-T, medan ett permanent sekretariat bistår partnerländerna på västra Balkan att införliva unionens transportpolitik och genomföra TEN-T-projekt.

Partnerländerna på västra Balkan har gjort betydande framsteg när det gäller att förverkliga det vägledande TEN-T-stomnätet. Arbetet inom ett antal viktiga projekt i det vägledande stomnätet har dock halkat efter. Det har visserligen skett förbättringar i anläggningen av

¹⁶ Gemensamt meddelande till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Ett starkare EU-engagemang för ett fredligt, hållbart och välmående Arktis*, JOIN(2021) 27 final.

¹⁷ Anslutningsförhandlingar pågår med Montenegro (sedan 2012) och Serbien (sedan 2014). Förhandlingarna med Albanien och Republiken Nordmakedonien har ännu inte inletts, i enlighet med rådets överenskommelse från mars 2020.

¹⁸EUT L 278, 27.10.2017.

gränsöverskridande infrastruktur, till exempel Svilajbron mellan Kroatien och Bosnien och Hercegovina som öppnades för trafik i september 2021. Det återstår dock en hel del arbete innan man kan säkerställa sammanhängande transporter mellan unionen och västra Balkan. Detta gäller alla transportsätt, men det är i synnerhet järnvägsnätet som kräver modernisering.

Dessutom är andelen hållbara transporter fortfarande liten. Partnerländerna på västra Balkan bedriver ungefär 70 % av sin internationella handel med unionen, men endast 5 % av den totala fraktvolymen transporteras på järnväg, medan återstående 95 % transporteras på vägarna. Dessutom har godstransporterna på järnväg minskat med 40 % sedan 2009, medan järnvägens andel av persontrafiken ligger kvar på ett ensiffrigt tal, med undantag för kollektivtrafiken i några få större städer. Nätet av inre vattenvägar på västra Balkan är fortfarande underutnyttjat för godstransporter till och från unionen. Floderna Donau och Sava rinner genom flera länder i regionen och skulle kunna utnyttjas ytterligare som inre vattenvägar för att flytta trafiken från vägar till mer hållbara transportsätt. Den bristande samordningen mellan nationella och regionala organ som arbetar med utvecklingen av TEN-T i den adriatisk-joniska regionen måste åtgärdas.

Den gör att transportförbindelserna både inom regionen och med unionen blir lidande, vilket är negativt för regionens ekonomiska utveckling och förmåga att locka investerare. Konsekvenserna av detta ses ofta vid gränserna till unionen, där infrastrukturens kapacitet inte alltid motsvarar de registrerade trafikvolymerna, vilket får betydande dominoeffekter inte bara för handeln mellan unionen och västra Balkan, utan också för handeln mellan medlemsstater som använder denna region som transitregion.

Åtta år efter utvidgningen av TEN-T till västra Balkan och fyra år efter ikraftträdandet för fördraget om upprättande av en transportgemenskap har tiden nu kommit att påskynda utvecklingen av TEN-T. Därför är det mycket viktigt att unionen och partnerländerna på västra Balkan genomför TEN-T-politiken på ett mer sammanhängande sätt. Det skulle hjälpa till att överbrygga konnektivitetsklyftan och förbättra den allmänna kvaliteten på transporterna.

För att uppnå TEN-T-politikens mål kan partnerländerna på västra Balkan dra nytta av flera av EU:s finansieringskällor, bland annat instrumentet för stöd inför anslutningen, genom investeringsramen för västra Balkan. Dessutom antog kommissionen en övergripande ekonomisk plan och investeringsplan för västra Balkan 2020¹⁹ som syftar till att främja en långsiktig ekonomisk återhämtning i regionen, stödja en grön och digital omställning och underlätta regional integration och konvergens med unionen. I planen fastställs flaggskepsprojekt som rör alla aspekter av konnektivitet och ett investeringspaket som kommer att mobilisera upp till 9 miljarder euro i bidrag under de kommande sju åren och ge tillgång till upp till 20 miljarder euro i investeringar genom det nya garantiinstrumentet för västra Balkan. Samtliga centrala transportprojekt som ingår i planen – som uppgår till 1,1 miljarder euro med en hävstångseffekt på upp till 4 miljarder euro – ligger i det utvidgade TEN-T-nätet.

EU stöder också makroregionala strategier i regionen, såsom Eusair och EUSDR²⁰, i syfte att göra investeringarna på västra Balkan mer samstämmiga. Samordning mellan Interreg, IPA

¹⁹ Meddelande, *En ekonomisk plan och en investeringsplan för västra Balkan*, COM(2020) 641 final.

²⁰ Europeiska unionens strategi för den adriatisk-joniska regionen och EU-strategin för Donauregionen.

III och andra finansieringsinstrument inom ramen för EU:s makroregionala strategier ökar effekten av genomförda projekt och multiplicerar effekterna av nya projekt.

Unionen bör prioritera TEN-T-projekt som är av strategiskt intresse för regionen och unionen och ha som mål att skapa ett fullständigt och hållbart vägledande stomnät som uppfyller alla krav och förbinder huvudstäderna i regionen med varandra och med unionen. Unionen bör sträva efter att påskynda anläggningen av ny transportinfrastruktur, bygga bort felande länkar, särskilt i gränsöverskridande projekt, och – där så är lämpligt – uppgradera den befintliga infrastrukturen så att den uppfyller TEN-T-kraven. Digital teknik, med stöd av utvecklingen inom telekommunikationsinfrastruktur och utbyte av data om multimodala transporter, bör användas för att möjliggöra driftskompatibilitet mellan näten och skapa effektivare godsflöden. Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) bör ersätta äldre system så att fragmenterade sträckor undviks i nätet. Man bör dessutom prioritera införandet av lösningar för intelligenta transportsystem (ITS) för att förbättra trafiksäkerheten.

En annan viktig prioritering kommer att vara att främja multimodala transportlösningar och påskynda övergången till hållbara transporter som minskar transportsektorns koldioxidutsläpp. Gröna multimodala lösningar, till exempel elektriska laddningsstationer och multimodala knutpunkter, bör utvecklas. Trafiken i och runt städer bör också förbättras genom att man tillhandahåller hållbara alternativ till vägtrafik och undviker flaskhalsar som också leder till högre koldioxidutsläpp.

TEN-T-politiken bör dessutom bättre återspegla västra Balkans geografiska läge i Europa, genom en mer inkluderande strategi. Flera medlemsstater – Kroatien, Ungern, Rumänien, Bulgarien och Grekland – har gemensam gräns med västra Balkan och är starkt beroende av regionens infrastruktur för att tillhandahålla förbindelser med de andra medlemsstaterna. Det föreslagna inrättandet av en europeisk transportkorridor som förbinder denna region med unionen, som presenteras i förslaget till en reviderad TEN-T-förordning, är ett konkret exempel på vad unionen kan erbjuda regionen för att stärka genomförandet av TEN-T-projekt.

Det östliga partnerskapet

Det östliga partnerskapet har spelat en viktig roll för att föra unionen och de östliga partnerländerna närmare varandra. De ekonomiska banden mellan unionen och regionen är starka, och det östra grannskapet är ett viktigt transitområde för transport av europeiska varor österut. Under det senaste årtiondet har handeln mellan EU och det östliga partnerskapet nästan fördubblats och gjort regionen till unionens tionde största handelspartner. För Azerbajdzjan, Georgien, Moldavien och Ukraina är unionen det största handelsblocket, medan unionen är den näst största handelspartnern för Armenien och Belarus. Unionens handel med det östliga partnerskapet uppgick till totalt 82,8 miljarder euro år 2020, och närmare 50 % av denna handel sker mellan EU och Ukraina. Att skapa bättre transportförbindelser med unionen och inom regionen kommer att vara ett viktigt sätt för unionen att stödja denna utveckling.

Det vägledande TEN-T-nätet utvidgades till att omfatta regionen 2018, och ett viktigt resultat av TEN-T-politiken är den framtagna handlingsplanen för investeringar i det vägledande TEN-T-nätet för det östliga partnerskapet. Kommissionen har tagit fram planen tillsammans med Världsbanken, och den innehåller viktiga prioriterade investeringar till ett totalt värde av 12,8 miljarder euro för alla transportsätt i det utvidgade stomnätet. Tidsfristen för slutförande

har fastställts till 2030. Syftet med planen är att hjälpa beslutsfattarna att prioritera strategiska investeringar i transportinfrastruktur, så att det vägledande TEN-T-nätet ska kunna fullbordas. Utarbetandet av en enda, samordnad projektkanal för regionen är viktigt för att TEN-T-politiken ska kunna genomföras. Detsamma gäller den fortsatta utvecklingen av nätet, inklusive de inre vattenvägarna, som inte omfattades av utvidgningen 2018.

Investeringar i hållbara lösningar i det vägledande TEN-T-stomnätet, med stöd av en regelbaserad policy, är ett av de långsiktiga politiska målen för politiken för det östliga partnerskapet efter 2020, såsom det beskrivs i det gemensamma meddelandet *Det östliga partnerskapet efter 2020: Ökad resiliens – ett östligt partnerskap som fungerar för alla*. Denna agenda för perioden efter 2020 är indelad i två pelare – investeringar och styrning – och omfattar ett förslag om en ekonomisk plan och investeringsplan som ska stödja socioekonomisk återhämtning och en bättre återuppbyggnad i partnerländerna och driva på den gröna och digitala omställningen. Planen kommer att omfatta betydande investeringar i transporter (upp till 4,5 miljarder euro), däribland projekt som ingår i det utvidgade TEN-T-nätet.

Den ekonomiska planen och investeringsplanen, och även handlingsplanen för investeringar i det vägledande TEN-T-nätet, för det östliga partnerskapet kommer att vara viktiga för att man ska klara av de många utmaningar som det innebär att skapa ett driftskompatibelt nät som uppfyller TEN-T-kraven. Både väg- och järnvägsförbindelserna mellan unionen och länderna i det östliga partnerskapet är fortfarande otillräckliga och underutvecklade, med flera felande länkar vid gränsövergångarna. Väginfrastrukturens kvalitet, kapacitet och säkerhet är låg. Järnvägsnätets infrastruktur och rullande materiel är i flera fall föråldrade när det gäller kvalitets-, kapacitets- och säkerhetsstandarder. Integrationen av det östliga partnerskapets järnvägsnät med unionens järnvägsnät försvåras dessutom av att det förra har spårvidden 1 520 mm, medan unionens standardspårvidd är 1 435 mm. Det gör det mer komplext att skapa ett driftskompatibelt gränsöverskridande nät och innebär att avancerade tekniska lösningar måste tas fram.

För att ta itu med dessa utmaningar bör det östliga partnerskapet fortsätta att initiera en rad TEN-T-projekt och slutföra projekten för att uppfylla villkoren för stöd och finansiering. Det östliga partnerskapet bör främst satsa på projekt som ingår i det vägledande TEN-T-stomnätet, och då särskilt gränsöverskridande projekt med unionen.

Unionen bör sträva efter att påskynda anläggningen av ny transportinfrastruktur, bygga bort felande länkar, särskilt i gränsöverskridande projekt och i fråga om multimodala förbindelser som även omfattar sjötransporter, samt – där så är lämpligt – uppgradera den befintliga infrastrukturen för att anpassa den till TEN-T-kraven. Unionen bör stödja utvecklingen av innovativa infrastrukturlösningar för att lösa problemet med olika standarder för spårvidd. Digitala lösningar bör användas för att möjliggöra driftskompatibla nät och multimodalitet, öka säkerheten och hållbarheten samt underlätta handel och gränspassager. Det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) bör ersätta äldre system så att fragmenterade sträckor undviks i nätet. Man bör dessutom prioritera införandet av lösningar för intelligenta transportsystem (ITS) för att förbättra trafiksäkerheten. Multimodala transportlösningar och en påskyndad övergång till hållbara transportsätt bör också prioriteras, så att transporternas koldioxidutsläpp kan minskas. När det gäller väginfrastrukturprojekt bör unionen främja utveckling av gröna multimodala lösningar (t.ex. elektriska laddningsstationer och multimodala knutpunkter). En uppgradering av nätet av inre vattenvägar kommer också att prioriteras. Slutligen kommer det att vara viktigt att se till att dessa länder underhåller

infrastrukturen, särskilt när det gäller viktiga projekt som genomförts med hjälp av EU-medel.

Södra Medelhavsområdet

Södra Medelhavsområdet är av särskild politisk betydelse för unionen. Denna region är också en nära handelspartner. År 2020 uppgick den totala varuhandeln mellan unionen och länderna i det södra grannskapet till 149,4 miljarder euro. Det finns möjligheter att utveckla handeln ytterligare, och detta bör stödjas genom förbättrade hållbara transportförbindelser.

På grundval av det mandat som ministrarna i Europa-Medelhavsområdet fick 2013 har unionen och partnerländerna i södra Medelhavsområdet för avsikt att kartlägga ett transportnät i Medelhavsområdet (TMN-T). TMN-T kommer att planeras som ett övergripande nät. För att skapa bättre transportförbindelser mellan unionen och regionen kommer det att vara särskilt viktigt att identifiera kusthamnar i det vägledande TMN-T-nätet.

När sträckningen för TMN-T har identifierats bör partnerländerna i södra Medelhavsområdet snabbt ta fram en genomförandeplan för detta nät där det fastställs vilka projekt som ska vara högprioriterade, med målet att inrätta en projektkanal. Projekt i hamnar, inklusive multimodala förbindelser för ”sista kilometern”, bör prioriteras för att stärka utvecklingen av närsjöfarten.

I det gemensamma meddelandet från 2021 om ett förnyat partnerskap med det södra grannskapet och den åtföljande ekonomiska planen och investeringsplanen för regionen framhålls att förbättrade transportförbindelser är viktiga för utvecklingen i södra Medelhavsområdet. I dessa dokument prioriteras utvecklingen av transportnätet i Medelhavsregionen och reformer av transportpolitiken som fastställts gemensamt i den regionala transporthandlingsplanen²¹. Sjötransporter ingår också i WestMed-initiativet²², som främjar en hållbar utveckling av den blå ekonomin i västra Medelhavsområdet.

I linje med det förnyade partnerskapet med det södra grannskapet och den ekonomiska planen och investeringsplanen för denna region bör unionen intensifiera sitt arbete med att anta de vägledande kartorna över det framtida transportnätet i Medelhavsområdet (TMN-T). Projekt i detta nät som är särskilt viktiga för unionen bör prioriteras. Dessutom bör det stödja genomförandet av den regionala transporthandlingsplanen. Planen innehåller gemensamt fastställda principer för utvecklingen av ett multimodalt, hållbart och integrerat transportsystem, som bland annat inbegriper en strävan efter konvergens i lagstiftningen. Denna strategi överensstämmer med de samarbetsramar som unionen för Medelhavsområdet tillämpar för hållbara transporter och blå ekonomi.

²¹ Regional transporthandlingsplan för Medelhavsområdet (2014–2020).

²² WestMED är en vidareutveckling av den s.k. 5+5-dialogen, där fem EU-medlemsstater (Frankrike, Italien, Portugal, Spanien och Malta) och fem partnerländer i det södra grannskapet (Algeriet, Libyen, Mauretanien, Marocko och Tunisien) deltar.

Turkiet

Unionen och Turkiet bedriver en betydande handel med varandra, och Turkiet är även ett viktigt transitland för unionens handel med Mellanöstern och Fjärran Östern. Unionen och Turkiet har därför ett gemensamt intresse av att utveckla och uppgradera infrastrukturen. Det krävs framsteg i genomförandet av projekt för att man ska kunna dra full nytta av potentialen hos det vägledande TEN-T-nätet i Turkiet. För att göra dessa fördelar så stora som möjligt för både Turkiet och unionen måste infrastrukturutvecklingen samordnas, särskilt när det gäller järnvägarna. Turkiets arbete för att fullborda järnvägssträckan Halkali–Kapikule är ett centralt projekt inom ramen för instrumentet för stöd inför anslutningen (IPA), som ger värdefullt tillträde till TEN-T via Bulgarien. Projektet samfinansieras genom IPA (med 275 miljoner euro) och av de europeiska finansinstituten (EIB och EBRD). Turkiets anpassning till TEN-T-regelverket är fortfarande av avgörande betydelse²³. När väginfrastrukturen mellan unionen och Turkiet planeras är det oerhört viktigt att hänsyn tas till tillgången till alternativa bränslen, vilket även kommer att göras när det gäller västra Balkan och det östliga partnerskapet. Slutligen skulle en bättre samordning av förverkligandet av gränsinfrastrukturen kunna hjälpa till att täppa till luckor i infrastrukturen och förbättra trafikflödena mellan unionen och Turkiet, liksom mellan unionen och området bortom Turkiet.

Förenade kungariket

Förenade kungariket ingick i TEN-T-nätet fram till landets utträde ur EU i slutet av övergångsperioden den 31 december 2020. Fram till dess ingick Förenade kungariket i stomnätskorridoren *North Sea–Mediterranean*, med i högsta grad integrerade transportförbindelser till Kontinentaleuropa och Irland. Till följd av Förenade kungarikets EU-utträde omfattas det inte längre av TEN-T-regelverket.

Det är av särskilt intresse för unionen att bevara Irlands förbindelser med unionens fastland. Unionen agerar därför för att se till att Förenade kungarikets utträde inte påtagligt stör det irländska transportnätet, i synnerhet förbindelsen med Kontinentaleuropa. I och med Förenade kungarikets utträde inledde unionen särskilda åtgärder för att skydda Irlands, och därmed unionens, intressen. Antagandet av förordningen om FSE II innebar att Irland för första gången kom att omfattas av två av TEN-T-nätets stomnätskorridorer. Utöver att även fortsättningsvis ingå i stomnätskorridoren *North Sea–Mediterranean* införlivades Irland även i stomnätskorridoren *Atlantic*, där de tre viktiga hamnarna Dublin, Cork och Shannon-Foynes sammanlänkades med två franska hamnar: Le Havre och Nantes Saint-Nazaire.

Arbetsplanen för korridoren *North Sea–Mediterranean* är ett bevis för att unionens fortsatta arbete för att skydda Irlands transportförbindelser med Kontinentaleuropa. Bland utvecklingsmålen för denna korridor ingår att vidareutveckla sjöförbindelserna och förbättra inlandsförbindelserna till kusthamnar. I planen nämns särskilt att man planerar att främja en rad projekt, däribland vägförbindelsen från Ringaskiddy till Cork och Alexandra Basin i Dublin. Ett åtagande görs även om att säkerställa sjöförbindelserna med det europeiska

²³ Arbetsdokument från kommissionens avdelningar, *Turkey 2021 Report*, SWD(2021) 290 final/2.

fastlandet, vilket betraktas som Irlands viktigaste gränsövergång. Ytterligare investeringar i Irlands hamncapacitet identifieras som ett möjligt sätt att minska Irlands beroende av den brittiska landbryggan.

IV. Slutsats

Utvidgningen av TEN-T-politiken till grannländerna har varit av avgörande betydelse för unionens arbete för att skapa ett driftskompatibelt och multimodalt transportnät. TEN-T-politiken har varit ett viktigt verktyg för att integrera utvidgningsländer genom att skapa bättre transportförbindelser, möjliggöra förenklad handel och påskynda konvergensen med unionen. Detta meddelande har lagts fram tillsammans med förslaget till en reviderad TEN-T-förordning och syftar till att ytterligare fördjupa unionens yttre förbindelser på ett sätt som tar hänsyn till prioriteringarna i den europeiska gröna given och kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet.

Särskilt när det gäller länderna på västra Balkan och i det östliga partnerskapet finns ett stort behov av att påskynda utvecklingen av det vägledande TEN-T-nätet, så att transportförbindelserna med unionen kan förbättras ytterligare. För att omvandla ett lapptäcke till ett nät i dessa regioner måste projekt genomföras på ett mer samstämt sätt och inrättandet av sunda projektkanaler måste påskyndas. Tydliga prioriteringar måste tas fram för de mest kritiska projekten, och projekt som ingår i det vägledande stomnätet måste prioriteras.

Dessutom finns ett behov av att omgående uppdatera den befintliga infrastrukturen och säkerställa underhållet av de befintliga tillgångarna. Den fortsatta utvecklingen av det vägledande TEN-T-nätet bör ha som mål att tillhandahålla ett nät av hög kvalitet. Dessutom bör den syfta till att skapa en resilient infrastruktur som kan stå emot klimatförändringarna.

Mot bakgrund av detta kommer kommissionen att åta sig att

- skapa ett vägledande stomnät som är multimodalt, hållbart och resilient och uppfyller alla krav,
- påskynda anläggningen av ny transportinfrastruktur, bygga bort felande länkar och undanröja flaskhalsar, särskilt över gränserna, uppgradera befintlig infrastruktur så att den uppfyller TEN-T-kraven och säkerställa anpassning till den europeiska gröna given,
- stödja främjandet och användningen av digital teknik för att möjliggöra driftskompatibilitet mellan näten, särskilt ERTMS, ITS, multimodala informationssystem för godstrafik och 5G-infrastruktur; införandet av digital teknik bör göras på ett sätt som säkerställer hög prestanda i hela nätet och mer automatisering,
- uppmuntra sina partner att allvarligt överväga, och tillämpa, optimerat underhåll och optimerad drift av befintliga och nya tillgångar,
- prioritera TEN-T-projekt av strategiskt intresse för västra Balkan och det östliga partnerskapet samt för unionen, för att bättre knyta samman utvidgningsländerna och andra grannländer med unionen,

- bedöma behovet av att se över det befintliga vägledande TEN-T-nätet i utvidgningsländerna och andra grannländer och vid behov inleda en process för att uppdatera det.

Europaparlamentet och rådet uppmanas att stödja detta meddelande som också kommer att läggas fram för Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Europeiska regionkommittén.