
FOLKETINGET



Europaudvalget og Trafikudvalget EU-konsulentent

Til Udvalgenes medlemmer og stedfortrædere
Dato: 26. februar 2009

Grønbog om TEN-T: en gennemgang af politikken

Europa-Kommissionen vedtog den 4. februar 2009 grønningen om transeuropæiske net på transportområdet (TEN-T)¹, som gennemgår de fremtidige udfordringer for disse.

TEN-T udgør ét af de grundlæggende elementer i at sikre den fri bevægelighed på det indre marked. Det har bl.a. til formål at sikre adgang for alle former for transport, at styrke den økonomiske og sociale samhörighed og øge konkurrenceevnen. For at opnå disse mål, stillede EU en række retningslinjer op i 1996, som blev revideret i 2004 med målsætningen om at oprette et fælles multimodalt net.

Kommissionen vurderer nu, at TEN-T står over for en hel række nye udfordringer og lægger således op til overvejelser over, hvordan nettet i fremtiden bør udvikles. I den sammenhæng bliver en række aktuelle spørgsmål relevante set i lyset af bl.a. de klimapolitiske målsætninger, økonomisk vækst, økonomisk og social harmonisering samt at styrke EU's rolle internationalt. Kommissionen vurderer derfor, at der er et behov for en revurdering af det transeuropæiske transportnet

Fristen for bemærkninger til grønningen er den 30. april 2009. Kommissionen ventes efter hørningen at overveje forslag til nye retningslinjer for TEN-T.

TEN-T i dag

Det eksisterende TEN-T bygger på en række retningslinjer, som blev opstillet i 1996 og revideret i 2004. Retningslinjerne omfatter to planlægningslag:

¹ Grønbogen blev fremsat den 4. februar 2009, KOM (2009) 44

1. Det primære net, herunder planer for jernbane-, vej-, indre vandvejs-, samordnede transport-, lufthavns- og havnenet
2. Det sekundære net, herunder 30 prioriterede projekter af fælles interesse

Indtil videre er der blevet brugt 400 mia. euro på TEN-T, som er blevet udgivet ved hjælp af et antal instrumenter. Kommissionen vurderer dog, at instrumenterne har været utilstrækkelige til at sikre fuld færdiggørelse af projekterne. Dette gælder særligt for det primære net.

Situationen for de prioriterede projekter i det sekundære net har været anderledes. Her har indsatsen ifølge Kommissionen været mere effektiv og synlig. Ét af de centrale TEN-T projekter er f.eks. højhastighedslinjen, der forbinder Paris, Bruxelles, Köln, Amsterdam og London.

Spørgsmålet er, om de gældende retningslinjer skal ændres, herunder om de to planlægningslag skal fastholdes. I forhold til den videre udvikling af TEN-T foreslår Kommissionen med grønbogen tre alternativer:

- Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net og (ikke dermed forbundne) prioriterede projekter opretholdes
- TEN-T reduceres til et enkelt lag (prioriterede projekter, der eventuelt forbindes, så de udgør et prioriteret net).
- En struktur med to lag bestående af det primære net og et basisnet, som omfatter et geografisk afgrænset- prioriteret net og en konceptuel søjle for at bidrage til at integrere de forskellige transportpolitiske og transportinfrastrukturmæssige aspekter.

For at kunne vurdere, hvilke af disse alternativer der egner sig bedst til fremtiden, stiller Kommissionen en række spørgsmål, som kan ligge til grund for høringen.

Spørgsmål til drøftelse om den fremtidige TEN-T

Spørgsmål 1:

Det første spørgsmål omhandler den forventede transportefterspørgsel. Kommissionen vurderer, at planlægningen af transportinfrastrukturen i høj grad afhænger af efterspørgselsprognoser. Kommissionen mener, at forrentningsaktiviteterne i den sammenhæng kan udbygges inden for den

eksisterende ramme, men at transportpolitikken fremover vil skulle følge med udviklingen. Kommissionen stiller derfor følgende spørgsmål:

Bør Kommissionens vurdering af den hidtidige TEN-T-udvikling omfatte andre faktorer?

Spørgsmål 2

Ten-T er et grundlæggende element i forhold til at sikre "adgangsfunktion" og har samtidig dannet grundlag for gennemførelsen af EU's bestemmelser for transportsektoren. Kommissionen vurderer dog at der har vist sig at være en manglende måltæthed ud fra et EU-perspektiv, uoverensstemmelser mellem de planlægningsmæssige ambitioner og de midler som er blevet indsat. Kommissionen stiller i den forbindelse følgende spørgsmål:

Hvilke yderligere argumenter findes der for eller imod at opretholde det primære net, og hvordan kunne de pågældende ulemper ved hver strategi overvindes?

Spørgsmål 3:

Den aktuelle strategi for prioriterede projekter omfatter ikke alle netrelaterede fordele. Kommissionen lægger i den forbindelse op til at udbygge den nuværende strategi for prioriterede projekter til en overordnet strategi for et prioriteret net. Ifølge Kommissionen vil en netstrategi, som er bygget på en fælles aftale åbne for en række fordele, herunder vil det bl.a. sikre kontinuiteten i de aktuelle prioriterede projekter.

Ville denne netstrategi være mere fordelagtig end den nuværende strategi med prioriterede projekter? I benægtende fald hvorfor ikke, og hvilke særlige stærke sider har den sidstnævnte strategi? I bekræftende fald hvilke (yderligere) fordele kunne netstrategien føre med sig, og hvordan bør den udvikles?

Spørgsmål 4:

I forhold til TEN-T's konceptuelle strategi foreslår Kommissionen en mere fleksibel tilgang, som giver en direkte forbindelse mellem EU's transportpolitiske mål og dets infrastrukturpolitik, hvilket har til formål at TEN-T igen kan fokusere på hovedformålet om at danne grundlag for transporttjenester. For at vurdere om der er et behov for en mere fleksibel strategi stiller Kommissionen følgende spørgsmål:

Ville en sådan fleksibel strategi for udpegning af projekter af fælles interesse være velegnet for en politik, som traditionelt set i vidt omfang hviler på medlemsstaternes individuelle beslutninger om investeringer i infrastruktur?

Hvilke yderligere fordele og ulemper kunne den få, og hvordan kunne den bedst afspejles i planlægningen på fællesskabsniveau?

Spørgsmål 5

I forbindelse med planlægningen af fremtidens TEN-T påpeger Kommissionen en række udviklinger, som bør tages i betragtning. I den forbindelse nævnes det, at godstrafikken forventes at vokse hurtigere end passagertrafikken, den gennemsnitlige transportafstand for gods er længere end for passagerrejser, og forbindelsesled mellem transportformer og mellem langturstrafik og lokaltrafik forudsætter forskellige foranstaltninger. Kommissionen påpeger således, at der eventuelt bør ses nærmere på særskilte planlægningsstrategier for hhv. lufthavne og havne, transport ad vandveje og godslogistik og stiller i den sammenhæng følgende spørgsmål:

Hvordan kan de ovenfor skitserede forskellige aspekter bedst tages i betragtning inden for den fremtidige TEN-T-udviklings overordnede koncept? Hvilke yderligere aspekter bør tages i betragtning?

Spørgsmål 6

Intelligente Transportsystemer (ITS) spiller en vigtig rolle i forhold til udviklingen af transportens effektivitet, forbedre sikkerheden, sikringen og komforten for brugeren. Eksempler på ITS er EGNOS og Galileo, som ventes at blive fuldt operationelle i hhv. 2009 og 2013. For at evaluere ITS' rolle i forhold til det fremtidige TEN-T, stiller Kommissionen følgende spørgsmål.

Hvordan kan ITS som en del af TEN-T forbedre transportsystemets virkemåde? Hvordan kan investeringen i Galileo og EGNOS omsættes i effektivitetsgevinster og en optimal udjævning af transportefterspørgslen? Hvordan kan ITS bidrage til udviklingen af et multimodalt TEN-T? Hvordan kan de eksisterende muligheder inden for rammerne af TEN-T finansiering styrkes med henblik på at yde den bedst mulige støtte til gennemførelsen af ERTMS-planen for indførelse i Europa i den efterfølgende finansielle overslagsperiode?

Spørgsmål 7

Transportinfrastrukturen, herunder ITS, og køretøjssektoren rummer et betydeligt innovationspotentiale, og de traditionelle grænseflader mellem infrastruktur og køretøjer kan derfor være under forandring. Kommissionen stiller i den forbindelse følgende spørgsmål:

Nødvendiggør forandringer i grænseflader mellem infrastruktur og køretøjer eller mellem etablering af infrastruktur og den måde, den udnyttes på, en

udvidelse af begrebet (infrastruktur) projekt af fælles interesse? I bekræftende fald, hvorledes bør dette begreb defineres?

Spørgsmål 8

Hvis TEN-T skal være en del af den fælles transportpolitik, bliver der tale om et såkaldt TEN-T basisnet. Et sådant net kunne ifølge Kommissionen omfatte både et prioriteret net og en konceptuel søjle og derigennem afspejle behovet for fleksibilitet og markedsorientering. I den forbindelse stiller Kommissionen følgende spørgsmål:

Kan et sådant basisnet gennemføres på fællesskabsplan, og hvilke væsentlige fordele og ulemper ville det indebære? Hvilke metoder bør anvendes med henblik på udformningen?

Spørgsmål 9, 10 og 11

For at evaluere hvordan et fremtidig TEN-T kan gennemføres, er det vigtigt at evaluere, hvilke gennemførelsesinstrumenter, som er bedst egnede til at skabe en troværdig TEN-T politik. Kommissionen stiller i den forbindelse følgende tre spørgsmål

Hvordan kan TEN-T's finansieringsbehov som helhed fastlægges på kort, mellemlang og lang sigt? Hvilken finansieringsform – offentlig eller privat, på fællesskabsniveau eller nationalt niveau – passer bedst til hvilke aspekter af TEN-T-udvikling?

Hvilken bistand kan ydes til medlemsstaterne for at hjælpe dem med at finansiere og virkeliggøre projekter, som de har ansvaret for? Bør der i højere grad tilskyndes til at inddrage den private sektor i virkeliggørelsen af infrastruktur? I bekræftende fald hvordan?

Hvilke stærke og svage sider kendetegner Fællesskabets eksisterende finansieringsinstrumenter, og er der behov for nye instrumenter (herunder "innovative" instrumenter)? Hvordan kunne en samordnet udnyttelse af fonde fra forskellige fællesskabsressourcer strømlines til støtte for TEN-Tgennemførelsen?

Hvordan kunne de eksisterende ikke-finansielle instrumenter forbedres, og hvilke nye instrumenter kunne indføres?

Med venlig hilsen,

Pytrik Dieuwke Oosterhof (3632)