



Revidering av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten, TEN-T

Näringsdepartementet

2003-12-12

Dokumentbeteckning

KOM (2003) 564 slutlig

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av det ändrade förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

Sammanfattning

I oktober 2003 presenterade kommissionen sitt förslag till revidering av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten, TEN-T. Kommissionen lade samtidigt ett förslag om ändring av den s.k. finansieringsförordningen för TEN (2236/96/EG). Båda förslagen har kopplingar till initiativet för europeisk tillväxt, som kommissionen lade fram i juli 2003.

Bakgrund

I oktober 2001 presenterade kommissionen ett förslag till en begränsad revidering av riktlinjerna för TEN-T (se 2001/02:FPM37). Förslaget innehöll bl.a. sex nya prioriterade projekt i Bilaga III. Efter Europaparlamentets första läsning lade kommissionen fram ett ändrat förslag i september 2002 (KOM (2002) 542 slutlig). Rådet kunde inte anta förslaget.

I december 2002 tillsattes en högnivågrupp under ledning av Karel Van Miert. Gruppens uppgift var att analysera förslag till prioriterade projekt som medlemsländerna och kandidatländerna lämnade in, formulera kriterier för prioriterade projekt och att till kommissionen lämna en rekommendation över vilka projekt som bör vara prioriterade i kommande förslag. Van Miert-gruppen överlämnade sin slutrapport i juni 2003.

Förslaget

Det nya förslaget är ett komplement till det ändrade förslaget från 2002. Förslaget bygger på Van Miert-gruppens rekommendationer. Det beaktar Europeiska unionens utvidgning och tidsperspektivet är förlängt till 2020. Förslaget har följande huvudsakliga innehåll:

- Ett koncept om gränsöverskridande motorvägar till sjöss
- En möjlighet att tillsätta en europeisk samordnare för vissa projekt
- Ett koncept om att förklara prioriterade projekt av europeiskt intresse
- Kriterier för prioriterade projekt och en utökad lista i Bilaga III

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Syfte

Förslaget syftar till att utveckla det transeuropeiska transportnätet, TEN-T, så att det främjar dynamiken på den inre marknaden, förbättrar den territoriella sammanhållningen och därmed också stärker konkurrenskraften och tillväxtpotentialen i Europeiska unionen. Nätet utvidgas till att omfatta de nya medlemsstaterna. Föreslagna åtgärder skall leda till en hållbar utveckling inom transportsektorn i den utvidgade unionen, förbättra framkomligheten genom att flaskhalsar och felande länkar byggs bort samt uppmuntra intermodalitet. Europeiska rådet har uppmanat rådet och Europaparlamentet att anta nya riktlinjer snabbt, inklusive nya prioriterade projekt i Alperna, Pyrenéerna och Östersjön.

Motorvägar till sjöss, artikel 12a

Genom att förbättra möjligheterna för den gränsöverskridande sjöfarten skall godstransporter till sjöss kunna bedrivas effektivare och säkrare, samtidigt som trafikstockningar på land minskar. Banden skall stärkas till länder som isoleras av naturliga hinder, liksom till länder som ligger på öar och i randområden. En avsikt med konceptet motorvägar till sjöss är att koncentrera varuflödet till vissa farleder för att förbättra befintliga, eller etablera nya, lönsamma, regelbundna och täta förbindelser mellan medlemsländerna.

Motorvägar till sjöss skall beröra minst två hamnar i olika medlemsländer och bestå av utrustning och infrastruktur i hamnar, elektroniska styrsystem för logistik och tull- eller förvaltningsförfaranden, liksom infrastruktur för direkt tillträde, både land- och sjövägen, till hamnarna. Infrastruktur för isbrytning och muddring ingår i konceptet.

Projekt som gäller motorvägar till sjöss av gemensamt intresse skall föreslås av minst två medlemsländer samt förena den offentliga och den privata sektorn. Stöd skall kunna beviljas från nationella budgetar och eventuellt från gemenskapen efter ett anbudsförfarande.

Projekt skall vid behov kunna beviljas startbidrag till rederier för att trafikera en motorväg till sjöss. Bidraget får utgå under högst två år och får inte överstiga det lägsta belopp som bedöms nödvändigt för att starta driften av berörda förbindelser. Vidare kan det bara beviljas om det finns ekonomiska hinder för att inleda verksamheten.

Europeisk samordnare, artikel 17a

I syfte att underlätta ett samordnat genomförande av vissa projekt av europeiskt intresse skall kommissionen, efter samråd med berörda medlemsländer, kunna utse en person, benämnd europeisk samordnare, som arbetar på kommissionens vägnar. Samordnaren skall ha erfarenhet av de europeiska institutionerna och kunskap om finansiering samt om samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.

Den europeiska samordnaren skall främja gemensamma metoder i projektet, vara rådgivare, bidra till dialogen mellan olika aktörer och göra förfrågningar hos tänkbara privata investerare. Samordnaren skall årligen rapportera till kommissionen om framstegen i projektet och om svårigheter som kan försena genomförandet. Berörda medlemsländer skall samarbeta med den europeiska samordnaren och ge denne nödvändiga uppgifter. Kommissionen kan be samordnaren om ett yttrande i samband med handläggning av bidragsansökningar.

Prioriterade projekt, artikel 19

Prioriterade projekt syftar till att undanröja en flaskhals eller lägga till en länk som saknas på en viktig trafikled i TEN-T, i synnerhet projekt som innebär att man övervinner naturliga hinder. Prioriterade projekt skall ha en sådan storlek att långsiktig planering på europeisk nivå tillför ett avsevärt mervärde. De skall i sin helhet kunna bli samhällsekonomiskt lönsamma. Berörda medlemsländer skall åta sig att verka för att projekten kan genomföras inom en angiven tid.

Prioriterade projekt skall tillföra ett avsevärt mervärde när det gäller de internationella transporterna, förbättra driftskompatibiliteten, bidra till gemenskapens territoriella sammanhållning och bidra till en hållbar transportutveckling, bl.a. genom att främja en överflyttning av transporter till järnväg, intermodala transporter och transporter på inre vattenvägar och till sjöss.

De prioriterade projekten finns listade i Bilaga III. De skall (med vissa undantag) igångsättas före 2010. Kommissionen skall före 2010 utvärdera framdriften och vid behov föreslå ändringar i bilagan.

Förklaringar om europeiskt intresse, artikel 19a

De prioriterade projekten i Bilaga III förklaras vara av europeiskt intresse. Detta innebär att medlemsländerna skall ge en lämplig prioritet åt dem i samband med presentation av projekt för finansiering inom ramen för sammanhållningsfonden, strukturfonderna, och TEN-T-budgeten. Kommissionen skall tillse att länder som mottar stöd från det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet ger lämplig prioritet åt dessa projekt.

Berörda medlemsländer skall genomföra gemensamma förfaranden för nödvändiga bedömningar och offentliga samråd i projekt av europeiskt intresse. För gränsöverskridande avsnitt som inte kan delas upp tekniskt eller ekonomiskt skall de berörda medlemsländerna genomföra det offentliga samrådet i en gränsöverskridande utredning innan byggnadstillstånd beviljas. Dessa förfaranden påverkar inte förpliktelseerna enligt gemenskapens miljöskyddslagstiftning, t.ex. om miljökonsekvensbeskrivningar.

Om avsevärda förseningar uppstår i genomförandet av ett projekt skall berörda medlemsländer inom tre månader förklara förseningen. För att skydda gemenskapens ekonomiska intressen och med beaktande av proportionalitetsprincipen skall kommissionen då kunna dra tillbaka förklaringen av europeiskt intresse.

Fem år efter det att ett projekt har färdigställts skall berörda medlemsländer utvärdera projektets effekter avseende samhällsekonomi, miljö, utbyte mellan medlemsländerna, den territoriella sammanhållningen och den hållbara utvecklingen.

Bilaga III

Bilagan med de prioriterade projekten utökas till 29 projekt. (Den nuvarande bilagan innehåller 14 projekt, varav 3 är färdigställda bl.a. Öresundsförbindelsen.) Förslaget bygger på Van Miert-gruppens rekommendation. Flertalet prioriterade projekt skall påbörjas senast 2010. Av bilagan framgår när varje projekt skall vara färdigställt. Det flesta projekten är järnvägsprojekt.

Den Nordiska triangeln förblir ett prioriterat projekt och det framgår att några kortare väg- och järnvägssektioner i triangeln skall färdigställas mellan 2010 och 2015. Det nya projektet Motorvägar till sjöss omfattar bl.a. Östersjön.

Andra projekt av intresse för Sverige är Galileo, en fast förbindelse över Fehmarn bält, en järnväg mellan Berlin och Neapel samt nord-sydliga väg- och järnvägar i Polen.

2003/04:FPM38

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Direktivet påverkar inte svensk lagstiftning. Se vidare avsnitt 1.3 Budgetära konsekvenser.

1.3 Budgetära konsekvenser

De väg- och järnvägsprojekt som föreslås ingå i den svenska delen av TEN-T ingår redan i nationella planer. Konceptet "motorvägar till sjöss" är nytt, men berör i första hand kommunala hamnar, Sjöfartsverkets farleder och isbrytare samt rederier. Bidrag ur TEN-T-budgeten kan sökas för TEN-T-projekt. Kommissionens förslag till ändring av finansieringsförordningen omfattade bl.a. en höjning av den maximala bidragsandelen för byggkostnader från 10 % till 30 %. Den 25 november 2003 enades finansministrarna om en högsta nivå på 20 % för prioriterade projekt som är gränsöverskridande eller korsar naturliga barriärer. Merparten av finansieringen måste således de berörda medlemsländerna stå för.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige stödjer huvudsakligen inriktningen på kommissionens förslag.

Motorvägar till sjöss

Konceptet motorvägar till sjöss hade föreslagits av bland andra Sverige till Van Miert-gruppen. Den svenska ståndpunkten är att motorvägarna till sjöss skall bestå av den infrastruktur som behövs för att bedriva en effektiv, säker och miljöanpassad sjöfart. Till den infrastrukturen räknas hamnar, farleder, väg- och järnvägsanslutningar till hamnar, IT-system och isbrytare. Sjöfart året runt i hela Östersjön förutsätter att det finns tillräckligt många isbrytare. Sverige anser att drift och underhåll inte skall ingå i konceptet. Sverige anser därmed också att motorvägarna till sjöss inte skall omfatta ett startstöd till rederier för att starta ny linjetrafik. Trafiken skall bedrivas enligt marknadsmässiga principer. Startstöd till nya linjer och tjänster till sjöss har nyligen behandlats i Marco Polo-förordningen som trädde i kraft i juli 2003.

Europeisk samordnare

Sverige stödjer förslaget om en europeisk samordnare och betonar att en sådan i första hand bör komma i fråga för de gränsöverskridande projekten. Eftersom det finns en tendens till eftersläpningar i genomförandet av de gränsöverskridande projekten, som inte förefaller bero på bristande finansiering utan på olika arbetssätt i olika länder, skulle en samordnare kunna få en viktig roll och hjälpa till att driva dessa projekt framåt.

Prioriterade projekt

Sverige anser att frågan om prioriterade projekt har behandlats utförligt och väl i Van Miert-gruppen. Utifrån en budgetrestriktiv grundinställning menar Sverige att de prioriterade projekten skall vara få till antalet och viktiga för de internationella transporterna samt att det skall finnas ett tydligt nationellt åtagande att genomföra dem inom en viss tid.

I förslaget om revidering och komplettering av Bilaga III har kommissionen utgått från Van Miert-gruppens rekommendation, som Sverige står bakom. Sveriges ståndpunkt är att i första hand acceptera kommissionens förslag. Sverige välkomnar att bilagan omfattar bl.a. Nordiska triangeln, Motorvägar till sjöss, en fast förbindelse över Fehmarn bält, en järnväg mellan Berlin och Neapel samt nord-sydliga väg- och järnvägar i Polen.

Om enighet inte kan nås kring förslaget, utan det blir aktuellt med tillägg, anser Sverige att det horisontella projektet ERTMS (European Railway Traffic Management System) och Haparandabanan skall föras till listan. Dessa projekt har Sverige förespråkat i Van Miert-gruppen.

ERTMS är inte att betrakta som ett specifikt svenskt projekt, utan en teknisk nödvändighet för att en effektiv, gränsöverskridande järnvägstrafik skall kunna bedrivas i framtiden. Det är viktigt att alla berörda utvecklar tekniken och planerar för ett införande av tekniken.

Haparandabanan uppfyllde inte Van Miert-gruppens storlekskriterium. Sverige anser att projektet är viktigt för att den gränsöverskridande järnvägstrafiken mellan Sverige och Finland skall kunna konkurrera med lastbilstrafiken. Godsflödet över gränsen har ökat markant under flera år. Projektet är också viktigt för att knyta ihop en perifer region med de mer centrala delarna. Projektet omfattar en spårviddsväxlare, eftersom järnvägarna i Sverige och Finland har olika spårvidder. Erfarenheterna av detta projekt borde vara intressanta även för andra länder i EU.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

2003/04:FPM38

Till Van Miert-gruppen lämnades ett hundratal förslag på prioriterade projekt. Flertalet länder har kunnat konstatera att några av deras egna projekt inte förts in i förslaget till Bilaga III. Några länder har motsatt sig startstöd till rederier. Några har varit negativa till förslagen om europeisk samordnare och förklaringen av europeiskt intresse.

Sammantaget är reaktionerna positiva

2.3 Institutionernas ståndpunkter

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

En extern beredningsgrupp med representanter från bl.a. trafikverken, länen och näringslivet har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Sammantaget är reaktionerna på förslaget och på den svenska handlingslinjen positiva.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget har genomgått en mycket snabb behandling i berörd rådsarbetsgrupp. Den 28 november 2003 behandlades ärendet för första gången i Coreper. Därefter återstod flera utestående frågor som hänsköts till Transportrådet den 5 december 2003. Rådet träffade en politisk överenskommelse om en gemensam ståndpunkt. Denna innebär endast smärre ändringar av kommissionens ursprungsförslag. Förslaget om startstöd i artikel 12a ligger kvar. Bilaga III behålls enligt kommissionens förslag med tillägg av projektet Inre vattenväg Seine-Scheldt. Efter justering av texten kommer den gemensamma ståndpunkten att antas i ett kommande råd och därefter sändas till Europaparlamentet inom ramen för medbeslutandeproceduren.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 156, första stycket, och i enlighet med förfarandet i artikel 251 (kvalificerad majoritet).

3.3 Fackuttryck/termer

ERTMS = European Railway Traffic Management System. Ett europeiskt gemensamt signalsystem i syfte att öka kapaciteten och

driftskompatibiliteten i järnvägsnätet. EU har infört tekniska specifikationer för ERTMS på TEN-nätets höghastighetsjärnvägar. För närvarande pågår utarbetande av motsvarande tekniska specifikationer för konventionella järnvägar.

2003/04:FPM38