



ANTAGNA TEXTER

P8_TA(2018)0200

Sammanhållningspolitiken och det tematiska målet att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur

Europaparlamentets resolution av den 3 maj 2018 om sammanhållningspolitiken och det tematiska målet att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur – artikel 9.7 i förordningen om gemensamma bestämmelser (2017/2285(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av sammanhållningspolitiken och det tematiska målet att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur – artikel 9.7 i förordningen om gemensamma bestämmelser (EU) No 1303/2013¹,
- med beaktande av förordningen om gemensamma bestämmelser, artikel 37 om finansieringsinstrument som får stöd från de europeiska struktur- och investeringsfonderna,
- med beaktande av förordning (EU) nr 1301/2013 om Europeiska regionala utvecklingsfonden, artikel 5.7 om att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur²,
- med beaktande av förordning (EU) nr 1300/2013 om Sammanhållningsfonden, artikel 4 d om att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur³,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU⁴,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1316/2013 av den 11 december 2013 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, om ändring av förordning (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordningarna (EG)

¹ EUT L 347, 20.12.2013, s. 320.

² EUT L 347, 20.12.2013, s. 289.

³ EUT L 347, 20.12.2013, s. 281.

⁴ EUT L 348, 20.12.2013, s. 1.

- nr 680/2007 och (EG) nr 67/2010¹,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets beslut nr 1386/2013/EU av den 20 november 2013 om ett allmänt miljöhandlingsprogram för unionen till 2020 – Att leva gott inom planetens gränser²,
 - med beaktande av sin resolution av den 13 mars 2018 om regioner som släpar efter i EU³,
 - med beaktande av sin resolution av den 6 juli 2017 om främjande av sammanhållning och utveckling i EU:s yttersta randområden: tillämpning av artikel 349 i EUF-fördraget⁴,
 - med beaktande av sin resolution av den 18 maj 2017 om rätt finansieringsmix för Europas regioner: en avvägning mellan finansieringsinstrument och bidrag i EU:s sammanhållningspolitik⁵,
 - med beaktande av sin resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter⁶,
 - med beaktande av sin resolution av den 22 april 2009 om grönboken om TEN-T-politikens framtid⁷,
 - med beaktande av kommissionens sjunde rapport om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning av den 9 oktober 2017 *Min region, mitt Europa, vår framtid* (COM(2017)0583),
 - med beaktande av kommissionens meddelande av den 6 februari 2018 *Trovärdiga utsikter till EU-medlemskap och ett ökat EU-engagemang för västra Balkan* (COM(2018)0065),
 - med beaktande av kommissionens meddelande av den 24 oktober 2017 *Ett starkare och förnyat strategiskt partnerskap med EU:s yttersta randområden* (COM(2017)0623),
 - med beaktande av kommissionens meddelande av den 20 september 2017 *Att stärka tillväxt och sammanhållning i EU:s gränsområden* (COM(2017)0534),
 - med beaktande av kommissionens meddelande av den 17 december 2013 *Tillsammans för en konkurrenskraftig och resurseffektiv rörlighet i städer* (COM(2013)0913),
 - med beaktande av kommissionens meddelande av den 8 mars 2011 *Färdplan för ett konkurrenskraftigt utsläppsnålt samhälle 2050* (COM(2011)0112),
 - med beaktande av kommissionens vitbok av den 28 mars 2011 *Färdplan för ett*

¹ EUT L 348, 20.12.2013, s. 129.

² EUT L 354, 28.12.2013, s. 171.

³ Antagna texter, P8_TA(2018)0067.

⁴ Antagna texter, P8_TA(2017)0316.

⁵ Antagna texter, P8_TA(2017)0222.

⁶ EUT C 316, 22.9.2017, s. 155.

⁷ EUT C 184 E, 8.7.2010, s. 35.

gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (COM(2011)0144),

- med beaktande av kommissionens grönbok av den 4 februari 2009 *Transeuropeiska transportnät (TEN-T): Bättre integrering av de transeuropeiska transportnäten för att främja den gemensamma transportpolitiken* (COM(2009)0044),
- med beaktande av kommissionens sammanfattande rapport från augusti 2016 *Work Package 1: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)*,
- med beaktande av kommissionens sammanfattande rapport från juni 2016 *Regional development trends in the EU – Work Package 1: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)*,
- med beaktande av kommissionens slutrapport från maj 2016 *Work Package 5: Ex post evaluation of Cohesion Policy programmes 2007–2013, focusing on the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF)*,
- med beaktande av kommissionens arbetsdokument av den 10 april 2017 *Competitiveness in low-income and low-growth regions: The lagging regions report* (SWD(2017)0132),
- med beaktande av kommissionens arbetsdokument av den 4 maj 2010 *Samråd om framtidens strategi för de transeuropeiska transportnäten* (COM(2010)0212),
- med beaktande av Europeiska miljöbyråns rapport *Approximated EU Greenhouse Gas Inventory: Proxy GHG emission estimates for 2016*,
- med beaktande av studien *The world is changing, transport, too*, gjord på uppdrag av parlamentets generaldirektorat för intern politik, utredningsavdelning B: Struktur- och sammanhållningspolitik, mars 2016.
- med beaktande av studien *The future of the EU's transport infrastructure*, gjord på uppdrag av parlamentets generaldirektorat för intern politik, utredningsavdelning B: Struktur- och sammanhållningspolitik, januari 2010.
- med beaktande av Eurostats *Statistical book – Energy, transport and environment indicators*, 2016 års upplaga,
- med beaktande av artikel 52 i arbetsordningen och artikel 1.1 e och bilaga 3 i talmanskonferensens beslut av den 12 december 2002 om förfarandet för beviljande av tillstånd att utarbeta initiativbetänkanden,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för regional utveckling och yttrandet från utskottet för transport och turism (A8-0136/2018), och av följande skäl:
 - A. Tematisk koncentration, som syftar till att öka effektiviteten i de europeiska struktur- och investeringsfonderna (ESI-fonderna) och stödja regionernas arbete med att genomföra Europa 2020-strategin, har på ett medvetet sätt styrt investeringarna inom tematiskt mål nr 7 i riktning mot förbättring av transportinfrastrukturens kvalitet,

inbegripet effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

- B. Sammanhållningsfonden och Eruf ger stöd till utveckling av både TEN-T-näten och regional och lokal transportinfrastruktur utanför TEN-T-näten, särskilt i mindre utvecklade medlemsstater och regioner där betydande insatser ännu behövs för att fylla igen luckor, undanröja flaskhalsar och modernisera fordonsparken.
- C. Transportsektorn och dess infrastruktur är av central och avgörande betydelse för ett lands utveckling och för välståndet för befolkningen i medlemsstaterna. Transportsektorn är därför ett nyckelområde för investeringar som bidrar till tillväxt, konkurrenskraft och utveckling genom att stärka den ekonomiska potentialen i alla EU:s regioner och på så sätt främja ekonomisk och social sammanhållning, stödja den inre marknaden och därmed gynna sammanhållning, integration och social och ekonomisk inkludering, motverka ojämlikhet mellan regioner, underlätta tillgång till tjänster och utbildning i de mest avlägset belägna och avfolkningshotade regionerna samt stärka nätverk för att starta och utveckla företag.
- D. Under perioden 2007–2013 investerades 81 miljarder euro, eller nästan en tredjedel (31 %) av ESI-fondernas medel, i transportinfrastruktur. De tydligaste positiva effekterna av EU-investeringarna i infrastruktur kan ses särskilt i centrala och östra Europa, som har tagit emot 69 % av den sammanlagda transportfinansieringen.
- E. Den fleråriga budgetramen 2014–2020 har präglats av ökade budgetar för ESI-fonderna och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE). Trots den ekonomiska och finansiella krisens negativa verkningar och förseningarna med programgenomförandet har inte transportinvesteringarna blivit lidande i någon större utsträckning. EU:s investeringar i transportinfrastruktur är ett av de politiska områden som har störst europeiskt mervärde på grund av dess sidoeffekter bland annat på den inre marknaden, vilket gör att alla medlemsstater i praktiken är nettovinnare.
- F. Lyckade väg-, järnvägs- och hamnprojekt med stöd från EU:s budget ger ett positivt bidrag till ekonomi, tillväxt, industri, export, turism och handel samt skapar sysselsättning, blåser nytt liv i regioner och bromsar avfolkningstendenser. EU-mervärde kan bl.a. noteras i moderniseringen av järnvägslinjen E30/C-E 30 på sträckan mellan Kraków och Rzeszów i Polen, järnvägslinjen Sofia–Plovdiv i Bulgarien, Leipzig City Rail Tunnel (modulerna 5 och 6) i Tyskland, moderniseringen av spåren på sträckan Votice–Benešov u Prahy i Tjeckien, ombyggnaden av knutpunkten Ülemiste i Tallinn i Estland, upprustningen av den nationella vägen DN6 mellan Alexandria och Craiova i Rumänien, höghastighetsjärnvägen Madrid–Valencia–Murcia i Spanien, slutförandet av Trakia-motorvägen från Sofia till hamnstaden Burgas vid Svarta havet, tunnelbanelinje 4 i Budapest i Ungern, tunnelbanelinjer i Sofia i Bulgarien och mycket annat.
- G. TEN-T och transportinfrastruktur som vägar, (höghastighets)järnvägar, inre vattenvägar och luftfartsanläggningar har hög prioritet för EU. Om de europeiska investeringarna släpar efter kan utländska direktinvesteringar ta över, vilket innebär att vinster, skatteintäkter och jobb flyttar ut ur EU och att regionernas beroende och makroekonomiska instabilitet riskerar att öka. En sådan process skulle undergräva EU:s regionala närvaro och politik på lång sikt och skulle leda till splittring och olikheter.
- H. Utvecklingen av stomnätskorridorer omfattar komponenter som infrastruktur för

alternativa bränslen (laddningsutrustning) och smarta och innovativa transportsystem, och denna utveckling bidrar på ett avgörande sätt till minskade koldioxidutsläpp i hela transportsystemet.

- I. Smarta, framtidssäkra, hållbara och helt och hållet sammankopplade transportnät, energinät och digitala nät är en absolut förutsättning för att den europeiska inre marknaden ska kunna fullbordas och fungera väl och för att Europa ska kopplas samman med världsmarknaden. Dessa nät är verkliga pulsådor för Europas ekonomiska produktivitetstillväxt, territoriell sammanhållning och befolkningens välfärd.
- J. En mer integrerad strategi för investeringar i transportinfrastruktur kommer att undanröja flaskhalsar, förbättra multimodala förbindelser och öka investeringarna i övergången från väg till järnväg samt i miljövänliga fordon, t.ex. elfordon, samt järnvägar och vattenvägar. Detta kommer att leda till energidiversifiering inom transportsektorn och miljövänligare transportnät och därigenom minska växthusgasutsläppen, förbättra luftkvaliteten och främja ytterligare åtgärder för att bekämpa klimatförändringen.
- K. Transporter är en viktig byggsten i EU:s energi- och klimatpolitik. EU:s mål för minsta andel förnybar energi och minskade utsläpp av växthusgaser kan inte uppnås utan stora insatser från transportsektorn.
 1. Europaparlamentet understryker att Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE), Sammanhållningsfonden och Eruf under nästa programperiod bör behålla sin ställning som EU:s centrala källor till investeringar i transportinfrastruktur inom det tematiska målet ”att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur”. Dessa finansieringskällor har högt europeiskt mervärde och genererar vidsträckt sidoeffekter och bör därför även framöver vara tillgängliga, och ge balanserad täckning, för alla EU:s medlemsstater och regioner, i syfte att bidra till genomförandet av sammanhållningspolitiken i EU.
 2. Europaparlamentet noterar att logiken bakom EU:s investeringar i transportinfrastruktur även i fortsättningen bör vara en välavvägd kombination av centrala och delade förvaltningsresurser i syfte att hantera politiska behov och finansieringsbehov. Parlamentet erinrar om att FSE är inriktat på centrala insatser för EU:s prioriterade stomnätskorridorer inom TEN-T, inbegripet säkerhets- och miljöaspekter och teknisk innovation. Eruf och Sammanhållningsfonden har starka regionala inslag som motsvarar lokala behov (i städer och stadsnära områden) och regionala särdrag, och de används för att stödja sammanlänkning till TEN-T och rörlighet via sekundära och tertiära knutpunkter samt multimodala terminaler (det övergripande TEN-T-nätet). Parlamentet understryker i detta sammanhang att de berörda budgetposterna för de tre finansieringskällorna måste stärkas på ett välavvägt sätt för att undvika asymmetrisk fördelning av investeringar mellan de olika nivåerna. Parlamentet uppmanar kommissionen att möjliggöra enkla, snabba och flexibla förfaranden för överföring av resurser mellan regioner, operativa program och programdelar inom ESI-fonderna för nödvändig anpassning till den ekonomiska verkligheten och regionala behov.
 3. Europaparlamentet anser att man måste definiera vilken roll kompletterande källor, som Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi) och finansieringsinstrument, ska spela för att garantera komplementaritet med Eruf och Sammanhållningsfonden och additionalitet med EIB-lån. Parlamentet noterar att FSE-upphandlingen om blandad

finansiering 2017 också har utformats för att stärka dessa synergier, men även utbytet av bästa praxis mellan medlemsstaterna. Mer kapacitetsuppbyggande stöd behövs. Parlamentet påpekar att Efsi bör fungera som plattform för offentlig-privata partnerskap genom att koppla samman finansieringsinstrument med privata investeringar och nationell/regional finansiering på projektnivå. Parlamentet anser att stabila infrastrukturprojekt främst bör ges stöd genom lån, EU-garantier eller blandad finansiering, utöver finansiering genom Eruf, Sammanhållningsfonden eller FSE. Parlamentet anser dock att bidrag även i fortsättningen bör vara den främsta källan till finansiering av investeringar i hållbar offentlig transport.

4. Europaparlamentet noterar att infrastruktur kräver att efterfrågan och framtida behov objektivt mäts innan man fastställer budget och genomförandemetoder. Parlamentet betonar att man inom ramen för dessa mål för viktig nätinфраstruktur för Eruf:s och Sammanhållningsfondens urvalskriterier bör kunna beakta existerande behov på lämplig regional nivå. Parlamentet noterar också att framtagande av modeller för europeiska, regionala och lokala transportnät på ett verkningfullt sätt kan visa var investeringar kan ge bäst utdelning i form av europeiskt mervärde.
5. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, i syfte att främja hållbara transporter och få bort flaskhalsar i viktig nätinфраstruktur, upprätta en förteckning över urvalskriterier som bättre svarar mot de lokala och regionala behoven av transportinfrastruktur, för att hjälpa till att fastställa de totala transportanslagen, investeringsbehoven och de prioriteringar som bör fastställas. Parlamentet noterar vikten av att basera sig på uppgifter från EU:s resultattavla för transporter, som är av god kvalitet, tillförlitliga, uppdaterade, strukturerade och tillgängliga. Parlamentet noterar också att denna förteckning kan omfatta punkter som multimodala förbindelser, lokala och regionala särdrag, förekomst av alternativa transportslag, trafiksäkerhet på väg och järnväg och miljöpåverkan,
6. Europaparlamentet konstaterar att det behövs mer integrerade investeringar i grundläggande transportinfrastruktur i mindre utvecklade regioner och i bergsområden, avlägsna områden, avfolkningsbygder respektive yttersta randområden med låg tillgänglighet. När EU-mervärde har fastställts genom en lämplig kostnadsnyttoanalys bör Eruf, FSE och Sammanhållningsfonden fokusera investeringarna i transportinfrastruktur mer intensivt på dessa regioner. Arbetet med multimodala förbindelser måste förbättras. Parlamentet påpekar att bättre förbindelser för dessa regioner är en förutsättning för ekonomisk utveckling. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att – via offentliga samråd innan projekten genomförs – stimulera ett aktivare deltagande från den offentliga sektorns sida vad gäller transportlösningar nationellt, regionalt och lokalt respektive i städer och på landet, i syfte att optimera transportinvesteringarna.
7. Europaparlamentet påpekar att hållbar innovation på transportområdet kräver synergier och additionalitet mellan de tre huvudinstrumenten ESI-fonderna, FSE och Horisont 2020 respektive dess uppföljare.
8. Europaparlamentet anser att Eruf-stöd till territoriellt samarbete bör stärkas med ytterligare resurser, med fokus på investeringar i viktiga hållbara transportinfrastrukturer (gränsöverskridande vattenvägar, hamnar, broar, järnvägar, sammankopplade transportslag och terminaler etc.). Tonvikten bör ligga på konnektivitet i gränsområden, även vid EU:s yttre gränser, samt rådgivningsstöd och

kapacitetsuppbyggnad på projektnivå. Parlamentet vill att hinder ska monteras ned så att investeringar, särskilt gränsöverskridande sådana (vattenvägar, järnvägstransport, vägtransport), respektive tillträde till externa marknader underlättas.

9. Europaparlamentet anser att luckor i transportinfrastrukturen med västra Balkan vad gäller integrerade transportprojekt bör fyllas genom att man fokuserar på ytterligare investeringar i konnektivitet och åtgärder för att ta bort flaskhalsar, särskilt med hänvisning till kommissionens meddelande om det europeiska perspektivet för västra Balkan. Parlamentet påminner i detta sammanhang om vikten av det europeiska territoriella samarbetet och de makroregionala strategierna för integrerade transportprojekt, samtidigt som det noterar behovet av att bättre samordna transportplaner och -projekt i syfte att täppa till luckor i transportsektorn, t.ex. med västra Balkan. I detta sammanhang påminner parlamentet också om att kusthamnar och inre vattenvägar väldigt ofta är gränsöverskridande anläggningar och att de bör ges samma samfinansieringsnivåer som gränsöverskridande järnvägs- och vägprojekt.
10. Europaparlamentet betonar behovet av att integrera klimatskyddet i sammanhållningspolitiken vad gäller målet hållbara transporter, i syfte att uppfylla EU:s mål att minska koldioxidutsläppen. Parlamentet uppmanar kommissionen att kräva av medlemsstaterna att de införlivar unionens miljölagstiftning i sina beslut om och sin planering av projekt som har rätt till finansiering, särskilt Natura 2000, strategisk miljöbedömning, miljökonsekvensbedömning, luftkvalitet, ramdirektivet om vatten, habitat- och fågeldirektiven samt Europeiska miljöbyråns transport- och miljörapporteringsmekanism (TERM).
11. Europaparlamentet betonar att mer stöd bör ges till främjande av smart trafikförvaltning, t.ex. med hjälp av digitalisering, för att använda befintlig infrastruktur effektivare och styra om transporter till tidpunkter då belastningen är lägre.
12. Europaparlamentet efterlyser en adekvat och ambitiös gemensam europeisk transportpolitik som bygger på en finansieringsram som är integrerad och samordnad med EU:s transportinstrument. Den tematiska koncentrationen bör behållas i syfte att möjliggöra förenkling och skapa synergier mellan olika finansieringskällor på projektnivå. Parlamentet föreslår att man inrättar ett samlat regelverk för alla finansieringskällor med koppling till alla tematiska mål. Det är nödvändigt att strama upp, standardisera och påskynda förfarandena för offentlig upphandling och för kontroll av efterlevnaden av bestämmelserna om statligt stöd.
13. Europaparlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att fortsätta samfinansiera projekt under nästa programplaneringsperiod enligt principen om att outnyttjade resurser går förlorade.
14. Europaparlamentet gläder sig över arbetet i Jaspers (gemensamt stöd till projekt i de europeiska regionerna), Epec (europeiskt centrum för expertis inom offentlig-privata partnerskap) och EIAH (Europeiska centrumet för investeringsrådgivning). Parlamentet förväntar sig dock att EIB-gruppen i sitt arbete med transportinfrastruktur i EU ska lägga betydligt större resurser på att ge omfattande rådgivningsstöd till lokala, regionala och nationella myndigheter på ett tidigare stadium i arbetet med att välja ut och förhandsbedöma projekt med europeiskt mervärde.

15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, inom ramen för den eller de nya förordningarna om sammanhållningspolitiken efter 2020, föreslå att mer medel avsätts för städer som tillsammans ansöker om medel för infrastruktur och teknik för minskade koldioxidutsläpp i stadstrafiken och minskade luftföroreningar från vägfordon.
16. Europaparlamentet anser att tillräckliga resurser måste anslås till forskning, program och projekt som främjar trafiksäkerheten i Europa, i linje med Valettaförklaringen om trafiksäkerhet.
17. Europaparlamentet betonar vikten av att säkerställa resurser till stöd för hållbar rörlighet i städer, utveckling av intelligenta transportsystem, projekt för cyklister och gångtrafikanter samt bättre tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.
18. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen, Europeiska regionkommittén, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, medlemsstaternas regeringar och nationella och regionala parlament.