



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 4.2.2009
KOM(2009) 44 endelig

GRØNBOG

TEN-T: en gennemgang af politikken

**PÅ VEJ MOD STØRRE INTEGRATION I DET TRANSEUROPÆISKE
TRANSPORTNET TIL GAVN FOR DEN FÆLLES TRANSPORTPOLITIK**

GRØNBOG

TEN-T: en gennemgang af politikken

PÅ VEJ MOD STØRRE INTEGRATION I DET TRANSEUROPEISKE TRANSPORTNET TIL GAVN FOR DEN FÆLLES TRANSPORTPOLITIK

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Indledning.....	2
2.	Grundlaget for den fremtidige TEN-T-politik	3
3.	Spørgsmål til overvejelse angående den videre udvikling af TEN-T	8
4.	Mulige alternativer for den videre udvikling af TEN-T.....	17
5.	Information til brug for dem, som ønsker at reagere på grønbogen.....	17

1. INDLEDNING

Sigtet med politikken for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er dels at etablere den infrastruktur, som er nødvendig for, at det indre marked kan fungere efter hensigten, og dels at virkeliggøre målene i Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse. Politikken skal desuden bidrage til at sikre adgang til transportnettet og styrke den sociale og territoriale samhørighed. Den understøtter enhver EU-borgers ret til fri bevægelighed inden for medlemsstaternes område. Den inddrager desuden miljøbeskyttelseskrav med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

De 400 mia. EUR, som indtil videre er investeret i nettet, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning i 1996 og senest er ændret i 2004¹, har bidraget til at færdiggøre et stort antal projekter af fælles interesse, som har skabt forbindelse mellem nationale net og afhjulpet tekniske hindringer på tværs af landegrænser. Der udestår imidlertid et stort arbejde, inden de oprindelige planer er ført ud i livet – på grund af såvel de pågældende projekters inhærente langsigtede karakter som de betydelige forsinkelser med færdiggørelsen af mange projekter.

Næsten en tredjedel af det hidtil investerede beløb stammer fra fællesskabskilder². Den enkelte EU-borger vil dog ikke altid have let ved at se resultaterne af den samlede TEN-T-politik eller den europæiske merværdi, der skabes ved bidragene fra Fællesskabet. Målene har været relativt ambitiøse, hvilket har gjort det umuligt at opfylde dem fuldt ud med de disponible instrumenter. De kan i visse henseender også have været

¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, senest ændret ved beslutning 884/2004/EF af 29. april 2004.

² Tilskud fra TEN-T-budgettet, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling plus lån fra Den Europæiske Investeringsbank.

utilstrækkeligt specifikke, hvilket gjorde det vanskeligt at målrette indsatsen og skabe effektive virkninger og synlige resultater. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at tiden ikke alene er inde til at spørge, hvorfor målene kun er delvis opfyldt, men også om disse mål fortsat er tilstrækkelige til at give fremadskuende svar på fremtidens problemstillinger, og hvilke midler der må sættes ind for at opfylde morgendagens TEN-T-politiske mål fuldt ud.

Transportpolitikken tilstræber at fremme økonomiske, miljøvenlige, effektive, sikre og sikre transporttjenester i og uden for det indre marked, og TEN-T-politikken må derudover sikre, at tjenesterne drives så effektivt som muligt ud fra en integreret og innovativ infrastruktur, som holder trit med den teknologiske udvikling inden for energi-, infrastruktur- og køretøjssektoren³. TEN-T-politikken bør i højere grad, end det hidtil har været tilfældet, afspejle fastsatte EU-mål – ikke alene i transportsektoren, men også i den bredere politiske, socioøkonomiske, miljømæssige og institutionelle sammenhæng.

Foruden at det er påkrævet at styrke TEN-T's rolle i Lissabonstrategien, fordrer EU's voksende rolle globalt set, at der tages behørigt hensyn til udviklingen af fremtidens TEN-T-politik. EU's økonomiske vækst og jobskabelsen afhænger også af dens konkurrenceevne internationalt set, og denne må fremmes med gode transportforbindelser til andre dele af verden. Gode forbindelser til alle EU's naboer, herunder Afrika, er endvidere afgørende ud fra en økonomisk, politisk og sikringsmæssig synsvinkel.

Frem for alt stiller bekæmpelsen af klimaændringer krav om EU-dækkende foranstaltninger for at underbygge EU's førende rolle på verdensplan. Områderne transport og transportinfrastruktur rummer et betydeligt potentiale for nyttige bidrag. Klimaændringsmålene bør placeres centralt i fremtidens TEN-T-politik og omsættes i en ægte EU-strategi. Den fremtidige TEN-T-politik bør danne et solidt grundlag for et effektivt bidrag til Fællesskabets klimaændringsmål via en proces, som integrerer økonomiske og miljømæssige mål, og som entydigt er rettet mod behovet for effektive gods- og passagertjenester, der bygger på samordnet modalitet og innovation.

Dette gør det berettiget at foretage en gennemgribende fornyet gennemgang af TEN-T-politikken snarere end blot at gennemgå og eventuelt ajourføre skitseplaner og prioriterede projekter. Der skal bygges videre på de hidtidige erfaringer og opnåede resultater, men først og fremmest må der foretages en bred fornyet gennemgang af den politiske strategi. På baggrund af opgavens omfang – i politisk, socioøkonomisk, miljømæssig, institutionel, geografisk og teknisk henseende – søger Kommissionen at inddrage en så bred vifte af interessegrupper som muligt for således at sikre, at der tages behørigt hensyn til hele den disponible ekspertviden, erfaringer og synspunkter. Derfor indleder Kommissionen den fornyede gennemgang af TEN-T-processen med en grønbog, hvori dens aktuelle overvejelser sammenfattes, og interessegrupperne opfordres til at bidrage, inden Kommissionen udarbejder eventuelle lovforslag og andre forslag.

2. GRUNDLAGET FOR DEN FREMTIDIGE TEN-T-POLITIK

- *EF-traktaten*

I EF-traktatens artikel 154-156 defineres politikken for det transeuropæiske net og dennes bidrag til at virkeliggøre målene for det indre marked, økonomisk og social

³ "Køretøj" betegner i denne grønbog transportmidler inden for alle transportformer.

samhørighed til gavn for alle dets borgere, de erhvervsdrivende og de regionale og lokale administrative enheder, bl.a. ved at målrette Fællesskabets indsats i henseende til at fremme de nationale nets indbyrdes sammenkobling og interoperabilitet samt adgangen til disse net. Derudover skal en bæredygtig udvikling indarbejdes i politikken. Med henblik på at gennemføre traktatens bestemmelser blev der efterfølgende opstillet TEN-T-retningslinjer, hvori det fastsættes, at der skal udpeges projekter af fælles interesse, og at Fællesskabet kan yde støtte til projekter af fælles interesse, som medlemsstaterne yder støtte til. For at lette gennemførelsen yderligere kan Kommissionen desuden tage initiativer til at fremme koordinering mellem medlemsstaterne.

- *Særlige bestemmelser*

Ifølge TEN-T-retningslinjerne går det endelige politiske mål ud på at oprette et fælles multimodalt net, som omfatter både traditionelle landbaserede anlæg og udstyr (herunder intelligente transportsystemer) med henblik på en sikker og effektiv trafikafvikling. Det inddrager også i stadig højere grad indførelsen af innovative systemer, som ikke alene synes at rumme fordele for transportsektoren, men også udviser et betydeligt potentiale med hensyn til industriel innovation.

Inden for TEN-T er der i mange henseender store forskelle mellem projekterne af fælles interesse: det gælder planlægningsprocessen, det geografiske omfang og omkostningsniveauet, gennemførelsesperioder og driftslevetid samt investerings-, gennemførelses- og driftsrelaterede strukturer. TEN-T-politikken skal spille sammen med en bred vifte af strategier, hvori medlemsstaterne indtager en førende rolle i forbindelse med anlægget af traditionel infrastruktur og arbejder side om side med den private sektor. Selve nettets karakter påfører derfor alle deltagende aktører et særligt ansvar for at fastsætte fælles mål og hver spille deres rolle for at opfylde disse mål.

- *Hidtidige resultater*

Gennemførelsen af TEN-T-politikken har allerede givet synlige resultater. De nationale jernbane- og vejnet er forbundet indbyrdes mange steder, og jernbanerne er begyndt at blive interoperable på tværs af landegrænser. Fællesskabsfinansiering har målrettet indsatsen om store højhastighedsjernbaneprojekter, som åbner for en ny generation af passagerbefordring, og som kan konkurrere med lufttrafik og privatbilisme. Via Samhørighedsfonden er der ydet finansiering til mange store projekter, som forbinder lande og regioner på forskellige udviklingsstrin, hvilket bidrager til at udjævne uligheder. Finansieringen har haft en betydelig katalysatorvirkning og har gjort det muligt at iværksætte nogle af de mest udfordrende og komplekse projekter (geografisk, teknisk, finansielt og juridisk/administrativt). Den har tilskyndet til pilotforsøg vedrørende løsningsmodeller i form af offentlig-private partnerskaber, hvilket skaber erfaringer på områderne finansiering og projektledelse.

TEN-T-politikken har også skabt grobund for udviklingen af intelligente transportsystemer. Foruden Galileo har denne sektor – på områderne transport ad vej, jernbane, luft- og søvej – gjort betydelige fremskridt via TEN-T-støttede projekter på europæisk eller euroregionalt niveau, og mange af disse ville ikke have været gennemført eller iværksat uden denne støtte.

TEN-T-politikken er i mellemtiden begyndt at skabe løsninger på godstransportområdets problemer, hvor den forventede vækst (en stigning på 34 % mellem 2005 og 2020) understreger vigtigheden af, at der indføres løsninger baseret på ægte samordnet

modalitet for at overvinde problemer såsom trafikal overbelastning, stigende kuldioxidemissioner samt infrastrukturrelaterede og organisatoriske mangler. Konceptet "motorveje til søs" – der har en ægte multimodal karakter – fortjener betydeligt større opmærksomhed i den videre udvikling af TEN-T. Det tilskynder til "renere" godstransport baseret på samordnet modalitet og skaber også forbindelser mellem EU og resten af verden.

- *En vurdering af stærke og svage sider*

Netplanlægning

TEN-T-retningslinjerne er først og fremmest det instrument, Fællesskabets benytter til at definere sin politik og planlægge nettet. Projekterne af fælles interesse, som udpeges i disse retningslinjer, kan defineres i kraft af deres beliggenhed på skitseplaner og/eller deres beskrivelser.

Retningslinjerne, som er vedtaget i 1996 og senest ændret i 2004, omfatter to planlægningslag: et primært netlag (skitseplaner for jernbane-, vej-, indre vandvejs-, samordnede transport-, lufthavns- og havnenet) og et sekundært lag over 30 prioriterede projekter – dvs. udvalgte projekter af fælles interesse.

Det **primære net** består samlet set af: 95 700 km veje, 106 000 km jernbaneforbindelser (herunder 32 000 km højhastighedsforbindelser), 13 000 km indre vandveje, 411 lufthavne og 404 søhavne. Hovedparten af disse forbindelser og knudepunkter eksisterer allerede. Men næsten 20 000 km veje, over 20 000 km jernbaneforbindelser (langt overvejende højhastighedsforbindelser) og 600 km indre vandvejsforbindelser skal stadig anlægges eller opgraderes betydeligt, og omkostningerne herved anslås til 500 mia. EUR ifølge medlemsstaternes nylige skøn⁴.

"Planlægningen" af dette fællesskabsnet bestod overvejende i at sammenlægge væsentlige dele af de forskellige transportformers nationale net og forbinde dem ved landegrænserne. Selv om denne strategi givetvis var velegnet i TEN-T-politikens begyndelsesfase, gjorde hver udvidelse den gradvis mindre hensigtsmæssig. Planlægningen af TEN-T-nettet har ikke været drevet af ægte europæiske mål, som kunne sikre, at helheden skaber merværdi i forhold til summen af enkeltdelene. Uagtet medlemsstaternes enekompetence på området planlægning og udførelse af infrastrukturanlæg på deres områder bliver spørgsmålet om, hvordan den nationale planlægning kan kombineres med en planlægning på EU-niveau, som tager hensyn til mål, der rækker videre end hver individuel medlemsstats mål, stadig mere relevant, efterhånden som EU udvides, og nettene bliver mere komplekse.

I det store og hele dækker de **prioriterede TEN-T-projekter** de vigtige jernbane-, vej- og indre vandvejsakser, som gennemløber flere medlemsstater. De blev udvalgt i 2004 på grund af deres betydning for trafikstrømmene på tværs af landegrænser og for målene for samhørighed og bæredygtig udvikling, og de blev underkastet en fælles socio-økonomisk evaluering. Men visse tvivlsspørgsmål forbliver ubesvaret, eksempelvis om projektudvælgelsesmetodens egnethed, potentialet for indbyrdes sammenkobling og udvidelse (både geografisk og mellem transportformer), strategien for sammenhængende

⁴ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Energi og Transport, TEN-T – gennemførelsen af de prioriterede projekter, statusrapport, maj 2008.

standarder for kapacitet og kvalitet og mulighederne for i højere grad at tilskynde til, at projekterne færdiggøres inden for den planlagte tidshorisont.

Foruden at definere projekter af fælles interesse ud fra deres beliggenhed på skitseplaner og optage disse på listen over prioriterede projekter fastsættes der i disse retningslinjer "beskrivelser", og der specificeres mål og kriterier til bestemmelse af, hvad der udgør projekter af fælles interesse. For intelligente transportsystemer har denne form for konceptuel strategi dannet grundlag for definitionen af projekter af fælles interesse.

Virkeliggørelse af nettet

TEN-T-retningslinjerne er forbundet med instrumenter, der skal lette gennemførelsen af udpegede projekter af fælles interesse. Det drejer sig om a) forskellige finansieringsinstrumenter med grundlag i den relevante lovgivning, herunder TEN-finansforordningen⁵ og Samhørighedsfonden, EFRU og lån fra Den Europæiske Investeringsbank, og b) ikke-finansielle instrumenter såsom Kommissionens koordineringsinitiativer.

De disponible instrumenter har indtil videre været utilstrækkelige til at sikre fuld færdiggørelse af projekterne af fælles interesse inden for den tidshorisont, som der er opnået enighed om i retningslinjerne. Dette er navnlig tilfældet for det primære net. Ansvar for færdiggørelsen af det store antal berørte projekter påhviler næsten udelukkende medlemsstaterne, hvis investeringsbeslutninger hovedsagelig følger nationale målsætninger. Samhørighedsfondens fællesskabsfinansiering har ydet støtte til projektgennemførelsen i dertil berettigede medlemsstater og har dermed også bidraget til adgangsfunktionen (herunder adgang til meget fjerntliggende regioner); TEN-T-finansieringen har kun delvis kunnet imødekomme de politiske mål. De hidtil anvendte fællesskabsmidler har samlet set kun lige givet borgerne og erhvervslivet mulighed for at "bemærke forskellen" – den europæiske merværdi – ved Fællesskabets indsats angående helheden i det omfattende TEN-T. Medlemsstaternes investeringsindsats på deres egne områder betragtes mest af alt som nationale investeringer snarere end et bidrag til et fællesskabsmål.

Situationen har været anderledes for prioriterede projekter, som har stået i centrum for fællesskabsindsatsen – både hvad angår finansiering og koordinering. Selv om Fællesskabets disponible finansielle ressourcer stadig er utilstrækkelige til at imødekomme projekternes behov fuldt ud, har indsatsen – der er rettet mod mere begrænsede mål, som der er udbredt enighed om – været langt mere effektiv og synlig. Den forestående færdiggørelse af nogle af disse projekter anskueliggør de potentielle fordele ved målene for TEN-T-politikken som fastsat i traktaten. Et centralt prioriteret TEN-T-projekt som f.eks. højhastighedslinjen, der forbinder Paris, Bruxelles, Köln, Amsterdam og London, har ikke alene sammenkoblet nationale net og markeret et gennembrud for en ny generation af jernbanetrafik på tværs af landegrænser, men har også givet borgere og forretningsrejsende mulighed for at opleve fordelene ved fri bevægelighed inden for EU.

Hensigten med det prioriterede projekt motorveje til søs (der omfatter infrastruktur, anlæg, procedurer, teknologier og tjenester) er at fremme integrerede, multimodale dør-til-dør-transporttjenester med høj kvalitet og kapacitet, hvoraf en del af transporten foregår ad søvejen. I TEN-T-retningslinjerne defineres dette via en overordnet strategi,

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 680/2007 af 20. juni 2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet.

hvor der fastlægges mål og procedurer til bestemmelse af, hvad der udgør projekter af fælles interesse. Dette har bidraget til, at Fællesskabet kan udvikle den praktiske anvendelse af transportløsninger med samordnet modalitet, der tilsigter at forbedre adgangsmuligheder og nedbringe emissioner fra vejgodstransporten. Forskellige fællesskabsinstrumenter og nationale instrumenter står til rådighed, herunder TEN-T-budgettet, der hovedsagelig er rettet mod superstrukturer og infrastrukturer i havne og forbindelser til baglandet. De udviklede procedurer til ansøgning om offentlig finansiel støtte og fraværet af klare mål og kriterier har imidlertid indtil videre forhindret en bredere gennemførelse af konceptet.

Angående intelligente transportsystemer har TEN-T-politikken navnlig bidraget til forberedelsen af Galileo og forskningsprogrammet for lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum (SESAR) – stort anlagte europæiske projekter, som, når de bliver operationelle, forventes at gøre transportinfrastrukturen langt mere effektiv. Inden for vej-, jernbane- og lufttransport samt inden for skibstrafiktjenester og flodinformationstjenester er der udviklet ITS-projekter på en fleksibel måde på baggrund af de beskrivelser, der er fastsat i TEN-T-retningslinjerne. Denne konceptuelle strategi gør det muligt at inkorporere teknologiske nyskabelser, markedsbegreb og samarbejdsinitiativer mellem partnere fra forskellige medlemsstater, og den har – sammenholdt med muligheden for at få dækket 50 % af finansieringen til forberedelsen af projekter – haft afgørende indflydelse på udarbejdelsen af grænseoverskridende projekter, som ellers sandsynligvis ikke ville være blevet realiseret. Denne type fleksibel strategi for projektudvikling, som bygger på forudfastsatte mål og kriterier, forventes også at kunne benyttes til at opfylde andre transportpolitiske mål: tilvejebringelsen af (økonomisk og miljømæssigt) effektive, sikre og sikrede transporttjenester af høj kvalitet.

- *Forventet transportefterspørgsel*

Planlægningen af fremtidens transportinfrastruktur afhænger i høj grad af efterspørgselsprognoser – såvel på nationalt niveau som på EU-niveau. Men skønt de planlæggende myndigheder tilstræber at etablere transportinfrastruktur, som fuldt ud opfylder den fremtidige efterspørgsel, står de over for en vifte af usikkerhedsmomenter i henseende til faktorer, som styrer efterspørgslen, f.eks. økonomiske og befolkningsmæssige udviklingstendenser, energipriser, prissætning i transportsektoren og beskatning, udviklingen af anlæg i by- og landområder, adfærdsrelaterede ændringer og den teknologiske udvikling. Efterspørgselsstyrende foranstaltninger tillægges øget politisk betydning, og de bør også tages i betragtning i forbindelse med infrastrukturplanlægningen. Disse omfatter bl.a. afgifter for at benytte infrastruktur, indregning af eksterne omkostninger og anvendelse af intelligente transportsystemer.

En forretningsorienteret udvikling af transporttjenester i et indre marked i løbende udvikling bør også tilskynde til at udnytte infrastruktur effektivt og påvirke transportefterspørgslen. Tjenester af denne art er i hastig vækst ud fra en strategi baseret på samordnet modalitet, der omfatter såvel en effektiv koordinering på tværs af landegrænser som ITS-applikationer. EU's transportpolitik er målrettet en række initiativer på området, herunder handlingsplanen for godslogistik, forslaget om jernbanegodskorridorer og politikken for et fælles europæisk luftrum.

På kort sigt vil forretningsaktiviteterne kunne udbygges inden for den eksisterende infrastrukturramme, men efterhånden som de udvikles, vil transportpolitikken også skulle følge med udviklingen, hvilket kunne påvirke både etableringen af infrastruktur og faseopdelingen heraf. Fremtidens TEN-T-politik skal være tilstrækkeligt fleksibel til at

knytte transportpolitikken sammen med transportinfrastrukturudviklingen på kort, mellemlang og lang sigt.

Spm.1 Bør Kommissionens vurdering af den hidtidige TEN-T-udvikling omfatte andre faktorer?

3. SPØRGSMÅL TIL OVERVEJELSE ANGÅENDE DEN VIDERE UDVIKLING AF TEN-T

Den fornyede gennemgang af TEN-T-politikken – med det centrale spørgsmål om, hvorledes fremtidens multimodale net skal udformes, og hvordan en rettidig færdiggørelse sikres – stiller krav om en velgennemtænkt kombination af planlægningsstrategier, gennemførelseskapacitet og faglig viden på de forskellige relevante niveauer. Med behørig respekt for medlemsstaternes suveræne rettigheder i henseende til projekter, som berører deres områder, gør den tiltagende kompleksitet, innovative natur og geografiske rækkevidde af de forestående opgaver det tillige nødvendigt for Fællesskabet at spille en stærk rolle.

Ud fra den ovenstående vurdering af politikken skitseres en række spørgsmål vedrørende fremtiden nedenfor.

3.1 Netplanlægning

- *Det omfattende nets fremtid*

Det eksisterende omfattende net har været afgørende for at opfylde den i traktaten omhandlede "adgangsfunktion", og det har vist sit værd som grundlag for støtte inden for rammerne af Samhørighedsfonden. Det har derudover dannet et væsentligt grundlag for gennemførelsen af fællesskabslovgivningen for transportsektoren – f.eks. interoperabilitet inden for jernbanesektoren og sikkerhed i vejttunneller. Af svagheder kan nævnes uoverensstemmelsen mellem de planlægningsmæssige ambitioner og de midler, som er indsat for at fremskynde og overvåge gennemførelsen, samt en manglende målrettethed ud fra et EU-perspektiv.

For at det primære net kan opretholdes som TEN-T-lag, må der foretages en fornyet gennemgang af de metoder, som benyttes til at ajourføre og overvåge det, og af de instrumenter, som er nødvendige for at sikre en fuldstændig og rettidig færdiggørelse, og medlemsstaterne vil i den sammenhæng utvivlsomt skulle påtage sig et mere bindende ansvar. Opgives det, vil det på den anden side kræve, at der f.eks. ofres særlig opmærksomhed på at sikre netadgangsfunktionen.

Spm.2 Hvilke yderligere argumenter findes der for eller imod at opretholde det primære net, og hvordan kunne de pågældende ulemper ved hver strategi overvindes?

- *Mulig inkorporering af et "prioriteret net"?*

Den aktuelle strategi for prioriterede projekter afspejler betydelige trafikstrømme mellem et afgang- og et ankomstpunkt uden hensyn til deres kontinuitet, og den indfanger derfor ikke eventuelle yderligere "netrelaterede fordele". For at inddrage disse og derved øge de økonomiske fordele ved TEN-T-projekter af høj fællesskabsinteresse kunne den aktuelle strategi for prioriterede projekter udbygges i retning af en strategi for et prioriteret net. Denne netstrategi ville også åbne mulighed for en mere systematisk inddragelse af

knudepunkter (der ofte er hovedkilden til trafikal overbelastning og manglende effektivitet), havne og lufthavne, som giver adgang til nettet og udgør de vigtigste intermodale forbindelsesled og derved underbygger en solid integration af nettet. Ved at kombinere de bestående infrastrukturforbindelser og -knudepunkter med den planlagte infrastruktur i et fælles net kunne TEN-T-politikkenes hidtidige resultater også generere merværdi.

Enhver strategi for et sådant net bør som udgangspunkt bygge på en fælles aftale om entydige mål og en gennemskuelig og objektiv planlægningsmetode. Der bør bl.a. tages hensyn til væsentlige trafikstrømme både inden for Fællesskabet og til/fra andre verdensdele, samhørighedsmål via forbindelser mellem regioner på forskellige udviklingsniveauer og med forskellige territoriale særtræk, forbindelser med centre i økonomisk udvikling, "værdien af den hidtidige indsats" inden for udviklingen af TEN-T, miljømål, andre fællesskabspolitiske mål (f.eks. konkurrence), en trinvis indsats med henblik på at udnytte infrastrukturen mere effektivt, forskelle i medlemsstaternes udgangspunkter og opdelingen af planlægningsansvaret på fællesskabsniveau og nationalt niveau.

Et – geografisk defineret – prioriteret net bør sikre kontinuiteten i de aktuelle prioriterede projekter og bygge videre på disse, når dette er berettiget. En strategi for udvikling af et eventuelt prioriteret net bør først og fremmest tage klimaændringsmålene i betragtning. Dette net bør derfor være ægte multimodalt og sætte væsentlige gods- og passagertrafikstrømme i stand til at gennemkrydse EU så effektivt – økonomisk og miljømæssigt – som muligt baseret på samordnet modalitet. Dette stiller krav om en optimal sammenkobling af transportformer – f.eks. via forbindelser til baglandet fra havne ved kysten og indre vandveje eller jernbaneforbindelser til lufthavne – og større projekter bør inddrages i intelligente transportsystemer. Samtidig med, at der ydes et mærkbart bidrag til Fællesskabets 20/20/20 klimaændringsmål, bør TEN-T-politikken også tage hensyn til behovet for tilpasninger til de eventuelle følger af klimaændringer (såsom stigende vandstand i havene eller ændrede temperaturmønstre). TEN-T's følsomhed over for klimaændringer og potentielle tilpasningsforanstaltninger bør derfor vurderes, og der bør lægges vægt på spørgsmålet om, hvordan ny infrastruktur gøres "klimabestandig". For at vurdere de fulde miljøpåvirkninger i relation til TEN-T bør man endvidere opfylde de krav, der er fastlagt i UNECE's protokol om strategisk miljøvurdering til Espoo-konventionen.

Dette prioriterede net bør være kendetegnet ved fuld interoperabilitet (dvs. gennemførelse af European Rail Traffic Management og alle øvrige tekniske specifikationer i jernbanesektoren, gennemførelsen af politikken for det fælles luftrum og ATM-masterplanen og interoperabilitet inden for andre ITS-sektorer) og ved aftalte mål for kapacitetsstandarder for alle berørte infrastrukturelementer. (TEN-T-retningslinjerne omfatter på nuværende tidspunkt alene mål for standarder for sektoren indre vandveje.) Der bør også tages hensyn til andre fællesskabstiltag, som indgår i et samspil med udformningen af infrastruktur – f.eks. en eventuel indførelse af større og tungere vejgodskøretøjer eller intelligente motorveje.

Et prioriteret net ville knytte de hidtidige resultater og TEN-T-politikkenes nuværende og fremtidige udfordringer tættere sammen. Inden for denne ramme kunne EU ensrette udpegningen af projekter af fælles interesse og fastsætte sin støtte til dem via fællesskabsinstrumenter mere objektivt under den forudsætning, at projekterne evalueres på et harmoniseret grundlag. Når alt kommer til alt, vil det kombinere infrastrukturforanstaltninger af forskelligt omfang – fra store, langsigtede projekter til projekter af

begrænset omfang, der kan gennemføres på kortere sigt og derved øge fællesskabsforanstaltningens effektivitet og synlighed.

Spm.3 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?

- *En "konceptuel søjle"*

TEN-T's konceptuelle strategi kunne gøres betydeligt bredere med henblik på at tilgodese infrastrukturbehov, som hidrører fra forretningsorienterede foranstaltninger i de forskellige transporttjenestesektorer. Sektorrelaterede politiske mål og kriterier som fastsat i TEN-T-retningslinjerne kunne vejlede operatørerne med hensyn til opstillingen af projekter af fælles interesse. Med det hovedsigte i første omgang at optimere udnyttelsen af den bestående infrastrukturkapacitet kunne denne strategi på længere sigt tilpasses den løbende udvikling i infrastrukturbehovene sideløbende med den voksende efterspørgsel. Den kunne også tilføre større fleksibilitet i begrebet projekter af fælles interesse og derved gøre det muligt at reagere på markedsudviklinger, som vanskeligt lader sig forudse. Den ville navnlig skabe en direkte forbindelse mellem Fællesskabets transportpolitiske mål (f.eks. fremme af bæredygtig godstransport via forskellige lovgivningsmæssige og politiske tiltag, en effektiv og bæredygtig lufttransport via politikken for det fælles luftrum og SESAR) og dets infrastrukturpolitik, hvilket har til følge, at TEN-T igen kan fokusere på hovedmålet om at danne grundlag for transporttjenester, som opfylder fastlagte fællesskabsmål.

Spm.4 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?

- *Infrastrukturspørgsmål af særlig relevans for fremtidens TEN-T-udvikling*

Uanset udformningen af fremtidens TEN-T må en række specifikke spørgsmål tages op i forbindelse med planlægningen af fremtidens TEN-T. Disse omfatter efter Kommissionens opfattelse følgende:

Forskelle i passager- og godstrafikkens behov

Passager- og godstrafikken har hver deres kendetegn. Godstrafikken forventes at vokse hurtigere end passagertrafikken, den gennemsnitlige transportafstand for gods er længere end for passagerrejser, og forbindelsesled mellem transportformer og mellem langturtrafik og lokaltrafik forudsætter forskellige foranstaltninger. Problemer med trafikal overbelastning på infrastrukturstrækninger kan gøre det nødvendigt at adskille banelinjer, så de benyttes til enten personbefordring eller godstransport. I havne og lufthavne stiller håndteringen af henholdsvis passagerer og gods forskellige krav til infrastrukturen – både hvad angår knudepunkterne og adgangen til disse knudepunkter. I forbindelse med godstransport med lastbil til byer skal der i stadig højere grad tages hensyn til miljømæssige og byplanlægningsmæssige spørgsmål. Selv om hvert enkelt

tilfælde bør evalueres ud fra en økonomisk og miljømæssig synsvinkel, kan det være spørgsmålet, om og i hvilket omfang der bør ses nærmere på særskilte planlægningsstrategier for henholdsvis gods- og passagertrafik inden for den samlede TEN-T-politik. I begge tilfælde vil der i fremtidens TEN-T-politik skulle tages hensyn til knudepunkter til omladning mellem langturs- og bytrafik.

Lufthavne og havne som EU's forbindelsesled til verden

Lufthavne spiller en central rolle i passagertrafikken (især på baggrund af EU's voksende globale rolle) og vinder også i betydning inden for godstransporten som en del af den samordnede modalitet og logistikkæden. Der forventes betydelige kapacitetsbegrænsninger i lufthavne i de kommende år. Lufttransporten er især følsom over for brændstofpriser, sikring og den økonomiske udvikling, og typen og omfanget af "projekter af fælles interesse" i relation til lufthavne kan derfor være under forandring.

Da søhavne er oprindelses- og bestemmelsessted for langt den overvejende del af Fællesskabets internationale handelsstrømme og et centralt element i godslogistikkæderne, har de været i stabil vækst i de seneste 30 år. Udvidelsen af havneinfrastrukturen, herunder etableringen af egentlig maritim adgangsinfrastruktur, indebærer imidlertid en lang forberedelsesfase og høje omkostninger, og de giver derfor anledning til problemer i mange havne. Utilstrækkelige forbindelser til baglandet, navnlig jernbaneforbindelser, er også udpeget som en central hindring for en hensigtsmæssig integration af havne i logistikkæder. Problemer med infrastrukturkapaciteten i visse havne og adgangen til dem fra landsiden kan påvirke landbaserede transportstrømme gennem EU, eftersom indgående handelsstrømme eksempelvis kan koncentreres om et fåtal af store havne. Den landbaserede godsdistribution kan dernæst forværre problemerne med trafikal overbelastning og påvirke transportsektorens samlede emissioner i negativ retning.

Transport ad vandvejen i EU

Nettet af indre vandveje har på den anden side rigelig fri kapacitet, som allerede står til rådighed eller kan stilles til rådighed med relativt begrænsede ressourcer. Det forbinder de store søhavne og de væsentlige industricentre i baglandet – ofte langs svært overbelastede transportkorridorer. Men en fuld og effektiv udnyttelse af de indre vandveje hindres imidlertid fortsat af en række flaskehalse og mangler.

Med hensyn til den videre udvikling af motorveje til søs må disse defineres med hensyn til mål, anvendelsesområde og kriterier for offentlig støtte for således at tilskynde til offentlige og private initiativer. Der bør lægges vægt på det "grønne aspekt" af motorveje til søs – eventuelt som en del af konceptet med grønne fragtkorridorer. Deres økonomiske levedygtighed bør også fremhæves, og finansieringen via forskellige instrumenter (på nationalt niveau og fællesskabsniveau) bør strømlines.

Godslogistik

Godslogistik har fået afgørende betydning for Fællesskabets indsats for at opfylde økonomiens behov på en bæredygtig måde. Ud fra princippet om, at hver transportform udnyttes i henhold til dennes relative fordele inden for effektive transportkæder med samordnet modalitet, spiller de en vigtig rolle i Fællesskabets bestræbelser på at opfylde sine klimaændringsmål. De bidrager til den økonomiske vækst, samtidig med at de effektiviserer godstransporten – såvel ud fra en økonomisk som en miljømæssig synsvinkel. For at godslogistikken kan udnytte sit fulde vækstpotentiale må TEN-T-politikken sikre det rette infrastrukturgrundlag, navnlig hvad angår intermodale

terminaler, kapacitet i form af jernbaner, sø- og flodhavne (herunder adgang til søhavne fra landsiden), parkeringsområder for erhvervskøretøjer og ITS-systemer i form af såvel infrastrukturkomponenter som middel til "tracking and tracing" af gods. Udviklingen af grønne korridorer inden for godslogistikkonceptet forventes at ville styrke de miljømæssige og innovative aspekter. Samordnet modalitet er imidlertid også af betydning for passagertrafikken, hvor der bør sikres en god sammenhæng mellem de forskellige former for kollektiv transport (f.eks. jernbane – luftfart), mellem vejtrafik og kollektiv transport og mellem langturstrafik og trafik i byområder.

Spm.5 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?

Intelligente transportsystemer

Intelligente transportsystemer kan anvendes inden for alle transportformer, idet de bidrager til at optimere de individuelle transportformer og skabe helstøbte forbindelser. ITS har et umiskendeligt potentiale til at øge transportens effektivitet og forbedre sikkerheden, sikringen og komforten for brugeren – og disse virkninger vil blive tydeligere efterhånden, som EGNOS (i 2009) og Galileo (i 2013) bliver fuldt operationelle. De danner bro mellem den materielle infrastruktur og de stadig mere intelligente køretøjer, som benytter denne. Men vigtigst af alt er ITS også en forudsætning for at opfylde vigtige fællesskabspolitiske mål i og uden for transportsektoren på områderne sikkerhed (bedre information og støtte til brugerne), sikring (tracing og identifikation), transportoperationernes effektivitet, håndtering af trafikal overbelastning (effektiv efterspørgselsstyring og udjævning af nettrafikken på tværs af transportformer med prissætning og gennemførelse af lovbestemmelser) og bekæmpelse af klimaændringer (energieffektivitet, energiøkonomisk kørsel, grønne korridorer og et mere omkostningseffektivt og effektivt europæisk transportsystem med samordnet modalitet via e-fragt og e-maritime). Inden for luftfartssektoren er det eksempelvis afgørende med en europæisk strategi for netsystemet, hvis målene om en omkostningseffektiv og miljømæssigt bæredygtig trafikafvikling skal opfyldes.

På baggrund af det relativt lave omkostningsniveau ved ITS set i forhold til anlægget af materiel infrastruktur og muligheden for at kombinere og optimere den offentlige og private sektors investeringer er de arbejdsmarkedsmæssige fordele og investeringens forrentning betydelig – under den forudsætning, at indførelsen foregår på samordnet vis, på tværs af sektorer og i hele EU.

Spm.6 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?

- *Innovation*

Transportinfrastrukturen, herunder ITS, og køretøjssektoren rummer et betydeligt innovationspotentiale, og de traditionelle grænseflader mellem infrastruktur og køretøjer kan derfor være under forandring. Angående TEN-T-udviklingen i de kommende årtier er det spørgsmålet, hvordan infrastrukturen vil skulle tilpasses nye generationer af ITS og køretøjer (f.eks. følger for infrastrukturen af intelligente køretøjer), og hvilke konsekvenser innovation i henseende til infrastrukturen kan få for det rullende materiel.

Nye energiformer i transportsektoren kan gøre det påkrævet at tilpasse infrastrukturen (f.eks. tankstationer). Den nyeste forskning i el- og hybridkøretøjer er opmuntrende, fordi den rummer mulighed for at flytte problemet med CO₂-emissioner fra køretøjer til kraftværker, hvor det kan håndteres mere effektivt. Brintteknologier kunne på længere sigt være meget nyttige for luftfarten og skibsfarten.

Målet om at sikre den mest effektive udnyttelse af infrastrukturen kan foruden den teknologiske innovation også nødvendiggøre organisationsinnovation.

Spm.7 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?

- *Et TEN-T-"basisnet"?*

Med henblik på, at TEN-T skal danne et effektivt grundlag for alle relevante transportpolitiske mål og dermed fremhæve dets merværdi som en uadskillelig del af den fælles transportpolitik, kunne de ovennævnte forskellige "søjler" kombineres, så de udgør et TEN-T-basisnet. Et sådant net kunne omfatte både et prioriteret net og en konceptuel søjle og derigennem afspejle behovet for fleksibilitet og markedsorientering. Det kan også følge med tidens udvikling, sikre en optimal integration af al infrastruktur ("materiel" og intelligent) og sammenkoblingen mellem transportformer, og det kan fungere som en drivkraft for innovation – både i teknologisk og organisatorisk henseende. Det kunne også danne grundlag for indførelsen af forskellige innovative strategier, f.eks. med hensyn til prissætning i transportsektoren. Et basisnet med klare EU-mål og de højeste prioriteter på transportområdet og andre EU-politikker (det indre marked, samhørighed, bæredygtig udvikling/klimaændringer o.s.v.) kunne dermed blive hjørnестenen for Fællesskabets indsats i relation til TEN-T-politikken.

Spm.8 Kan et sådant basisnet gennemføres på fællesskabsplan, og hvilke væsentlige fordele og ulemper ville det indebære? Hvilke metoder bør anvendes med henblik på udformningen?

3.2. Gennemførelsesniveau

TEN-T-politikken er kun troværdig for EU-borgerne, hvis planlægningsalternativer og gennemførelseskapacitet stemmer overens. Der skal derfor være overensstemmelse mellem det valgte alternativ og de tilhørende gennemførelsesinstrumenter.

- *Samlet finansiering af projekterne af fælles interesse, jf. TEN-T-planerne*

På trods af alle bestræbelser på at effektivisere infrastrukturudnyttelsen mærkbart og imødekomme på efterspørgslen på den mest omkostningseffektive og bæredygtige måde udgør færdiggørelsen af TEN-T finansielt set fortsat en betydelig opgave.

Hvis det omfattende net skal opretholdes, bliver de finansielle følger af at færdiggøre det enorme. Fællesskabets finansielle instrumenter har i deres nuværende udformning ikke kunnet sikre en fuldstændig og rettidig færdiggørelse af alle de berørte projekter. For at Fællesskabet trods denne binding kan sikre en korrekt gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets eventuelle fremtidige beslutning i dette anliggende, vil det være op til medlemsstaterne selv at sikre, at størsteparten af de berørte projekter færdiggøres. I lyset af de hidtidige forsinkelser i færdiggørelsen af nettet kunne det blive påkrævet at give medlemsstaterne et mere bindende ansvar. Det kunne også være nødvendigt at give de berørte medlemsstater det fulde ansvar for TEN-T's "adgangsfunktion", jf. traktaten.

Projekter, der optages i et basisnet – som er mindre omfangsrigt end det primære net, og som fokuserer på elementer af stor betydning for at opfylde TEN-T-politikens mål – ville naturligvis også være meget omkostningskrævende. Men hvert individuelt projekt af fælles interesse forventes at have stærk opbakning i de fastsatte fællesskabsmål og bidrage til at gøre overslagene over de samlede omkostninger ved gennemførelsen af TEN-T mere velfunderede.

TEN-T-planlægningen bør give mulighed for det bedst opnåelige omkostningsoverslag for nettet som helhed. Gennemførelsesmål og omkostningsoverslag for TEN-T-retningslinjerne, som normalt har en tidshorisont på 15 til 20 år, kunne opdeles i perspektiver på kort, mellemlang og lang sigt. Dette kunne tilvejebringe et velfunderet diskussionsgrundlag for TEN-T-finansieringen som helhed, hvor medlemsstater, Fællesskabets støtteinstrumenter og Den Europæiske Investeringsbank fortsat vil skulle spille en betydelig rolle. I lyset af de største TEN-T-projekters langsigtede karakter er det også væsentligt at se videre end en enkelt af Fællesskabets finansielle overslagsperioder, så investorer får større sikkerhed for den samlede projektgennemførelsesperiode.

Gennemførelsen af TEN-T har indtil videre været præget af enorme omkostningsstigninger. Disse skyldes vanskelige geologiske forhold, udfordrende tekniske løsninger, ændringer af linjeføringen af hensyn til befolkningens accept, usikkerhed angående de oprindeligt fastsatte standarder for kapacitet, foranstaltninger til overholdelse af miljølovgivningen eller proaktive miljøforanstaltninger, forsinkelser i forbindelse med gennemførelsen og diverse andre problemer. Hvis der allerede på planlægningsniveauet fastlægges TEN-T-standarder for kapacitet, kan dette mindske usikkerheden. Proaktiv bistand fra Kommissionen i en koordinerende rolle kunne tage højde for de forskellige problemer og opmuntre til at udveksle bedste praksis og derved gøre overslagene mere velfunderede og lette projektgennemførelsen.

Den brede vifte af forskellige projektyper, hvormed TEN-T udvikles, nødvendiggør forskellige finansieringsløsninger. Samtidig med, at markedsorienteringen i transport-sektoren og indsatsen for at optimere infrastrukturen øges, forventes et voksende antal projekter med et potentiale for fuld selvfinansiering at komme til syne. Gennemførelsen af fællesskabslovgivningen i relation til afgifter for benyttelse af infrastruktur og internalisering af eksterne omkostninger forventes at give medlemsstaterne yderligere muligheder for at forvalte den disponible kapacitet bedre og optimere transportsystemet og for at finansiere nye infrastrukturer og teknologier. Den private sektors rolle med hensyn til virkeliggørelsen af projekter bør også styrkes, når dette er relevant. Fællesskabsinstrumenter til støtte for offentlig-private partnerskaber bør udvikles yderligere, når dette kan forventes at føre til effektivitetsgevinster. Det nyligt oprettede europæiske ekspertcenter for offentligt-private partnerskaber forventes at bidrage yderligere til at udbrede erfaringer og opmuntre til en bredere udvikling af offentlig-private partnerskabsordninger.

Spm.9 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?

Spm.10 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?

- *Fællesskabets finansieringsinstrumenter til støtte for TEN-T-gennemførelse*

Tilskud, navnlig fra TEN-T-budgetposten, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, spiller en stor rolle i såvel projektforberedelsen som -gennemførelsen. Tilskud tildeles til undersøgelser (fra gennemførlighedsundersøgelser til omfattende tekniske undersøgelser og miljøundersøgelser og omkostningskrævende geologiske undersøgelser) for derigennem at bidrage til at overvinde vanskeligheder i de tidlige projekteringsfaser samt til anlægsfasen. Det er af central betydning for den kommende gennemførelse af TEN-T-politikken at strømline tildelingen af tilskud og knytte denne til projekternes europæiske merværdi for dermed at sikre det størst mulige udbytte af fællesskabsmidlerne.

Alle projekter af fælles interesse kunne derfor underkastes en harmoniseret og almen anerkendt cost benefit-analyse, hvormed den europæiske merværdi konstateres. Denne analyse bør omfatte både eksterne omkostninger og fordele for nettet eller samhørigheden, og der bør tages hensyn til geografiske uligheder mellem fordele og de finansielle investeringsomkostninger (en medlemsstat kan eksempelvis stå over for særligt høje omkostninger ved gennemførelsen af et projekt på sit område, medens andre medlemsstater kan drage uforholdsmæssigt store fordele af denne investering). Den vil gøre det muligt at tildele tilskud fra Fællesskabets budget på en retfærdig og objektiv måde og alene yde tilskud til projekter med en konstateret merværdi for Fællesskabet. For derudover at opnå en maksimal løftestangsvirkning fra Fællesskabets finansiering med hensyn til TEN-T-målene er der behov for en bedre koordineret forvaltning af alle disponible budgetmidler (TEN-T-budgettet, Samhørighedsfonden, EFRU og EIB-lån).

Foruden støtte i form af tilskud udgør andre instrumenter som f.eks. lånegaranti-instrumentet, der er indført i 2007, og risikokapitalfaciliteten (et pilotinitiativ, der stiller egenkapital til rådighed inden for TEN-T-budgettets rammer) innovative og lovende muligheder for at støtte TEN-T-projekter. Det kunne også overvejes at sprede instrumentporteføljen med det formål at øge løftestangsvirkningen af fællesskabsstøtten, tilpasse støtten til et projekts særlige behov og åbne mulighed for en effektiv strukturering af projektet. Innovative instrumenter kunne omfatte Euroobligationer.

Spm.11 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-T-gennemførelsen?

- *Ikke-finansielle fællesskabsinstrumenter til støtte for TEN-T-gennemførelsen*

Koordinering – europæiske koordinatore og “koordination af korridorer”

Europæiske koordinatore, der er udpeget af Kommissionen med henblik på at forberede og gennemføre visse prioriterede projekter, har i en række tilfælde bevist, at de er effektive. Deres rolle kunne udvides for at fremme gennemførelsen af flere store TEN-T-projekter (kombineret med målrettet finansiering fra EU's finansieringsinstrumenter). Strækninger på tværs af landegrænser, som har afgørende betydning, er fortsat særligt vigtige i den henseende, og de vil højne det samlede projekts fremtidsudsigter.

Koordinering kunne spille en afgørende rolle i enhver strategi for basisnet. I lighed med den "traditionelle" koordinering af prioriterede projekter via europæiske koordinatore gør forretningsorienterede "bottom up"-projekter - f.eks. jernbanegodstransport og grønne korridorer - det selvsagt påkrævet med en solid koordinering på tværs af landegrænser. Denne form for "strategi for koordinering af korridorer" vil skulle inddrage alle de relevante interessegrupper – infrastrukturudbydere, operatører, brugere og lokale og regionale myndigheder – hvis der skal opstilles løsninger, som er både acceptable for alle og teknisk, økonomisk og finansielt gennemførlige. For at de skal være bæredygtige, bør de inddrage alle de relevante infrastrukturkomponenter (f.eks. for jernbanegodskorridorer: eliminering af flaskehalse, intermodale terminaler, forbindelser til havne, ERTMS og ITS-udstyr). Af hensyn til fællesskabsfinansieringen bør sådanne projekter kunne behandles som en ny art af "europæisk projekt", der behandles i sin helhed i stedet for at modtage en fragmenteret støtte.

Strategier for korridorer kunne omfatte både korridorer, hvor infrastrukturbehovet er relativt lille, men hvor der kan opnås betydelige fordele på kort sigt, og korridorer med langsigtede projekter af afgørende betydning, f.eks. projekter om passage af Alperne og Pyrenæerne. I de sidstnævnte tilfælde kan strategien omfatte infrastrukturløsninger på mellemlang sigt for derigennem at bidrage til at forbedre det samlede projekts økonomi.

Den åbne koordinationsmetode

Anvendelsen af den åbne koordinationsmetode på TEN-T kunne bidrage til at etablere et fælles arbejdsgrundlag for Kommissionen, TEN-T-forvaltningsorganet og medlemsstaterne og skabe en fælles videnbase om TEN-T-nettet. Den åbne koordinationsmetode gennemføres via TENtec-informationssystemet og dettes portal, og den vil give de væsentligste brugergrupper adgang til data i TENtec's database og til kort i GIS-format med TEN-T-data og til at ajourføre disse. Adgang for offentligheden (f.eks. til rapporter og kort med oplysninger om nettet) kunne også være et nyttigt kommunikationsinstrument, der oplyser om Kommissionens arbejde i relation til TEN-T. Det er vigtigt at give mere systematiske og fyldestgørende oplysninger om udviklingen inden for TEN-T-politikken for at gøre borgerne opmærksomme på fordelene ved denne.

Benchmarking kunne også overvejes som et middel til at tilskynde medlemsstaterne til at investere i TEN-T. Eksempelvis kunne fastlæggelsen af præstationsstandarder bidrage til at fastslå de forskellige infrastrukturtypers kapacitet og danne grundlag for en optimeret udnyttelse af infrastrukturen og afdækning af flaskehalse. Der er allerede gjort gode erfaringer i den sammenhæng inden for lufttrafikstyringssektoren, hvorimod det har vist sig meget vanskeligt at udpege infrastrukturkapacitet i jernbanesektoren. Udveksling af bedste praksis rummer en række muligheder for at lette projektgennemførelsen på området ledelse af store projekter, strategier for offentlig-private partnerskaber og inddragelse af miljøaspekter i infrastrukturplanlægningen.

Spm.12 Hvordan kunne de eksisterende ikke-finansielle instrumenter forbedres, og hvilke nye instrumenter kunne indføres?

4. MULIGE ALTERNATIVER FOR DEN VIDERE UDVIKLING AF TEN-T

Ud fra bemærkningerne i afsnit 3 mener Kommissionen, at der findes tre mulige alternativer for den videre udvikling af TEN-T:

- 1) Den nuværende struktur med to lag bestående af det primære net og (ikke dermed forbundne) prioriterede projekter opretholdes.
- 2) TEN-T reduceres til et enkelt lag (prioriterede projekter, der eventuelt forbindes, så de udgør et prioriteret net).
- 3) 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 transport-infrastrukturmæssige aspekter.

I tabel 1 opstilles fordele og ulemper ved de tre alternativer.

Spm.13 Hvilket af disse alternativer er det mest egnede og hvorfor?

5. INFORMATION TIL BRUG FOR DEM, SOM ØNSKER AT REAGERE PÅ GRØNBOGEN

Høringen om de spørgsmål, som er skitseret i denne grøn bog, vil være åben indtil 30/04/2009.

Bidrag sendes til:

Europa-Kommissionen

Generaldirektoratet for Energi og Transport

TEN-T

B-1049 Bruxelles

E-mail: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Europa-Kommissionen vil analysere resultaterne af denne høring og anvende dem som grundlag for arbejdet med at udforme dette politikområde. Bemærk venligst, at bidragene og navnene på bidragsyderne kan blive offentliggjort på internettet, medmindre bidragsyderne udtrykkeligt afslår at give deres tilladelse til offentliggørelse, når de indsender deres bidrag.

Strukturelle alternativer for udformningen af TEN-T

Alternativ	Titel	Beskrivelse	Forventede fordele/ulemper, der må tages højde for
1)	To lag: primært net og prioriterede projekter (nuværende struktur)	Lag 1: Det primære net (modale skitseplaner og trafikstyringssystemer som indføjet i de nugældende TEN-T-retningslinjer) opretholdes i sin nuværende form. Lag 2: Strategien for prioriterede projekter opretholdes i sin nuværende form. Der foretages en fornyet gennemgang og eventuel revision ud fra de nugældende TEN-T-retningslinjers bestemmelser, artikel 22 og 23, stk. 3: Det primære net og prioriterede projekter kan revideres i forbindelse med den fornyede gennemgang af retningslinjerne på grundlag af beretningerne om gennemførelsen, som fremlægges hvert andet år. Der vil blive udarbejdet en statusrapport over de prioriterede projekter senest i 2010, og der kan om nødvendigt fremsættes forslag til ændringer af listen over projekter.	<u>Fordele:</u> Lag 1: vigtigt "medium" for forskellige transportpolitiske mål (gennemførelse af interoperabilitet, sikkerhed og anden lovgivning) og eventuelt i fremtiden for nye teknologier, infrastrukturbenyttelsesafgifter m.v. Adgangsfunktionen sikres også for regioner. Lag 2: den "synlige del" af TEN-T-politikken: den bliver genstand for en koncentreret fællesskabsstøtte og for Kommissionens koordinerende initiativer. Målelige resultater med mærkbare konsekvenser med hensyn til målene for det indre marked, samhørighed og bæredygtig transport. <u>Ulemper:</u> Lag 1: ingen midler på fællesskabsniveau til at sikre fuld og rettidig færdiggørelse af projekter. Lag 2: netvirkningerne på EU-niveau optimeres ikke.
2)	Et enkelt lag: prioriterede projekter – eventuelt i udvidet form	Et enkelt lag: de prioriterede projekter i deres nuværende form (om nødvendigt med ændringer) suppleres af prioriterede infrastrukturbehov som følge af forskellige transporttjenesters krav. De prioriterede projekter vil eventuelt kunne forbindes og omdannes, hvis dette er relevant, til et prioriteret net.	<u>Fordele:</u> Gør det muligt for fællesskabsinstrumenterne at koncentrere indsatsen om de højeste prioriteter, hvilket giver større chancer for, at nettet færdiggøres inden for den planlagte tidshorisont. Høj profilering og styrket troværdighed for fællesskabspolitikken. <u>Ulemper:</u> Det omfattende net og dettes transportpolitiske og adgangssikrende funktion forsvinder som fællesskabsnet på grund af manglende

- 3) To lag: primært net og basisnet
- Lag 1: Det primære net (modale skitseplaner og trafikstyringssystemer som indføjet i de nugældende TEN-T-retningslinjer) opretholdes i sin nuværende form.

Lag 2: Basisnettet bestående af:

a) en "geografisk søjle" (defineret i konkrete geografiske betegnelser). Denne omfatter et "prioriteret net" (med udgangspunkt i den aktuelle strategi for prioriterede projekter), som forbinder og om nødvendigt udvider de store transnationale akser, vigtige knudepunkter som intermodale forbindelsespunkter (havne, lufthavne, godsterminaler o.s.v.), og større EU-tiltag på ITS-området

b) en "konceptuel søjle", som danner udgangspunkt for udpegning af projekter, korridorer og dele af nettet i tidens løb på grundlag af servicebehov på kort, mellemlang og lang sigt; den er i høj grad forretningsorienteret. Denne søjle defineres i kraft af konceptuelle særtræk såsom mål, kriterier o.s.v., og tilvejebringer grundlaget for en gennemsigtig og objektiv udpegning af projekter (og grundlaget for en eventuel fællesskabsfinansiering).

muligheder for at sikre en korrekt gennemførelse.

Fordele:

Lag 1: samme som i alternativ 1).

Lag 2: har større potentiale for at virkeliggøre ægte netvirkninger og efterfølgende understøtte medlemsstaternes engagement med hensyn til at færdiggøre dette net. Det tilvejebringer også et referencegrundlag for transportpolitikker, fremtidig innovation (effektiv udnyttelse af infrastruktur, samordnet modalitet, logistik, nye teknologier o.s.v.) og målene om nedbringelse af emissioner.

Samlet set: fællesskabsinstrumenterne (finans og koordinering) sættes i stand til at koncentrere indsatsen om færdiggørelse af hele nettet; effektiviteten, profileringen og politikken troværdighed højnes. Der etableres et solidt grundlag for forhandlingerne om fællesskabsbudgettet for 2014-2020.

Ulemper:

Lag 1: manglende midler til at sikre fuld og rettidig gennemførelse, samtidig med at vigtige funktioner for transportpolitikken og netadgangen sikres.

Lag 2: inddragelse af usikkerhedsmomenter i TEN-T-planlægningen, der alene kan defineres i kraft af mål og kriterier snarere end konkrete projekter.