



Budgetreform för ett Europa i förändring

Till finansutskottet

Finansutskottet har den 20 november 2007 berett bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över Europeiska kommissionens meddelande SEK(2007) 1188 Budgetreform för ett Europa i förändring – Dokument för offentligt samråd inför budgetöversynen 2008/09.

Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets båda politikområden Transportpolitik respektive IT, elektroniska kommunikationer och post. Trafikutskottet tar mot denna bakgrund i yttrandet upp i huvudsak följande frågor:

- Utgångspunkter för budgetinsatser inom beredningsområdet.
- Klimatfrågans betydelse för transportsektorn.
- Frågan om och i vilka former EU:s medel bör användas för åtgärder inom trafikens infrastruktur.
- Betydelsen av forskningsinsatser för fortsatt utveckling inom såväl transport- som informations- och kommunikationsområdet.
- Vikten av principer som transparens, tydlighet, objektivitet och förenkling.
- Behovet av uppföljning och utvärdering.

Trafikutskottet har i samband med ärendets behandling informerats av företrädare för Näringsdepartementet om nuvarande resurstilldelning från EU:s budget till främst transportområdet. Med utgångspunkt från bl.a. dessa uppgifter redovisas i yttrandet en översiktlig kartläggning över EU:s budget inom trafikutskottets beredningsområde och då särskilt vad gäller medelsanvisningar till trafikens infrastruktur i Sverige. I sammanhanget kan vidare nämnas att yttrandet har förberetts inom utskottets arbetsgrupp för EU-frågor.

Trafikutskottets överväganden

Kommissionens meddelande

Av det nuvarande interinstitutionella avtalet mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen från maj 2006 om budgetdisciplin och sund ekonomisk förvaltning följer att kommissionen uppmanas att genomföra en fullständig och omfattande översyn som täcker alla aspekter på EU:s utgifter och lägga fram rapport om detta 2008–2009. För att förbereda denna rapport presenterade kommissionen i september 2007 meddelandet SEK (2007) 1188 Budgetreform för ett Europa i förändring. Genom meddelandet inleder kommissionen en bred samrådsprocess i EU på nationell, regional och lokal nivå samt på gemenskapsnivå. Samrådet ska pågå fram till mitten av april 2008 och kommer att bli en viktig utgångspunkt för kommissionens arbete med budgetöversynen. Kommissionen vill genomföra denna översyn utifrån ett långsiktigt tidsperspektiv för att redan nu åstadkomma en budget som ligger i linje med de långsiktiga utmaningarna för EU-samarbetet. Kommissionen förtydligar att översynen inte kommer att innehålla något konkret förslag till ny budgetram för tiden efter 2014; detta blir i stället en uppgift för den nya kommission som tillträder under hösten 2009.

Kommissionen konstaterar inledningsvis att EU:s budget är stor i absoluta tal (mer än 100 miljarder euro per år) men liten om man ser till dess andel av de samlade offentliga utgifterna i EU (mindre än 2,5 %). Budgeten har sedan 1980-talet ökat i fasta priser men minskat i förhållande till bruttonationalinkomsten (BNI), detta trots att unionen utvidgats och fått nya uppgifter.

Budgeten utgör enligt kommissionen ett viktigt instrument för att förverkliga EU:s politiska mål; den bör utnyttjas och förvaltas så effektivt som möjligt i linje med medborgarnas förväntningar samtidigt som den kan anpassas för att avspegla förändrade gemensamma prioriteringar. Kommissionen påminner också om betydelsen av andra åtgärder än finansieringsåtgärder för att genomföra EU:s politik, t.ex. lagstiftning, samordning av politik och utbyte av idéer och bästa praxis. Kommissionen erinrar också om att ekonomiskt stöd inom EU:s politikområden kan utgå i olika former och härröra från olika källor, exempelvis lån och lånegarantier från Europeiska investeringsbanken, samfinansiering med medlemsländerna och privat finansiering.

Kommissionen påpekar att EU-politiken förändrats avsevärt under de senaste årtiondena och att målet har varit att budgeten ska understödja och avspegla denna utveckling. Till exempel har den gemensamma jordbrukspolitikens andel av de totala utgifterna minskat, medan bl.a. utgifterna för politiken för ekonomisk och social sammanhållning samt tillväxtfrämjande åtgärder ökat i omfattning. Kommissionen framhåller behovet av flexibili-

tet inom budgeten för att den ska kunna svara mot skiftande politiska omständigheter. Kommissionen identifierar själv följande nya utmaningar som kan påverka utformningen av den framtida EU-budgeten:

- Europas roll i en situation som utmärks av tilltagande *mångfald och förändring* i en alltmer komplex global värld.
- Globaliseringen som drivkraft för *vetenskapliga och tekniska framsteg*.
- Omvandlingen till *kunskaps- och tjänsteekonomi*.
- Nuvarande födelsetal leder till en förändrad *struktur och balans i dagens samhälle*.
- *Solidaritet* och EU:s engagemang för social rättvisa.
- Effekterna av *klimatförändringen* på miljö och samhälle.
- Klimatförändringen, demografiska förändringar och nya konsumentkrav ger *EU-politiken för Europas jordbruk, landsbygd, landsbygds-samhälle och marina områden* en ny dimension.
- En säker, hållbar och konkurrenskraftig *energiförsörjning*.
- *Migrationstrycket*.
- Den europeiska dimensionen blir allt viktigare när det gäller att garantera medborgarna *skydd och säkerhet*.
- Globaliseringen ställer krav på att Europa måste vara *närvarande på den globala arenan*.

Kommissionen understryker att när EU-budgetens medel tas i anspråk måste man kunna visa att detta är det mest effektiva och rimliga sättet att nå resultat. Kommissionen menar vidare att faktorer som avgör om en utgift på EU-nivå ger ett mervärde är att den har en politisk aspekt, ger klara fördelar när det gäller att främja gemensamma intressen jämfört med om åtgärden vidtas på lägre nivå samt att den planeras, administreras och förvaltas på ett ändamålsenligt sätt. Subsidiaritet och proportionalitet är således i kommissionens mening de viktigaste kriterierna för att avgöra mervärdet av en utgift på EU-nivå. Kommissionen slår fast att effektivitet och ändamålsenlighet måste prägla genomförandet av EU:s politik. Kommissionen lyfter i sammanhanget fram följande frågor:

- Avvägningen mellan att sprida ut stödet på flera olika verksamheter och att koncentrera de disponibla medlen.
- Avvägningen mellan centraliserad och decentraliserad förvaltning. I dagsläget förvaltas ca 22 % av EU:s medel centralt av kommissionen. Omkring 76 % av medlen omfattas av delad förvaltning där kommissionen delegerar medelsförvaltningen till medlemsstaterna.
- Fortsatta förenklingar och stärkta genomförandeinstrument. Kommissionen konstaterar att programmen har omorganiserats i och med starten av innevarande budgetperiod enligt principen ”ett program, en fond” samt att det skapats en bättre avvägning mellan behovet av att göra EU-programmen användarvänliga och kravet på sund ekonomisk förvaltning.
- EU-medlens hävstångseffekt.

- Utnyttjande av genomförandeorgan.
- Samfinansiering.
- Behovet av att sörja för fullständig öppenhet, synlighet och ansvarighet i förvaltningen av budgeten.

I fråga om budgetens finansiering framhåller kommissionen att de valda finansieringsformerna måste kunna garantera att budgetmedlen räcker till för att genomföra EU:s politik. Viktiga principer för utformningen av finansieringen är ekonomisk effektivitet, stabilitet, enkelhet, ”synlighet”, kostnadseffektivitet, ekonomiskt oberoende och tillräcklighet. Kommissionen anser inte att någon av de nuvarande källorna tillgodoser alla dessa behov fullt ut och är därför öppen för att diskutera finansieringskällorna mot bakgrund av dessa principer.

Kommissionen lämnar i meddelandet ett antal frågeställningar som vägledning för det offentliga samrådet:

- Har EU-budgeten kunnat ”reagera” i tillräcklig utsträckning på skiftande behov?
- Hur åstadkoms den rätta avvägningen mellan behovet av stabilitet och behovet av flexibilitet inom de fleråriga budgetramarna?
- En rad nya politiska utmaningar beskrivs i meddelandet. Är det en bra sammanfattning av de viktigaste frågor som EU kommer att stå inför under de kommande årtiondena?
- Vilka kriterier bör användas för att garantera att principen om europeiskt mervärde tillämpas effektivt?
- Hur bör de politiska målen bäst komma till uttryck i utgiftsprioriteringarna? Vilka ändringar behövs?
- Vilken tidshorisont bör gälla för en omorientering?
- Hur kan budgetgenomförandet bli mera effektivt och ändamålsenligt?
- Kan öppenheten och ansvarigheten i samband med budgeten förbättras?
- Kan ökad flexibilitet hjälpa till att ge ett bättre resultat av EU:s utgifter och ökat politiskt gensvar i EU-budgeten?
- På vilka principer bör budgetens finansiering grundas, och hur bör dessa principer omsättas i systemet för egna medel?
- Går det att motivera en fortsatt tillämpning av olika korrigeringar?
- Hur bör förhållandet mellan medborgare, politiska prioriteringar och finansieringen av EU-budgeten utvecklas?

Regeringskansliets faktapromemoria

Regeringskansliet (Statsrådsberedningen) har utarbetat en faktapromemoria (2007/08:FPM13 EU:s budgetöversyn 2008/09) med anledning av meddelandet. När det gäller regeringens ståndpunkt anges följande:

”Utifrån en diskussion om framtida gemensamma prioriteringar och EU:s framtida utmaningar, bör översynen leda till en djupgående reform av EU:s budgetram och en omprioritering mellan utgiftsrubriker. Den framtida budgeten bör grunda sig på subsidiaritet, europeiskt mervärde, proportionalitet och sund ekonomisk förvaltning. Särskilt viktigt är att ange utgiftsprioriteringar utifrån en bedömning av vad som ger störst europeiskt mervärde och effektivast resultat. Andra centrala utgångspunkter är budgetrestriktivitet och samstämmighet mellan olika politikområden. Eventuella beslut inom ramen för den särskilda jordbruksöversynen bör bidra till att hålla öppet för ytterligare reformer och utgiftsminskningar i den gemensamma jordbrukspolitiken i den bredare budgetöversynen. Sådana beslut får inte låsa möjligheten till ytterligare reformer i budgetöversynen. Regeringen avser att verka för ett genomskådligt och legitimt inkomstsystem som möjliggör en rättvis bördefördelning mellan medlemsländerna. Regeringen har en hög ambitionsnivå vad gäller genomförandetakt. Vissa reformer bör om möjligt genomföras redan före 2014. Målet att översynen ska leda till genomgripande reformer är dock överordnat behovet av tidigt genomförande.”

EU:s budget inom trafikutskottets beredningsområde

I det följande lämnas vissa uppgifter om medelsanvändningen från EU:s budget inom trafikutskottets beredningsområde. Redovisningen grundas på en rad kommissionsdokument kompletterat med uppgifter inhämtade främst från Näringsdepartementet. Kartläggningen gör inte anspråk på en fullständig redovisning men lämnar uppgifter om de viktigaste åtgärdsprogrammen inom utskottets båda politikområden: Transportpolitik respektive IT, elektroniska kommunikationer och post.

EU:s nuvarande finansieringsram (2007–2013)

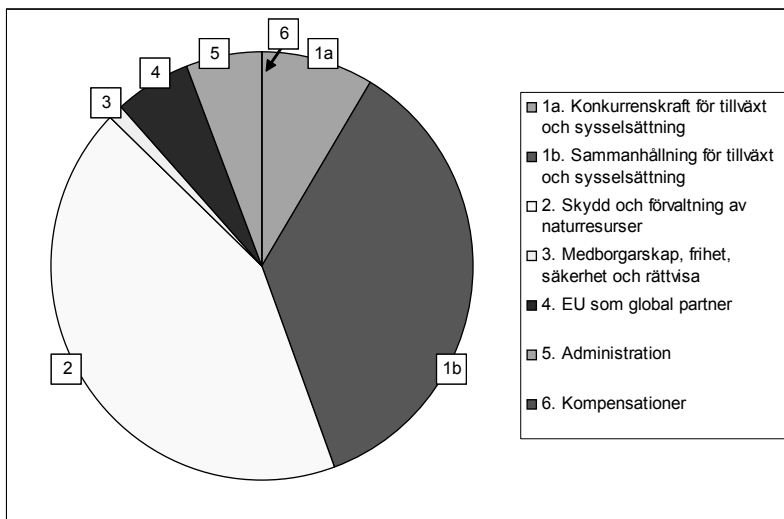
I maj 2006 beslutade Europaparlamentet, ministerrådet och Europeiska kommissionen om nuvarande finansieringsram för perioden 2007–2013, det s.k. interinstitutionella avtalet om budgetdisciplin och sund ekonomisk förvaltning (IIA). Finansieringsramen fastställer tak för hur mycket pengar som EU får avsätta för olika utgiftsområden varje år. Den nuvarande finansieringsramen innehåller följande sex utgiftskategorier, s.k. rubriker:

- Hållbar tillväxt,
- Skydd och förvaltning av naturresurser,
- Medborgarskap, frihet, säkerhet och rättvisa,
- EU som global partner,
- Administration och
- Kompensationer.

Detta innebär en minskning jämfört med föregående finansieringsram som innehöll åtta rubriker. Genom att minska antalet rubriker ökades flexibiliteten i systemet och möjligheterna att beakta händelseutvecklingar som inte kunnat förutspås åtskilliga år tidigare. De delar i finansieringsramen som berör trafikutskottets verksamhetsområde finns i den första kategorin ”Hållbar tillväxt” som i sin tur är indelad i två underrubriker: ”Rubrik 1a – Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning” och ”Rubrik 1b – Sammanhållning för tillväxt och sysselsättning”.

Den nuvarande finansieringsramen är den fjärde i ordningen och uppgår till totalt ca 975 miljarder euro (löpande priser). Dess fördelning per utgiftskategori framgår av diagrammet nedan.

Diagram 1 – Fördelning av EU:s budget (2007–2013) per utgiftskategori



Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning inbegriper satsningar på forskning och teknisk utveckling, transeuropeiska energi- och trafiknät, utbildning, företagande och konkurrens på den inre marknaden och på den socialpolitiska agendan. Den andra underrubriken, *Sammanhållning för tillväxt och sysselsättning*, inbegriper den s.k. sammanhållningspolitiken, alltså EU:s åtgärder för att minska de ekonomiska och sociala skillnaderna mellan regionerna inom unionen. Den nuvarande finansieringsramen innebär ökade satsningar inom framför allt Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning. Totalt ökar finansieringen inom underrubriken med 69 % till 2013 i jämförelse med motsvarande utgiftsområden i 2006 års budget. Finansieringen till den andra underrubriken ”Sammanhållning för tillväxt och sysselsättning” ökar under samma period med 21 %. Störst är ökningarna till de transeuropeiska nätverken (TEN) som får resursförstärkning med 139 % mellan 2006 och 2013. Även EU:s program för miljövänligare godstransportsystem Marco Polo II och EU:s forskningsprogram, det s.k.

sjunde ramprogrammet, får kraftigt ökade resurser; för dessa ökar resurserna med 81 % respektive 75 % till 2013 i förhållande till föregående program.

De enskilda programmen i EU-budgeten av betydelse för trafikutskottets beredningsområde listas i sammanställningen nedan och beskrivs mer utförligt i det följande.

Program i EU-budgeten (2007–2013) som faller inom trafikutskottets beredningsområde

Rubrik 1A – Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning

Sjunde ramprogrammet

Transeuropeiska nät (TEN)

Galileo

Marco Polo II

Ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation

Rubrik 1B – Sammanhållning för tillväxt och sysselsättning

Strukturfonderna

Andra instrument

Europeiska unionens solidaritetsfond

Sjunde ramprogrammet för forskning

Rådet och parlamentet beslutade i december 2006 om ett sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (beslut nr 1982/2006/EG) för åren 2007–2013. Enligt EG-fördraget är EU:s övergripande målsättning på forskningsområdet att främja den vetenskapliga och tekniska grunden för och öka den internationella konkurrenskraften hos industrin i EU. Dessutom ska forskningen understödja den övriga målsättningen inom EU-samarbetet. I detta syfte ska EU som komplement till nationella insatser genomföra program som ska gynna samarbete mellan företag, forskningscentrum och universitet. Liksom är fallet med alla EU-bidrag bygger sjunde ramprogrammet på medfinansiering. Ersättningsnivån för forskning och teknisk utvecklingsverksamhet är normalt 50 %, vissa organisationer (t.ex. små och medelstora företag eller offentliga organ utan vinstsyfte) kan dock få upp till 75 %, och en del verksamheter (t.ex. nätverksarbete och utbildning) kan få ersättning med upp till 100 % av de stödberättigade kostnaderna.

Den största delen av sjunde ramprogrammet har sin grund i EG-fördraget (bl.a. artikel 166) och tilldelas ca 50 520 miljoner euro fram till 2013. Ramprogrammet är indelat i flera särskilda program– däribland ett gränsöverskridande samarbete kring strategiska teman såsom informations- och kommunikationsteknik, transport (inklusive flygteknik) samt rymdforskning.

Temat *informations- och kommunikationsteknik* (IKT) tilldelas ca 9 050 miljoner euro över programperioden och syftar till att stärka den europeiska industrins konkurrenskraft och skapa förutsättningar för Europa att

behärska och utforma den framtida utvecklingen av IKT så att det europeiska samhällets och näringslivets krav uppfylls. IKT utgör kärnan i det kunskapsbaserade samhället. Verksamheten ska stärka Europas vetenskapliga och tekniska bas och garantera en ledande ställning inom IKT på global nivå, bidra till att driva på och stimulera innovation och kreativitet när det gäller produkter, tjänster och förfaranden genom användning av IKT och se till att framsteg inom IKT snabbt omvandlas till fördelar för Europas medborgare, näringsliv, industri och stater. Denna verksamhet ska också bidra till att minska den digitala klyftan och den sociala utslagningen.

Temaområdet *transport (inklusive flygteknik)* tilldelas ca 4 160 miljoner euro och syftar till att på grundval av tekniska och operativa framsteg och den europeiska transportpolitiken med respekt för miljön och naturresurserna utveckla integrerade, säkrare, miljövänligare och intelligentare europeiska transportsystem till gagn för alla medborgare, samhälle och klimatpolitik. Den konkurrenskraft som den europeiska industrin uppnått på den globala marknaden ska även säkras och utvecklas ytterligare.

För temat *rymdforskning* tilldelas ca 1 430 miljoner euro. Syftet är att stödja ett europeiskt rymdprogram med inriktning på tillämpningar som global övervakning för miljö och säkerhet (GMES) till nytta för medborgarna och för den europeiska rymdindustrins konkurrenskraft. Detta ska bidra till utvecklingen av en europeisk rymdpolitik som kompletterar de insatser som görs av medlemsstaterna och av andra nyckelaktörer, inbegripet Europeiska rymdorganisationen (ESA).

Inom temat *säkerhet* som tilldelas ca 1 400 miljoner euro omfattas bl.a. verksamhet syftande till att analysera och säkra befintliga och framtida offentliga och privata kritiska nätverksuppbyggda infrastrukturer (t.ex. för transport, energi och IKT).

Med stöd av artikel 171 i fördraget har kommissionen föreslagit inrättandet av s.k. *gemensamma teknikinitiativ* (JTI – 'Joint Technology Initiative') för att effektivt genomföra gemenskapens program rörande forskning, teknisk utveckling och demonstration. I rådets beslut av den 19 december 2006 om det särskilda programmet Samarbete för genomförande av Europeiska gemenskapens sjunde ramprogram för verksamhet inom området forskning, teknisk utveckling och demonstration (2007–2013) (2006/971:EG) bekräftas att det kan finnas anledning att upprätta långsiktiga offentlig-privata partnerskap i form av gemensamma teknikinitiativ. Dessa initiativ bygger framför allt på arbetet inom europeiska teknikplattformar och omfattar en eller ett litet antal utvalda aspekter av forskningen på det område som initiativet täcker. Initiativen kombinerar investeringar från den privata sektorn och nationella och europeiska allmänna medel, inbegripet bidrag från ramprogrammet för forskning och lånemedel från Europeiska investeringsbanken. Gemensamma teknikinitiativ ska fastställas klart och tydligt på grundval av bl.a. följande kriterier:

- De befintliga instrumentens oförmåga att uppnå målet.

- Omfattningen av konsekvenserna för industriell konkurrenskraft och tillväxt.
- Mervärdet av åtgärder på europeisk nivå.
- Omfattningen av och tydligheten i definitionen av målet och de förväntade resultat som eftersträvas.
- Industrins engagemang i fråga om finansiering och resurser.
- Insatsens betydelse för allmänna politiska mål samt samhällsnyttan.
- Kapaciteten att dra till sig ytterligare nationellt stöd och nu och i framtiden uppbåda medel från industrin.

De gemensamma teknikinitiativens inriktning måste definieras tydligt, särskilt när det gäller

- ekonomiska åtaganden,
- längden av deltagarnas åtagande,
- regler för ingående och uppsägning av avtalet,
- immateriella rättigheter.

Med tanke på de gemensamma teknikinitiativens särskilda räckvidd och komplexitet kommer stora ansträngningar att göras för att säkerställa att de fungerar på ett öppet sätt och att all tilldelning av gemenskapsmedel genom de gemensamma teknikinitiativen kommer att ske på grundval av ramprogrammets principer om excellens och konkurrens. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas den övergripande samstämmigheten och samordningen mellan gemensamma teknikinitiativ och program och projekt inom samma områden, med iakttagande av de nuvarande förfarandena för deras genomförande, samt åt att säkerställa att deltagandet i projekten står öppet för en lång rad deltagare i hela Europa, särskilt små och medelstora företag.

Gemensamma teknikinitiativ diskuteras för närvarande beträffande bl.a. inbyggda IT-system ("Artemis") och flyg ("Clean Sky").

Svenska intressen uppskattas ha tagit hem ca 4 % av de totala medlen i det föregående sjätte ramprogrammet som löpte 2002–2006. Givet landets storlek får detta anses vara tämligen framgångsrikt. I och med utvidgningen av unionen kan det dock bli svårare för Sverige att upprätthålla denna procentandel framgent.

Transeuropeiska nät

De transeuropeiska näten (TEN) ska göra det möjligt att binda samman de europeiska regionerna och de nationella näten med hjälp av en modern och effektiv infrastruktur. Den rättsliga grunden för de transeuropeiska näten är avdelning XV i EG-fördraget. Näten omfattar tre verksamhetsområden: de transeuropeiska transportnäten (TEN-T), de transeuropeiska energinäten (TEN-E) samt de transeuropeiska telenäten (TEN-telecom, sedermera e-Ten). Gemenskapens insatser ska, inom ramen för öppna och konkurrensutsatta marknader, inriktas på att främja de nationella nätens samtrafikförmåga, driftskompatibilitet samt tillträde till näten. För att för-

verkliga dessa mål ska gemenskapen fastställa riktlinjer och prioriteringar för projekt av gemensamt intresse samt upprätta allmänna regler för beviljandet av finansiellt stöd från gemenskapen. Riktlinjerna och övriga åtgärder antas av rådet i enlighet med medbeslutandeförfarandet.

eTEN-programmet hade som målsättning att påskynda utbyggnaden av elektroniska tjänster av gemensamt intresse inom EU och fungerade som stödprogram för de mål som fastställts i handlingsplanen ”eEurope 2005 – ett informationssamhälle för alla”. Programmet gav stöd till lanseringsprojekt liksom till marknadsundersökningar före lanseringen av en ny tjänst (s.k. marknadsvalideringsprojekt) inom sex olika temaområden: e-förvaltning (eGovernment), e-hälsa (eHealth), e-integration (eInclusion), e-lärande (eLearning), tjänster för små och medelstora företag samt e-säkerhet. Programmet lade stark tonvikt på offentliga tjänster, i synnerhet inom områden där Europa bedömdes ha en konkurrensfördel. Programmets årsbudget uppgick till ca 45 miljoner euro. Finansieringen till eTEN upphörde dock i slutet av 2006 och medel har därefter i stället tilldelats IKT-stödprogrammet inom det övergripande ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation (se nedan).

TEN-T-nätet integrerar nationella infrastrukturnätverk och trafikslag, länkar perifera regioner till Centraleuropa och ökar säkerheten och effektiviteten i transportnätet. TEN-T omfattar vägtransport, kombinerade transporter, inre vattenvägar, hamnar och det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg. Hit hör också intelligenta trafikledningssystem samt Galileo, det europeiska systemet för satellitbaserad navigering (se mer om Galileo nedan). För åren 2007–2013 uppgår budgeten för TEN-T till 8 013 miljoner euro (löpande priser).

För att kunna söka medel ur budgeten för TEN-T måste infrastrukturen återfinnas på de kartor som finns i riktlinjerna för TEN-T. Här finns 30 projekt som ansetts ha hög prioritet och varav det stora flertalet ännu är aktuella. Bland dessa finns två som direkt berör Sverige: den nordiska triangeln (multimodal korridor Köpenhamn–Oslo–Stockholm–Helsingfors) samt sjömotorvägar. Öresundsbroförbindelsen inräknas också bland de prioriterade projekten och erhöll 193 miljoner euro i stöd 1995–2000. I sammanhanget kan nämnas att Sverige även kommer att påverkas av Fehmarn Bält-förbindelsen som utgör ett av de största projekten på hela TEN-nätet och föreslås få ett bidrag på 351,6 miljoner euro. Sedan 2005 har kommissionen utsett europeiska samordnare för nio av de prioriterade projekten, däribland sjömotorvägar, i syfte att göra det lättare för medlemsstaterna att genomföra dessa på ett samordnat sätt.

Medel kan sökas ur TEN-T-budgeten för studier och projekt. Studier kan beviljas medel med upp till 50 % av de totala kostnaderna. Regelverket för TEN-projekt har de senaste åren ändrats i en riktning som gynnar projekt som är gränsöverskridande framför projekt som löser upp flaskhal-

sar. Således kan gränsöverskridande projekt nu få upp till 30 % i bidrag medan övriga projekt kan få bidrag med maximalt 20 % av de totala kostnaderna.

Medel till TEN-projekt fördelas i två olika bidragsprocesser: en flerårig (Multiannual Indicative Programme – MIP), som avser de prioriterade projekten, och en ettårig (non-MIP). För perioden 2001–2006 fördelades ca 75 % av TEN-T-budgeten på MIP. Sverige fick i storleksordningen 250–300 miljoner kronor årligen från EU för TEN-projekt. MIP är indikativt, dvs. om ett projekt fortskrider snabbare eller långsammare än planerat påverkas den årliga bidragsgivningen. Under 2006 har Sverige fått beviljat följande projektbidrag från MIP.

Tabell 1 – Bidrag till Sverige från MIP 2006

Miljoner euro

Citytunneln i Malmö	5,7
Södra och Västra stambanorna	5,4
Citybanan i Stockholm	2,5
Väg E 6 i Bohuslän	1,5
Viking (trafikledning och trafikinformation)	0,4
NUP (trafikledningsprojekt inom luftfarten)	1,5
Summa	17,0

Ungefär 25 % av budgeten för TEN-T fördelas årligen för projekt som inte ingår i MIP. För 2006 erhöll Sverige 1 miljon euro i bidrag för ERTMS (europeiska järnvägssignalsystemet) för Botniabanan.

Arbetet med ett nytt flerårigt program för perioden 2007–2013 har nyligen avslutats och den sammantagna budgeten för de prioriterade projekten uppgår till 5 111 miljoner euro. Kommissionen har här bestämt sig för att prioritera gränsöverskridande projekt och miljövänliga transportsätt som inre vattenvägar och järnväg. För projekt som inte ingår i detta program är budgeten 112,6 miljoner euro under 2007. Av dessa belopp utgör bidraget till Sverige ca 108 miljoner euro respektive ca 8,2 miljoner euro, vilket motsvarar 2,1 % respektive 7,6 % av totalbudgeten. Tabellen nedan redovisar fördelningen för det beviljade svenska stödet.

Tabell 2 – Beslutade TEN-T-bidrag till Sverige

Miljoner euro

MIP 2007–2013:

Citytunneln i Malmö	51,83
Norra länken i Stockholm	56,15
Summa	107,98

Non-MIP 2007:

Haparandabanan	4,70
E 6 Trelleborg–Vellinge	1,68
Ostlänken, studier	1,26
Malmö hamn	0,57
Summa	8,21

Det kan noteras att det finns ytterst få vägprojekt som får medel i MIP 2007–2013. Det belyses av att 3 934 miljoner euro går till järnvägar och 145 miljoner euro till vägar. Norra länken får således nära 40 % av hela väg-budgeten i TEN.

Europeiska programmen för globala system för satellitnavigering GNSS (Egnos och Galileo)

Med beaktande av bl.a. artikel 156 i EG-fördraget har initiativ tagits till ett europeiskt globalt satellitnavigeringsprogram bestående av programmen Galileo och dess förelöpare Egnos. Avsikten är att generera positioneringstjänster av mycket hög noggrannhet och tillförlitlighet. Den grundläggande drivkraften bakom utvecklingen av Galileo är att Europa inte ska behöva förlita sig på satellitnavigeringssystem som tillhandahålls av länder i andra delar av världen, och det anses vidare finnas många lovande tillämpningar för programmet. Kostnaderna för att uppnå programmets fulla operativa förmåga väntas uppgå till 3 405 miljoner euro för perioden 2007–2013. Ursprungligen väntades privat delfinansiering täcka 2 400 miljoner euro av dessa kostnader; förhandlingarna med den tilltänkte privata koncessionären avbröts dock vilket sedermera ledde till en omdirigering till offentlig styrning och finansiering av programmet. I november 2007 enades Europaparlamentet och rådet om att bidra till programmets finansiering genom en ändring av den fleråriga budgetramen (2007–2013) i det interinstitutionella avtalet. Lösningen innebär att 300 miljoner euro ställdes till förfogande från transportforskningen inom sjunde ramprogrammet över perioden 2008–2013 samt en omfördelning av medel från budgetkategori 2 ”Skydd och förvaltning av naturresurser”.

I sammanhanget kan nämnas att Sverige har hävdat sig väl i projektet relativt sin storlek i befolkning och budgetandel. Svenska företag har deltagit aktivt och beställningar kan förväntas i uppbyggnaden av programmet. Sverige medverkar också genom en av de fem huvudmarkstationerna för systemet (den enda på den europeiska kontinenten) som är under uppbyggnad i Kiruna och som ska drivas av Rymdbolaget.

Marco Polo-programmet

Med beaktande av bl.a. artiklar 71 och 80 i EG-fördraget har initiativ tagits till ett program benämnt Marco Polo för att stödja överföring av godstransporter på väg till andra transportslag (närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar) för att därigenom minska trängseln på vägarna samt reducera antalet trafikolyckor och trafikens miljöpåverkan. Programmet löpte ursprungligen 2003–2006 med en budget på 102 miljoner euro. Europaparlamentet och rådet beslutade dock i oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (förordning nr 1692/2006). Det nya programmet löper 2007–2013 och

har fått en budget på 400 miljoner euro (prisnivå 2004). Programmet syftar till att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda samt främja intermodala transporter och på så sätt bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem som skapar ett mervärde för EU utan negativ inverkan på den ekonomiska, sociala eller territoriella sammanhållningen. Programmet syftar till att åstadkomma en trafikomställning som innebär att en betydande andel av den förväntade årliga sammanlagda ökningen av de internationella godstransporterna på väg, uttryckt i tonkilometer, vid programmet slut har ställts om till transport via närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt, där vägtransporterna är så korta som möjligt. Det ekonomiska gemenskapsstödet kan uppgå till 35 % av den stödberättigade åtgärdens kostnader (upp till 50 % för åtgärder för gemensamt lärande).

Av den totala budgeten för det ursprungliga Marco Polo-programmet beviljades 91 miljoner euro till 61 konsortier, motsvarande 25 % av ansökningarna. Av dessa medel gick 6,6 miljoner euro till tre konsortier med svenska deltagare. I det nya programmet kan noteras att medel kommer att kunna tilldelas bl.a. för delar av TEN-projektet om sjömotorvägar.

Ramprogrammet för konkurrenskraft och innovation

Med beaktande av bl.a. artikel 156 i EG-fördraget beslutade Europaparlamentet och rådet i oktober 2006 om att upprätta ett ramprogram för konkurrenskraft och innovation (beslut nr 1639/2006/EG). Programmet löper från 2007–2013 och har en budget på 3 621 miljoner euro indelat i tre olika delprogram, varav ett stödprogram för informations- och kommunikationsteknik (IKT) med en budget på ca 730 miljoner euro. Detta stödprogram ska omfatta följande insatser:

- Utveckling av ett gemensamt europeiskt informationsområde och stärkande av den inre marknaden för IKT-produkter och -tjänster samt IKT-baserade produkter och tjänster.
- Stimulans av innovation genom mer omfattande användning av och investering i IKT.
- Utveckling av ett informationssamhälle för alla samt mer ändamålsenliga och effektiva tjänster på områden av intresse för allmänheten, liksom förbättring av livskvaliteten.

De insatser som avses i andra punkten ska genomföras med särskild tonvikt på främjande av och information om de möjligheter och vinster som IKT innebär för medborgare, offentliga myndigheter och företag, särskilt små och medelstora företag.

IKT-stödprogrammet ingår i strategin ”i2010: Det europeiska informationssamhället” och bygger vidare på de tidigare europeiska IT-programmen eTEN, eContent samt Modinis.

Strukturfonderna

Inom ramarna för en reformerad sammanhållningspolitik för perioden 2007–2013 fastställdes i juli 2006 genom nya förordningar gemensamma principer och regler för Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF), Europeiska socialfonden (ESF) och Sammanhållningsfonden. Dessa rör ett samlat bidragsbelopp på 308 041 miljoner euro (belopp 2004), dvs. cirka en tredjedel av gemenskapens budget att fördelas inom ramen för de tre nya målen ”Konvergens”, ”Regional konkurrenskraft och sysselsättning” och ”Europeiskt territoriellt samarbete”. Dessa mål ersätter de tidigare målen 1, 2 och 3 från programplaneringsperioden 2000–2006. Syftet med reformen var att åstadkomma strukturåtgärder som är mer målinriktade enligt EU:s strategiska riktlinjer, mer koncentrerade på de minst gynnade regionerna och mer decentraliserade och förenklade.

Konvergensmålet syftar till att påskynda konvergensen i de minst utvecklade medlemsstaterna och regionerna genom att det skapas bättre förutsättningar för tillväxt och sysselsättning genom att öka och förbättra kvaliteten på investeringarna i fysiskt kapital och humankapital, utveckling av innovation och kunskapssamhället, förmåga till anpassning till ekonomiska och sociala förändringar, miljöskydd och bättre miljö samt effektiv administration. Detta mål ska vara fondernas främsta prioritering.

Målet regional konkurrenskraft och sysselsättning syftar till att stärka regionernas konkurrens- och attraktionskraft samt sysselsättning genom att föregripa ekonomiska och sociala förändringar, däribland förändringar i samband med liberaliseringen av handeln, genom att öka och förbättra kvaliteten på investeringarna i humankapital, innovation och främjande av kunskapssamhället, entreprenörskap, miljöskydd och bättre miljö, ökad tillgänglighet, bättre anpassningsförmåga hos arbetstagare och företag samt utveckling av en arbetsmarknad för alla.

Målet europeiskt territoriellt samarbete syftar till att stärka gränsöverskridande samarbete genom gemensamma lokala och regionala initiativ, stärka transnationellt samarbete med hjälp av åtgärder som främjar integrerad territoriell utveckling med anknytning till gemenskapens prioriteringar, och stärka interregionalt samarbete och erfarenhetsutbyte på lämplig territoriell nivå.

Sammanhållningsfonden medfinansierar åtgärder av gemensamt intresse på områdena miljö och transportinfrastruktur. Syftet är att främja ekonomisk och social sammanhållning samt solidaritet mellan medlemsstaterna. Stödberättigade är de medlemsstater vars BNP per invånare understiger 90 % av EU:s genomsnitt – Sverige omfattas således inte.

För programperioden 2007–2013 har Sverige totalt tilldelats ca 17 000 miljoner kronor i löpande priser från ERUF och ESF. I de åtta regionala strukturfondsprogram som upprättats för perioden utgör informationssamhället och transport några av de prioriterade områdena med uppskattade medel från EU på ca 900 miljoner kronor respektive 600 miljoner kronor.

Sammantaget har de åtta regionala programmen tilldelats ca 8 400 miljoner kronor från ERUF. Tillsammans med privat och offentlig medfinansiering väntas programmen omsluta ca 22 600 miljoner kronor.

Europeiska unionens solidaritetsfond

EU:s solidaritetsfond upprättades för att snabbt kunna ge stöd vid naturkatastrofer till medlemsländer, regioner inom EU eller till länder som förhandlar om medlemskap. Solidaritetsfonden tillkom efter de omfattande översvämningarna i Europa under sensommaren 2002 genom rådets förordning (EG) nr 1212/2002. För att vara berättigad till stöd från fonden måste landets totala direkta skada uppgå till minst 0,6 % av bruttonationalinkomsten (BNI). Stöd kan erhållas bl.a. för omedelbart återställande av infrastruktur och utrustning inom områdena energi, vattenförsörjning och avloppsvatten, telekommunikationer, transporter, hälsa och utbildning. Stöd från fonden ges utan krav på medfinansiering men ska ses som ett komplement till mottagarlandets offentliga insatser. Fonden ska kunna dela ut upp till en miljard euro årligen.

Sverige har ansökt och erhållit bistånd från EU:s solidaritetsfond för att täcka delar av de kostnader som uppstod när stormen Gudrun drog fram över södra Sverige i början av 2005. Det beviljade biståndet uppgick till 741 miljoner kronor. De tre största bidragsposterna avsåg kostnader inom transportområdet och fördelades enligt följande:

- Vägverket, 193 miljoner kronor
- Banverket, 126 miljoner kronor
- Lagringsplatser för timmer och för sönderkörda enskilda vägar och skogsbilvägar, 126 miljoner kronor.

I sammanhanget kan nämnas att inga EU-medel har kunnat sökas för återställandet av telekommunikationerna med hänsyn till bidragsreglernas utformning.

Kommissionen har genomfört en översyn av förordningen och lämnade 2005 ett förslag till ny förordning innehållande bl.a. en tematisk utvidgning. Rådet och Europaparlamentet har ännu inte tagit ställning till förslaget.

Trafikutskottets ställningstagande

Övergripande utgångspunkter

Trafikutskottet välkomnar att kommissionen har tagit initiativ till ett öppet och omfattande samråd rörande översynen av EU:s budget. För att skapa ett fullgott beslutsunderlag krävs, enligt utskottets mening, allsidig kunskap om framtidens utmaningar där användning av gemensamma EU-medel kan ge största möjliga europeiska mervärde och goda resultat.

Genom ett omfattande samrådsförfarande ges förutsättningar för att budgetöversynen kan leda till en djupgående reform och framtidsanpassad omprioritering mellan utgiftsramar.

I kommissionens meddelande redovisas en rad mer eller mindre detaljerade frågor för att främja en allsidig budgetöversyn. Trafikutskottet väljer att först lämna vissa övergripande synpunkter på budgetöversynen utifrån transport- och IT-politiska överväganden.

Den fria rörligheten för bl.a. personer och varor utgör en av grundstenarna i EU-samarbetet, vilket förutsätter en väl fungerande transportsektor. Transportsystemet står dock i dagsläget inför betydande utmaningar där en övergång till mer hållbara transporter är nödvändig av klimatskäl men också i flera regioner av trängselskäl. Trafikutskottet anser att detta tydligt måste lyftas fram bland de viktigare utmaningar som EU står inför under de kommande årtiondena.

Frågor inom såväl transport- som post-, tele- och IT-området är av stor betydelse för att utveckla ett hållbart samhälle och för att bl.a. kunna uppfylla målen i den förnyade Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning. Därmed kommer, enligt utskottets bedömning, beslut inom transport- och IT-området att vara av särskild vikt för att möta utmaningarna. Detta förhållande gäller för såväl beslut på EU-nivå som i de enskilda medlemsländerna – beslut som samtidigt har stor betydelse för den enskilda människan. Mot denna bakgrund bedömer trafikutskottet att det är väl motiverat att det även framgent finns särskilda program i gemenskapens budget för dessa områden.

Övergången till ett samhälle som är anpassat till klimatförändringarna och minskade utsläpp av växthusgaser kommer att för överskådlig framtid vara en nödvändig utgångspunkt för såväl den nationella som internationella politiken. Inom EU behöver därför klimatfrågan genomsyra arbetet, och finansutskottet bör framföra att detta förhållande tydligt måste återspeglas i gemenskapens budget, inbegripet strukturfonder och övriga finansieringsinstrument. Behovet av att dels minska utsläppen av växthusgaser, dels genomföra nödvändiga anpassningar till ett förändrat klimat är särskilt påtagligt inom transportsystemet. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig och medel måste satsas på ”klimatsmarta” lösningar. Satsningarna bör utgå ifrån en gemensam strategi för minskade utsläpp och nödvändig klimatanpassning. Genom en tydlig strategi skapas också bättre möjligheter för god insyn i de enskilda programmen. Sverige har här goda förutsättningar att aktivt och konstruktivt bidra till en hållbar utveckling så att EU uppnår det gemensamma åtagandet när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser.

Trafikutskottet vill även uppmana finansutskottet att starkt understryka behovet av transparens och tydlighet. Såväl EU-budgeten som uppbyggnaden av de enskilda EU-programmen kan utgöra en svärgenomtränglig materia. Det är därför angeläget med tydliga och transparenta avgränsningar och en enkel programstruktur. Uppbyggnaden i nuvarande budget

enligt principen ”ett program – en fond” utgör en avsevärd förbättring i denna aspekt. En förutsättning för tydlighet är vidare att medel tilldelas enligt objektiva kriterier. En fördelning av medel på diffusa eller kortsiktiga politiska bedömningsgrunder riskerar att ske på bekostnad av att optimera nyttan med stödet.

Procedurerna för att ansöka om medel måste vidare vara så enkla och obyråkratiska som möjligt, inte minst för att förmå små och medelstora företag att involvera sig i gemenskapens program. En allmän uppfattning har tidigare varit att potentiella sökande måste lägga ned betydande resurser för att söka stöd och att det varit långa ledtider mellan ansökningar och resultat. Detta får givetvis en avskräckande effekt och måste i möjligaste mån undvikas för att t.ex. inte stöta bort lovande europeiska forskningsprojekt.

Trafikutskottet vill också betona betydelsen av uppföljning och utvärdering av genomförda satsningar. Det är viktigt med en löpande åiterrapportering i vilken grad insatta resurser bidrar till uppfyllelsen av fastlagda mål. Tillsammans med kravet på god genomlysning borgar detta för att gemenskapens medel används på ett korrekt sätt och, inte minst, för korrekta ändamål. EU-medel som öronmärkts för ett visst syfte, exempelvis ”klimat-smarta” insatser, ska inte kunna delas ut för andra ändamål.

Utskottet erinrar om att en stor beståndsdel av EU:s politik på transport-, tele- och postområdet utgörs av reglering i syfte att bidra till förverkligandet av EU:s inre marknad. Utskottet anser att en sådan lagstiftning som är ändamålsenligt utformad kan utgöra ett gott verktyg även framöver för insatser som kräver ingripande på gemenskapsnivå. Genom att skapa förutsättningar för väl fungerande marknader, som bygger bl.a. på ett samhällsekonomiskt rättvist kostnadsansvar, kan hushåll och företag få bättre utbud av tjänster anpassade till ett hållbart transportsystem samtidigt som medelsanspråken från nationell eller europeisk budget begränsas.

Infrastruktur

Trafikutskottet konstaterar att infrastrukturen på trafikområdet i Europa i dag har brister och är mindre väl framtidsanpassad. Varje år blir 40 000 personer dödade i trafiken. Det krävs gemensamma satsningar på trafiksäkerhet. Där kan Sverige bidra med erfarenheter från vårt arbete med nollvisionen. Trängsel- och kapacitetsproblemen är vidare svåra i stora delar av unionen. Som exempel på utmaningar kan nämnas att godstransporternas volym beräknas öka med 50 % under perioden 2000–2020. För att nå uppställda klimatmål krävs därför en omställning av transportsystemet mot mer miljövänliga, energisnåla och effektiva transportsätt. Europa har också enligt utskottets mening behov av alternativa, integrerade och effektiva transportsätt, som både är miljövänliga och motsvarar användar-

nas krav. För detta krävs en framtidsanpassad transportpolitik och en god infrastruktur som främjar en fortsatt utveckling mot mer säkra och miljömässigt hållbara transporter.

Trafikutskottet vill samtidigt erinra om att satsningar på infrastrukturprojekt i första hand är en nationell angelägenhet och i vissa fall ett regionalt eller lokalt ansvar. Möjligheten till olika partnerskapslösningar bör också beaktas när detta är ändamålsenligt och effektivt. Utskottet anser dock att det under vissa förutsättningar är berättigat med finansiering på EU-nivå. Utskottet anser här att det är särskilt motiverat med gemenskapsstöd för åtgärder rörande gränsöverskridande insatser samt klimatanpassning.

Det är angeläget att de europeiska transportnätverken utvecklas till transportkorridorer som på ett effektivt sätt kan knyta länderna inom EU och angränsande områden närmare varandra. Trafikutskottet vill betona att ett effektivt och långsiktigt hållbart godstransportsystem bör bygga på ett antal centrala godstransportstråk där ett eller flera transportslag samverkar. Härigenom möjliggörs såväl en stor kapacitet som en hög kvalitet när det gäller transporter. Utskottet vill även understryka att samverkan mellan transportslagen är betydelsefull för att uppnå högre effektivitet och lägre transportkostnader samt för att minska negativ miljöpåverkan. Utskottet anser också att strategiska logistiknoder bör utvecklas för att främja intermodala transporter.

Trafikutskottet ställer sig bakom ökade EU-satsningar för att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna. Detta eftersträvas redan genom såväl TEN-T- som Marco Polo-programmen. Utskottet anser dock att mycket återstår att göra över nationsgränserna bl.a. för att tillse att godstågtrafiken genom Europa sker på ett mer effektivt och smidigt sätt och med en högre hastighet för att därigenom kunna utgöra ett fullgott alternativ till lastbilstransporter. Det hjälper således inte med en aldrig så bra infrastruktur om infrastrukturhållare och den nationella transportpolitiken missgynnar utveckling av effektiva och kundanpassade gränsöverskridande transportlösningar. Utskottet vill i sammanhanget påpeka att transportstråken måste utformas med beaktande av nationella förutsättningar vad gäller möjligheten att genomföra gods- och persontransporter på separata spår.

Rörande det europeiska satellitnavigeringsprogrammet (Galileo) noterar utskottet att full operativ förmåga ska uppnås under 2013. Utskottet förutsätter att programmet finansieras inom nuvarande långsiktiga budgetram och att en tillfredsställande lösning uppnås med privata sektorn avseende driften av systemet.

IT

Trafikutskottet vill framhålla betydelsen av IT inte bara för tillväxt utan även som ett verktyg för utveckling mot ett hållbart samhälle. IT har stora möjligheter att vara katalysator för att lösa de avgörande utmaningarna på miljöområdet. Möjligheterna att med ny teknik minska miljö- och energibe-

lastningen inom samhällsplanering och transporter är mycket stora, exempelvis genom övergång från fysiska transporter till virtuella möten, e-tjänster och distansutbildning. Utskottet vill därför understryka vikten av att IT-lösningar med god miljöpotential utvecklas. Trafikutskottet vill vidare peka på att samhällets beroende av elektronisk kommunikation ökar. Utskottet vill därför också lyfta fram frågor om IT-säkerhet som en viktig del i den fortsatta IT-utvecklingen där beroendet av IT-system i såväl offentlig som privat sektor ökar alltmer.

Forskning och utveckling

Forskningen och den tekniska utvecklingens stora betydelse för framtida tillväxt är oomtvistad. Forskningen inom trafikutskottets beredningsområde intar en strategisk betydelse för att uppnå såväl de transportpolitiska som IKT-politiska målen, det gäller framför allt omställningen till ett miljömässigt hållbart transportsystem och trafiksäkerhetsarbetet. Trafikutskottet vill i sammanhanget även lyfta fram behovet av forskningsinsatser inom logistikområdet. Utskottet vill vidare framhålla att det är positivt att öka kontakten mellan forskarna i Europa. Forskningen är internationell snarare än nationell och det finns därför klara fördelar och synergieffekter att uppnå genom forskningsinsatser på europeisk nivå. Ett fortsatt internationellt forskningssamarbete är viktigt för att stimulera såväl den svenska som den övriga europeiska industrins kompetens och konkurrenskraft inom forskning och utveckling. Finansutskottet bör därför betona att det är angeläget att även framgent anslå gemenskapsmedel för att främja forskning, utveckling och innovationer.

Sammanfattande bedömning

Klimatfrågan kommer att under överskådlig framtid utgöra en av vår tids största utmaningar, i synnerhet för transportsystemet. Trafikutskottet anser att detta tydligt måste återspeglas i EU:s budget. För att främja en hållbar tillväxt måste gemenskapens medel i ökad utsträckning anslås till "klimatsmarta" lösningar; detta innefattar såväl forskningsinsatser som bl.a. skapande av effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer genom EU. Trafikutskottet understryker också i utformningen av gemenskapens budget och program betydelsen av vissa nyckelprinciper såsom transparens, förenkling och behovet av uppföljning och utvärdering.

Sammanfattningsvis förordar trafikutskottet att finansutskottet beaktar följande:

- att klimatfrågans betydelse tydligt måste återspeglas i gemenskapens budget och program,
- att gemenskapens budget fortsatt innehåller satsningar på transport- och IT-området, i synnerhet vad beträffar forskning och utveckling,

- att det understryks att transparens, tydlighet, objektivitet samt förenkling blir vägledande principer i utformningen av gemenskapens budget och program, liksom behovet av uppföljning och utvärdering,
- att stöd till infrastruktursatsningar endast delas ut när detta ger ett europeiskt mervärde och
- att stöd på infrastrukturuområdet framför allt inriktas på ”klimatsmarta” satsningar, exempelvis stöd för att utveckla effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer eller för att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna.

Stockholm den 4 mars 2008

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådhström (m), Ulla Löfgren (m), Christina Axelsson (s), Margareta Cederfelt (m), Sven Bergström (c), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Sten Nordin (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Ingemar Vänerlov (kd), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).