|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
| **Rådspromemoria** | | |
|  | |  |
| 2012-03-08 |  | |
|  |  | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
|  |
| Transport |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

TTE-rådet den 22 mars 2012

Dagordningspunkt 3

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

Dokument:

7123/12 DK ORD förslag (Senaste versionen av förslaget. Nytt dokument kommer inför Coreperbehandling 14 mars.)

Tidigare dokument:

15629/11

KOM (2011) 650 slutlig

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

Faktapromemoria 2011/12:FPM37 Transeuropeiska transportnätet

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 9 december 2011

Bakgrund

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har sedan mitten av 1980-talet utgjort den strategiska ramen för infrastrukturutbyggnad inom EU. 1992 infördes en särskild rättslig grund i EU fördraget för det transeuropeiska nätet genom det sk Maastrichtfördraget. Europaparlamentet och rådet antog 1996 de första riktlinjerna för TEN-T. Med hänsyn till EU:s utvidgning och de förändringar i trafikflödena som därmed förväntades gjordes 2004 en omfattande revidering av riktlinjerna. Den senaste ändringen antogs 2010. De utmaningar som TEN-T politiken står inför identifieras i vitboken Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Mot bakgrund härav föreslås i de nya riktlinjerna en långsiktig strategi för TEN-T politiken fram till 2030/2050.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget vilar på artikel 172 i fördraget om EU:s funktionssätt.

Beslut tas i enlighet med ordinarie beslutsförfarande (kvalificerad majoritet).

*Svensk ståndpunkt*

Regeringen välkomnar i stort förslaget och 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 transeuropeiska transportnätet är väl fungerande och att hela unionen, och att de glest befolkade nordliga delarna knyts samman med TEN-T stomnätet liksom att råvaruperspektivet tillvaratas.

För SE är det viktigt att verka för fortsatt tillräcklig flexibilitet vad avser hänsyn till MS egna infrastrukturplanering. Det är vidare viktigt att verka för att de krav som ställs på infrastrukturen tar hänsyn till de skilda förutsättningar som råder mellan de olika delar i unionen. Förslaget behandlas fortfarande i rådsarbetsgrupp och Coreper. Förutsatt att en lämplig komplettering avseende undantagsmöjligheten från kravet på vägar införs kan SE stödja förslaget.

Europaparlamentets inställning

Europarlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

*Förslaget*

Huvudsyftet med de nya riktlinjerna, är att inrätta ett fullständigt och integrerat transeuropeiskt transportnät. Transportnätet ska 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. Betydelsen av fungerande transportkorridorer för Europas näringsliv framhålls som centralt liksom behovet av interoperabilitet och vikten av att undanröja tekniska, administrativa och operationella hinder i transportsystemet.

Kommissionen föreslår ett övergripande transportnät som består av befintlig och planerad infrastruktur som skall uppfylla specificerade krav. Det övergripande nätet ska vara på plats senast den 31 december 2050. Dessutom pekas ett särskilt stomnät ut som består av de mest strategiskt viktiga delarna av det övergripande nätet. Det är själva ryggraden i det multimodala trafiknätet och är inriktat på de komponenter i det transeuropeiska transportnätet som har det högsta mervärdet för Europa, dvs. gränsöverskridande förbindelselänkar, viktiga flaskhalsar och multimodala knutpunkter. Stomnätet ska vara på plats senast den 31 december 2030.

EU-finansieringen av de utpekade prioriteringarna förslås genomföras genom Fonden för ett sammanlänkande Europa enligt Kommissionens förslag (KOM (2011) 665 som avser budgetperioden 2014-2020. Förordningen som reglerar denna fon förhandlas fortfarande och kommer beslutas vid senare tillfälle.

*Gällande svenska regler och förslagets effekter 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. För det övergripande TEN-T vägnätet handlar det om mindre uppdateringar varför effekterna bedöms vara begränsade.

Ekonomiska konsekvenser

Vissa av de tekniska krav som ställs på transportsystemet kan komma att medföra vissa kostnader för medlemsstaterna. Jämfört med kommissionens ursprungliga förslag har dock kraven minskat betydligt och flera undantagsmöjligheter införts varför de ekonomiska konsekvenserna bedöms bli relativt begränsade.