



## Transeuropeiska transportnätet

Näringsdepartementet

2011-11-24

### Dokumentbeteckning

KOM (2011) 650 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

### Sammanfattning

Förslaget med förordningen syftar till att ta fram en långsiktig strategi för transeuropeiska transportnät fram till 2030/2050. Det är nära sammankopplat med förslaget att inrätta Fonden för ett sammanlänkat Europa (KOM (2011) 665). Förslaget att inrätta fonden är del av kommissionens förslag till flerårig budgetram för 2014-2020 (KOM (2011) 500). Fonden föreslås utgöra kommissionens instrument för att bevilja medel till investeringar enligt bland annat förslaget om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet. Motsvarande förslag till riktlinjer finns för energi- och digitala nät. De fyra förslagen ska ses som delar av ett och samma lagstiftningspaket.

EU vill inrätta och bygga ut ett fullständigt transeuropeiskt transportnät som består av infrastruktur för transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart och flyg för att därigenom se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt.

Det transeuropeiska transportnätet kommer att byggas ut gradvis med hjälp av en strategi på två nivåer som omfattar ett övergripande nät och ett stomnät. Det övergripande nätet ska vara på plats den 31 december 2050, medan stomnätet ska vara genomfört som en prioriterad åtgärd senast den 31 december 2030.

Det övergripande nätet specificeras genom kartor, infrastrukturkomponenter, infrastrukturkrav samt prioriteringar för att främja projekt av gemensamt intresse.

Sverige välkomnar ambitionen att skapa ett effektivt och hållbart Europeiskt transportsystem. Att få ett fungerande TEN-T är viktigt för den inre marknaden och för att få utväxling av tillväxt i Europa samt för att miljö- och klimatmål ska kunna uppnås.

2011/12:FPM37

# 1 Förslaget

## 1.1 Ärendets bakgrund

Politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har sedan mitten av 1980-talet utgjort den strategiska ramen för infrastrukturutbyggnad inom EU, där syftet är att skapa en inre marknad som fungerar på ett smidigt sätt och att säkerställa ekonomisk, social och territoriell sammanhållning samt ökad tillgänglighet i hela unionen. Detta ledde till 1992 till att en särskild rättslig grund för transeuropeiska nätet infördes i Maastrichtfördraget och vid Europeiska rådets möte i Essen 1994 till att en förteckning över 14 prioriterade projekt antogs.

Europaparlamentet och rådet antog 1996 de första riktlinjerna för TEN-T politiken och infrastrukturplaneringen. Med hänsyn till EU:s utvidgning och de förändringar i trafikflödena som därmed förväntades gjordes 2004 en omfattande revidering av riktlinjerna. Dessutom utökades förteckningen över prioriterade projekt.

Flera finansiella och icke finansiella instrument har inrättats för att främja projektgenomförandet. Till dessa instrument hör TEN:s budgetförordning, Sammanhållningsfonden, Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) samt lån från Europeiska investeringsbanken tillsammans med samordningsinitiativ från kommissionen.

Europaparlamentet och rådet antog 2010 beslutet nr 661/2010/EU om en av tydlighetsskäl omarbetad version av TEN-T riktlinjerna.

Idag är transportinfrastrukturen som sådan väl utbyggd i många viktiga stråk inom Europeiska unionen. Den är dock fortfarande splittrad, såväl geografiskt som mellan och inom olika transportsätt. Samtidigt står transportsektorn för en utmaning när det gäller omställningen till ett hållbart transportsystem.

Mot bakgrund av de utmaningar som TEN-T politiken står inför, vilket även identifierats i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, föreslås i riktlinjerna en långsiktig strategi för TEN-T politiken fram till 2030/2050.

I kommissionens meddelande från 29 juni 2011 (KOM (2011) 500) – en budget för Europa 2020 om nästa fleråriga budgetram (2014-2020) föreslås att en fond för att främja fullbordandet av prioriterade infrastrukturer inom områdena energi, transport och digitala nät inrättas.

## 1.2 Förslagets innehåll

Huvudsyftet med dessa nya riktlinjer, som kommer ersätta beslut nr 661/2010, är att inrätta ett fullständigt och integrerat transeuropeiskt transportnät. Transportnätet kommer att omfatta alla medlemsstater och regioner samt ligga till grund för en balanserad utbyggnad av alla transportsätt i syfte att främja deras respektive fördelar och därigenom se till att nätet ger Europa ett så högt mervärde som möjligt. Råvaruförsörjningsperspektivet är tillvarataget liksom betydelsen för fungerande transportkorridorer för Europas näringsliv som är centralt såväl som behovet av interoperabilitet och vikten av att undanröja tekniska, administrativa och operationella hinder.

Kommissionen har identifierat fem problemområden som behöver hanteras på EU-nivå. Ett av de områdena är att investeringar i transportinfrastruktur ska bidra till att målet om 60 procents utsläppsminskning av växthusgaser från transportsektorn ska nås senast 2050. För att nå klimatmålen är ett förändrat transportmönster med en annan fördelning/användning av de olika transportslagen nödvändigt.

Förslaget innebär att man inrättar och bygger ett transeuropeiskt transportnät som består av infrastruktur för transport via järnväg, inre vattenvägar, vägar och sjöfart och flyg för att därigenom se till att den inre marknaden fungerar på ett smidigt sätt samt för att öka den ekonomiska och sociala sammanhållningen.

Kommissionen föreslår ett övergripande transportnät baserat på medlemsländernas inspel. Det består av ett nätverk av befintlig och planerad

infrastruktur som skall uppfylla specificerade krav. Det övergripande nätet skall vara på plats senast den 31 december 2050.

2011/12:FPM37

Stomnätet ingår i det övergripande nätet och består av de mest strategiskt viktiga delarna. Det är själva ryggraden i det multimodala trafiknätet. Det utgör grundstommen i det multimodala nätet för rörlighet och är inriktat på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, dvs. gränsöverskridande förbindelselänkar som saknas, viktiga flaskhalsar och multimodala knutpunkter. Stomnätet ska vara på plats senast den 31 december 2030.

I riktlinjerna fastställs särskilda krav för övergripande nätet respektive stomnätet. Till exempel tillgång till alternativa drivmedel som är ett krav i stomnät men inte i övergripande nät. Kommissionen kommer övervaka och utvärdera de framsteg som görs när det gäller stomnätets genomförande.

För varje stomnätskorridor ska de berörda medlemsländerna, i samarbete med korridorplattformen, gemensamt utarbeta och meddela kommissionen en plan för utbyggnad av korridoren. Planen skall innehålla egenskaper, genomförandeplan och finansiering.

Insatsområdet i riktlinjerna avser även genomförandeinstrumenten. Kommissionen har utvecklat begreppet stomnätskorridorer med tillbörligt beaktande av järnvägskorridorerna för godstransport. Stomnätskorridorerna kommer att fungera som ett raminstrument för det samordnade genomförandet av stamnätet. De kommer i princip omfatta tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsstater. De bör om möjligt ha en förbindelse med en kustområde. När det gäller verksamheten kommer stomnätskorridorerna att fungera som en plattform för kapacitetsförvaltningen, investeringar, utbyggnad och samordning av multimodala omlastningsanläggningar samt införande av driftskompatibla trafikstyrningssystem.

*Kapitel Ett* innehåller allmänna principer för unionens riktlinjer för utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk. Riktlinjerna omfattar befintlig och planerad infrastruktur, åtgärder som främjar effektiv förvaltning och användning av sådan infrastruktur.

Tillämpningsområdet för transportinfrastrukturen i det transeuropeiska transportnätet består av infrastruktur för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar, vägtransporter, sjötransporter, lufttransporter, samt infrastruktur för multimodala transporter liksom utrustning och intelligenta transportsystem.

*Kapitel två* beskriver ramen för övergripande nätet och dess prioriteringar. Här specificeras de olika tekniska krav som det övergripande transportnätet omfattas av definierat per transportslag samt för ITS, godstransportstjänster ny teknik och innovation. De flesta kraven har en härledning i befintliga direktiv alternativt på järnväg att de härleds från de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD). Här beskrivs också kriterier för säker trafik, klimatsäker infrastruktur och tillgänglighetsperspektivet.

*Kapitel tre* beskriver stomnätet och dess krav. Stomnätet ska bestå av de delar i det övergripande nätet som är strategiskt viktigast för att uppnå målen för politiken för det transeuropeiska transportnätet. Stomnätet ska sammanlänka de knutpunkter och ha anslutningar till grannländers.

*Kapitel fyra* beskriver genomförande av stomnätskorridorer. En stomnätskorridor ska innefatta minst tre transportsätt och sträcka sig över minst tre medlemsländer. Det omfattar de viktigaste gränsöverskridande långdistansflödena i stomnätet. En samordningsfunktion föreslås för stomnätskorridorerna.

*Kapitel fem* beskriver uppdatering och rapportering av utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet. Vartannat år ska kommissionen offentliggöra en lägesrapport om riktlinjernas genomförande. Befogenhet att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges.

Kommissionen ska senast den 21 december 2023 genomföra en översyn av stomnätets genomförande och utvärdera efterlevnaden av de bestämmelser som är fastställda i den föreslagna förordningen.

EU-finansiering av de utpekade prioriteringarna föreslås genomföras genom Fonden för ett sammanlänkat Europa enligt kommissionens förslag (KOM (2011) 665) som avser budgetperioden 2014-2020. Förslagen till riktlinjer respektive inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa ska ses som delar av ett och samma lagstiftningspaket.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Förslaget bedöms inte få några direkta konsekvenser för svensk lagstiftning. Det finns dock EU-direktiv som har införlivats i svensk lagstiftning där TEN-T vägnätet används som referens. Detta gäller bl.a. lagen (2006:418) om säkerhet i vägtunnlar och förslaget till ny vägsäkerhetslag (prop 2009/10:230). TEN-T förslaget kommer följaktligen att påverka tillämpningsområdet för dessa lagar. För det övergripande TEN-T vägnätet handlar det dock endast om mindre uppdateringar varpå effekterna bedöms vara begränsade.

#### 1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Kommissionen har gjort en kvantitativ konsekvensanalys 2011/1212 final. Effekterna av förslaget är att många tekniska krav i transportsystemet bedöms vara kostnadsdrivande. De beräkningar som är presenterade i analysen av kommissionen ger vid handen att fördelarna överstiger kostnaderna av förslaget. De största kostnaderna ligger enligt beräkningarna på järnväg samt på miljöhänsynsrelaterade åtgärder. Analysen av effekterna för Sverige pågår och regeringen har inga beräkningar klara för förslaget ännu. De krav som kommissionen föreslår bedöms dock preliminärt innebära kraftiga fördyringar av de projekt som Sverige skulle kunna få medfinansiering för, om de skulle stå sig. Kraven skulle även komma att ställas på projekt som Sverige ej får medfinansiering för men som finns upptagna på kommissionens förslag till övergripande transportnät.

Som tillägg vill vi avisera att utöver TEN-T förslaget har kommissionen lagt ett förslag till flerårig budgetram för 2014-2020 (KOM (2011) 500) som innebär en ökning av utgiftsvolymen med cirka 7 procent jämfört med innevarande budgetram. Med kommissionens förslag riskerar den svenska EU-avgiften att öka med i storleksordningen 10 miljarder kronor per år. Cirka 5 miljarder kronor är en direkt effekt av den ökade åtagandenivån och de minskade rabatterna, resterande del är en effekt av lågt genomförande och utestående åtaganden från den innevarande budgetramen.

Förslaget att inrätta fonden Connecting Europe Facility för ett sammanlänkat Europa är del av kommissionens förslag till flerårig budgetram som är tänkt att finansiera valda delar i TEN-T framförallt järnväg och horisontella satsningar såsom ERTMS. Sammanlagt 31, 7 miljarder euro är genom fonden samt sammanhållningspolitiken som har öronmärkta 10 miljarder euro allokera för satsningar inom TEN-T perioden 2014-2020. För närmare beskrivning av fonden hänvisas till Faktapromemorian om KOM (2011) 665 slutlig.

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar ambitionen att utveckla ett väl fungerande europeiskt transportsystem i syfte att stärka EU:s konkurrenskraft och tillväxtpotential i linje med Europa 2020-strategin. Det är viktigt att det transporteuropeiska transportnätet är väl fungerande och det är av största vikt att hela unionen, även de glest befolkade nordliga delarna knyts samman med TEN-T stomnätet liksom råvaruperspektivet tillvaratas.

Betydelsen av fungerande transportkorridorer för godstransporter och Europas näringsliv är central, liksom behovet av interoperabilitet och vikten av att korridoransatsen bidrar till att undanröja tekniska, administrativa och operationella hinder. Ett konstaterande är dock att förslaget innehåller ett antal tekniska krav som inte är anpassade till att förutsättningar, behov och transportmängder tydligt skiljer sig åt mellan olika delar av unionen, exempelvis de centrala tätbefolkade delarna och de perifera glest befolkade delarna. Dessa krav skulle sannolikt innebära kraftiga fördyringar av aktuella svenska projekt, krav som möjligen lämpar sig i tätbefolkade länder men som kan vara helt orimliga i ett glesbefolkat land. Kravbördan behöver därför minskas avsevärt från kommissionens sida.

Det är betydelsefullt med gemensamma standarder och harmonisering av regelverk för att garantera effektivitet och operabilitet i transportsystemet.

### 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Övriga medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte i detalj kända. Flera medlemsstater anser dock att förslaget innehåller för högt ställda krav i transportnätet.

### 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Några synpunkter från EU:s institutioner finns inte i detta skede.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget är ute på remiss med sista svarsdatum 30 november 2011.

## 3 Förslagets förutsättningar

### 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget vilar på artiklarna 170- 172 i Fördraget om EU:s funktionssätt . Det fastställer strategin för de transeuropeiska transportnäten och hur dessa ska bidra till att uppnå målen med att skapa ett område utan inre gränser samt social och ekonomisk sammanhållning till förmån för alla unionsmedborgare, ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen. Beslutet tas i enlighet med det ordinarie beslutsförfarandet (kvalificerad majoritet).

### 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

I kommissionens förslag konstateras att ansvaret för att genomföra TEN-T projektet ligger på medlemsstaterna. Kommissionen anser att bristen på samordning mellan medlemsstaterna försvårar möjligheten att tillvarata transportnätverkens roll för den inre marknaden med effektiva transporter. Om inte åtgärder vidtas på EU-nivå finns risk att vi inte får ett väl fungerande och effektivt transeuropeiskt transportnätverk.

Regeringen finner inte skäl att göra någon annan bedömning än den kommissionen har gjort.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionens förslag behandlas för närvarande i rådets arbetsgrupp för landtransporter. En första diskussion om förslaget kan förväntas på TTE-rådet i december 2011. Rådets beslut om gemensam ståndpunkt kan troligen inte föreligga förrän tidigast till sommaren 2012. Europaparlamentet har ännu inte påbörjat behandlingen av förslaget.

Intermodalitet= Transport av gods och passagerare kan ske med utnyttjande av flera transportsätt

TEN –T = Transeuropeiska transportnäten

ITS = intelligenta transportsystem och tjänster eller användning av informations- och kommunikationsteknik inom transportsystemet.