



TRANSEUROPÆISKE NET — RETNINGSLINJER

Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) bibeholder de transeuropæiske net (TEN) inden for transport, energi og telekommunikation, der første gang blev nævnt i Maastrichttraktaten, for at forbinde alle EU's regioner. Disse net er redskaber, der skal bidrage til at skabe vækst på det indre marked og fremme beskæftigelsen, samtidig med at der tages hensyn til miljøspørgsmål og målsætningerne for en bæredygtig udvikling. De transeuropæiske net blev underkastet en gennemgribende revision i slutningen af 2013.

RETSGRUNDLAG

Artikel 170-172 og 194, stk. 1, litra d), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (sidstnævnte specifikt omhandlende energiområdet).

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU.

MÅL

Med Maastrichttraktaten fik EU til opgave at oprette og udvikle transeuropæiske net (TEN) inden for områderne transport, telekommunikation og energi for at fremme udviklingen af det indre marked, styrke økonomisk og social samhørighed, forbinde øer, indlandsområder og randområder med EU's centrale områder og bringe EU tættere på nabolandene.

RESULTATER

A. Generelle retningslinjer og idéer

I Kommissionens hvidbog fra 1993 om vækst, konkurrenceevne og beskæftigelse blev det understreget, at TEN er af grundlæggende betydning for det indre marked og især for jobskabelsen, ikke kun i kraft af de egentlige infrastrukturelle anlægsarbejder, men også fordi TEN efterfølgende bidrager til den økonomiske udvikling. På Det Europæiske Råds møder på Korfu og i Essen i 1994 blev der godkendt 14 prioriterede projekter inden for transport og ti prioriterede projekter inden for energisektoren.



B. Sektorbestemte lovgivningsforanstaltninger

1. Transport

a. Retningslinjerne fra 1996

I beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) blev der fastlagt generelle rammer for nettet som helhed. I beslutningen blev nettenes egenskaber defineret for hver transportform, og der blev udpeget støtteberettigede projekter af fælles interesse samt prioriterede projekter. Der blev lagt vægt på miljøvenlige transportformer, især jernbaneprojekter. TEN-T dækker hele EU's territorium og kan udvides til at omfatte landene i Den Europæiske Frihandelssammenslutning (EFTA), de sydøsteuropæiske lande og partnerlandene i Middelhavsområdet. I første omgang omfattede beslutningen de 14 projekter af fælles interesse, som blev vedtaget på Det Europæiske Råds møde i Essen. I beslutning nr. 1346/2001/EF af 22. maj 2001 om ændring af TEN-T-retningslinjerne for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler blev der opstillet en transportudviklingsplan for Fællesskabet omfattende alle transportformer.

b. Revision af TEN-T-retningslinjerne (2004)

Udvidelserne i 2004 og 2007 i kombination med store forsinkelser og finansieringsproblemer — navnlig med hensyn til grænseoverskridende strækninger — førte til en gennemgribende revision af TEN-T-retningslinjerne. Listen over prioriterede projekter blev udvidet til i alt 30 projekter, som alle skulle overholde EU's miljølovgivning. Der blev indført et nyt koncept med »motorveje til søs« med det formål at gøre visse søforbindelser mere effektive og integrere nærskibsfarten i jernbanetransporten.

I 2005 blev der for særligt vigtige projekter udpeget EU-koordinatorer, som havde til opgave at optræde som formidlere for at lette kontakten til de nationale beslutningstagere, operatører og brugere af transportmidlerne samt repræsentanter for civilsamfundet. I oktober 2006 blev der oprettet et forvaltningsorgan for det transeuropæiske transportnet (TEN-T EA), som fik til opgave at stå for den tekniske og finansielle forberedelse og overvågning af beslutninger om projekter, der forvaltes af Kommissionen.

c. Revisionen i 2013: integreret netværk, tostrenget struktur (hovednet/samlet net) og TEN-T-korridorer

Målet med EU's nye transportinfrastrukturpolitik er at omdanne det bestående kludetæppe af europæiske veje, jernbaner, indre vandveje, lufthavne, flod- og kanalhavne og søhavne samt jernbane-/vejterminaler til et integreret netværk, som omfatter alle medlemsstaterne. Manglen på en sammenhængende transportinfrastruktur af denne type udgør en alvorlig hindring for et velfungerende indre marked. Skabelsen af dette netværk kræver forberedelse og gennemførelse af tusindvis af projekter med henblik på at fjerne eksisterende flaskehalse, slå bro over manglende forbindelsesled og forbedre interoperabiliteten mellem forskellige transportformer samt mellem regionale og nationale transportinfrastrukturer. Blandt prioriteterne for udvikling af TEN-T-infrastrukturen er desuden anvendelsen af



innovative teknologiske løsninger, som spiller en afgørende rolle for omdannelsen af transport, så den bliver tilgængelig for alle borgere, og så der skabes et system, som er sikrere, bæredygtigt og energieffektivt, og som har en lav kulstofemission.

EU's nye transportinfrastrukturpolitik fastlægger for første gang en tostrengt struktur for EU's transportruter, som omfatter et samlet net (der sikrer effektive forbindelser til alle EU's regioner) og et hovednet (som udgøres af det samlede nets strategisk set vigtigste elementer). Projekterne langs det samlede net forventes afsluttet ved udgangen af 2050, mens de projekter, der udgør en del af hovednettet, bør opfylde TEN-T-kriterier inden udgangen af 2030.

Endvidere er der blevet indført ni større multimodale korridorer som et nyt politikinstrument for at lette den koordinerede gennemførelse af projekter inden for hovednettet. Hensigten med disse korridorer er at bringe offentlige og private interessenter sammen med henblik på udvikling af hovednettet ved forenet indsats. For at sikre, at korridorerne gennemføres effektivt og grundigt, støttes de hver især af en europæisk koordinator.

I TEN-T-politikken er der også fokus på udviklingen af »motorveje til søs« (MoS) samt på gennemførelsen af det europæiske trafikstyringssystem for jernbaner (ERTMS). Der blev således udpeget yderligere to europæiske koordinators, én for hvert af de ovennævnte tiltag, til at lede dem frem mod en harmonisk gennemførelse. I 2015 udarbejdede de europæiske koordinators hver især en arbejdsplan for henholdsvis en MoS- eller en ERTMS-korridor. Disse arbejdsplaner skal opdateres regelmæssigt, idet der tages højde for de fremskridt, som er sket med hensyn til gennemførelsen af projekterne. Desuden er der planlagt en større revision af hovednettet i 2023.

I 2014 ændrede Forvaltningsorganet for det Transeuropæiske Transportnet navn til Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA). Ud over den fortsatte gennemførelse af programmerne TEN-T og Marco Polo i perioden 2007-2013 fik INEA overdraget ansvaret for den tekniske og finansielle forvaltning af Connecting Europe-faciliteten og Horisont 2020 — sidstnævnte er et andet EU-program, som yder støtte til forskning i (blandt andet) intelligent, grøn og integreret transport (se [3.5.2.](#) for flere oplysninger om finansiering af TEN).

d. Forberedelse til næste revision af TEN-T (berammet til 2023)

I september 2018 iværksatte Kommissionen offentlige høringer for at undersøge de fremskridt, der indtil videre er gjort med hensyn til gennemførelsen af TEN-T, siden retningslinjerne trådte i kraft. Evalueringen foretages som forberedelse til revisionen af TEN-T i 2023 og har også til formål at vurdere TEN-T-politikkens effektivitet på centrale områder som alternative brændstoffer, digitalisering og multimodal transport.

2. Energi

a. Retningslinjerne fra 1996

På topmødet i Essen i 1994 gav man en række energinetprojekter prioriteret status. I beslutning nr. 1254/96/EF af 5. juni 1996 blev der fastsat et sæt retningslinjer for transeuropæiske net på energiområdet (TEN-E) med det formål at sætte Fællesskabet i stand til at indkredse støtteberettigede projekter af fælles interesse og bidrage til at



skabe de rette rammer for projekternes gennemførelse sammen med sektorspecifikke mål for elektricitet.

b. Nugældende retningslinjer

Ved beslutning nr. 1364/2006/EF af 6. september 2006 blev der indført nye retningslinjer for ajourføring af TEN-E, hvorved de tidligere retningslinjer fra 1996 og 2003 blev ophævet. Formålet med de nugældende retningslinjer er at diversificere forsyningskilderne, øge forsynings sikkerheden ved at styrke forbindelserne til tredjelande (tiltrædelseslande og andre lande ved Middelhavet, Sortehavet og Det Kaspiske Hav samt i Mellemøsten og ved Den Persiske Golf), inkorporere energinet i de nye medlemsstater og sikre adgang til TEN-E for ømråder, indlandsområder og randområder.

EU har indkredset projekter, som er berettigede til at modtage EU-støtte, og opdelt dem i tre kategorier: projekter af fælles interesse vedrørende elektricitets- og gasnetværk, og som udviser potentiel økonomisk levedygtighed, prioriterede projekter, som skal prioriteres i forbindelse med tildeling af EU-midler, og projekter af europæisk interesse, der også er prioriterede projekter og er af grænseoverskridende karakter, eller som har en væsentlig indvirkning på den grænseoverskridende transmissionskapacitet.

Prioriteringerne for tiltag på dette område, som skal være i overensstemmelse med målene for bæredygtig udvikling, omfatter følgende: a) anvendelse af vedvarende energikilder og sikring af bedre forbindelser mellem de værker, der producerer dem, b) anvendelse af mere effektive teknologier, der begrænser de miljømæssige tab og risici forbundet med energitransport og -transmission, c) etablering af energinet i ømråder og meget fjerntliggende områder, samtidig med at diversificeringen af energikilder fremmes, og d) sikring af de eksisterende EU-netværks interoperabilitet med nye medlemsstaters og tredjelandes net. I bilag I til beslutningen udpeges der 32 projekter af europæisk interesse for elektricitet og ti tilsvarende projekter for gas, mens der i bilag II og III udpeges 164 projekter for elektricitet og 122 projekter for gas.

Inden for den flerårige finansielle ramme for 2007-2013 blev der afsat i alt 155 mio. EUR til TEN-E. Der blev udpeget fire europæiske koordinatore i 2007.

Det nye afsnit om energi i TEUF (artikel 194, stk. 1, litra d)) giver et solidt retsgrundlag for at fremme sammenkoblinger af energinettene.

3. Telekommunikation

I beslutning nr. 2717/95/EF af 9. november 1995 blev der fastsat en række retningslinjer for udviklingen af det tjenesteintegrerede digitalnet (EURO-ISDN) som et transeuropæisk net. Beslutningen fastlagde målsætninger, prioriteringer og projekter af fælles interesse i forbindelse med udviklingen af en række tjenester baseret på EURO-ISDN med henblik på etableringen af et fremtidigt europæisk bredbåndskommunikationsnet.

I beslutning nr. 1336/97/EF af 17. juni 1997 blev der fastlagt retningslinjer for de transeuropæiske telekommunikationsnet (TEN-Telecom). I beslutningen blev der opstillet mål og prioriteter samt hovedlinjer for de påtænkte aktioner. De vedtagne prioriteter omfattede applikationer, der kunne medvirke til at styrke den økonomiske og sociale samhørighed og til at fremme udviklingen af basisnet, især satellitnet. Der



blev foretaget en lettere justering af disse retningslinjer ved beslutning nr. 1376/2002/EF af 12. juli 2002.

Retningslinjerne tjente til at identificere projekter af fælles interesse og fastlagde procedurer og kriterier for udvælgelsen af projekterne. Også fællesskabsprogrammet eTEN, som er et centralt led i handlingsprogrammet »eEurope 2005: et informationssamfund for alle«, byggede på EURO-ISDN-programmet. Formålet med dette program, der blev afsluttet i 2006, var at støtte den transeuropæiske udbredelse af tjenesteydelser baseret på telekommunikationsnetene. EU-investeringerne fokuserer i øjeblikket på modernisering af de eksisterende net.

EUROPA-PARLAMENTETS ROLLE

Parlamentet har bakket kraftigt op om politikken for transeuropæiske net og har jævnligt gjort opmærksom på forsinkelser i gennemførelsen af prioriterede projekter, krævet konsekvente tidsplaner og opfordret medlemsstaterne til at øge de tilgængelige budgetmidler, især til TEN-T-nettet. Parlamentet har sørget for, at projekter med en klar europæisk merværdi har fået førstehedsrang — projekter, der har positive langsigtede konsekvenser for miljø og beskæftigelse, og som eliminerer flaskehalse, særligt inden for jernbanetrafik og kombineret transport.

Med vedtagelsen af sin initiativbetænkning af 12. juli 2007, »Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent«^[1], gjorde Parlamentet status over situationen og formulerede nye målsætninger, herunder især behovet for at fuldføre hele det transeuropæiske net for at udnytte alle de forskellige transportformer bedst muligt ved hjælp af samspil i transportsystemet og for at skabe en ændret rollefordeling mellem transportformerne (»modalskift«) for at reducere transportsektorens indvirkning på miljøet. Det tilskyndede til at benytte jernbane-, bus- og søtransport, som stadig kun tegner sig for en lille andel af markedet.

Desuden gentog Parlamentet i sin beslutning af 22. april 2009 om grønbogen om den fremtidige TEN-T-politik^[2] sin opfordring til at prioritere jernbaner (navnlig til godsbefordring), havne, bæredygtige søveje og indre vandveje og forbindelserne til deres opland samt intermodale knudepunkter i infrastrukturene til og fra nye medlemsstater og tredjelande. I denne forbindelse går Parlamentet ind for, at TEN-T udvides til at omfatte de lande, der indgår i den europæiske naboskabspolitik, samt partnerlandene i Middelhavsområdet.

I løbet af de seneste 15 år har Parlamentet medvirket til at revidere overlappende retsakter om TEN-T. Sammen med Rådet vedtog Parlamentet efter den almindelige lovgivningsprocedure afgørelse nr. 661/2010/EU af 7. juli 2010 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet. Herved blev beslutning nr. 1692/96/EF, nr. 1346/2001/EF og nr. 884/2004/EF ophævet, et nyt bilag med kort over de 27 medlemsstater blev indføjet, og der blev fastsat måldatoer for etablering af netværk i samtlige medlemsstater.

Parlamentet godkendte den 19. november 2013 de nye TEN-T-retningslinjer med præcise mål og øget EU-finansiering og fastlagde en klar vision for etablering af

[1]EUT C 175 E af 24.7.2008, s. 556.

[2]EUT C 184 E af 8.7.2010, s. 35.



hovedtransportnettet og det samlede transportnet med måldatoer i henholdsvis 2030 og 2050. Parlamentet fastholdt bl.a., at udvælgelsen af projekter skulle ske på grundlag af idéen om EU-merværdi (på grundlag af politiske valg og/eller finansiel intervention, der resulterer i væsentlige og målbare forbedringer i transportforbindelser og -strømme). Parlamentet gjorde endvidere opmærksom på behovet for at definere en »socioøkonomisk cost-benefit-analyse« som en kvantificeret forudgående evaluering af værdien af et projekt eller et program, der skal foretages på grundlag af en harmoniseret metode. Metoden bør efter Parlamentets mening også tage hensyn til alle samfundsmæssige, økonomiske og miljømæssige fordele og omkostninger ved et projekt og fungere som en indikator for dets bidrag til velfærden.

Efter TEN-T-forordningen (forordning nr. 1315/2013) trådte i kraft i slutningen af 2013, har Parlamentet fortsat sin støtte til TEN-T. I sin beslutning fra 9. september 2015 om gennemførelse af hvidbogen om transport fra 2011: Status og vejen mod bæredygtig mobilitet^[3] understregede Parlamentet betydningen af transport for økonomien og for borgernes mobilitet og fremhævede samtidig behovet for at investere i infrastruktur. Efter Parlamentets mening er fuldførelsen af TEN-T en forudsætning for et bæredygtigt og effektivt europæisk transportsystem, som skal styrkes både ved hjælp af Connecting Europe-faciliteten og Den Europæiske Fond for Strategiske Investeringer.

I 2018 fremlagde Kommissionen et forslag til forordning om strømlining af foranstaltningerne til fremskyndelse af virkeliggørelsen af TEN-T-nettet. Parlamentet vedtog sin førstebehandlingsholdning i april 2019, og den fælles beslutningsprocedure er i gang ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
02/2020

[3]EUT C 316 af 22.9.2017, s. 155.

