



TRANSEUROPEISKA NÄT – RIKTLINJER

Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) omfattar de transeuropeiska nät inom transport-, energi- och telekommunikationssektorerna som först omtalades i Maastrichtfördraget och som syftar till att förbinda alla EU:s regioner. Dessa nät är instrument som ska bidra till utvecklingen av den inre marknaden och till att främja sysselsättningen, samtidigt som miljöfrågor och målen för hållbar utveckling respekteras. I slutet av 2013 genomfördes en grundläggande reform av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

RÄTTSLIG GRUND

Artiklarna 170–172 och 194.1 d i EUF-fördraget (den senare hänvisar specifikt till energi).

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/EU.

MÅL

Genom Maastrichtfördraget fick unionen i uppgift att upprätta och utveckla transeuropeiska nät för transport-, telekommunikations- och energisektorerna. Målet var att bidra till utvecklingen av den inre marknaden, stärka den ekonomiska och sociala sammanhållningen, förbinda öar, inlandsområden och randområden med EU:s centrala områden och närmare sammankoppla EU:s territorium med grannländerna.

RESULTAT

A. Allmänna riktlinjer och idéer

I sin vitbok om tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning från 1993 framhävde kommissionen de transeuropeiska nätens grundläggande betydelse för den inre marknaden och framför allt för att skapa sysselsättning, inte enbart i samband med själva byggandet av infrastruktur, utan också genom infrastrukturens efterföljande roll för den ekonomiska utvecklingen. Vid Europarådets Korfu- och Essenmöten 1994 godkändes 14 prioriterade projekt på transportområdet och 10 inom energisektorn.



B. Sektorsvisa lagstiftningsinitiativ

1. Transport

a. 1996 års riktlinjer

I beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet fastställs de allmänna kriterierna för hela nätet. Samtidigt beskrivs det specifika nätet för varje transportsätt och man anger stödberättigade projekt av gemensamt intresse liksom prioriterade projekt. Stor vikt fästs vid miljövänliga transportsätt, särskilt järnväg. De transeuropeiska transportnäten täcker hela EU och kan utvidgas till länderna inom Europeiska frihandelssammanslutningen (Efta) samt partnerländerna i sydöstra Europa och Medelhavsregionen. Till att börja med omfattade detta beslut de 14 projekt av gemensamt intresse som antogs av Europeiska rådet i Essen. Genom beslut nr 1346/2001/EG av den 22 maj 2001 om ändring av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten med avseende på kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler fullbordades gemenskapens transportutvecklingsplan för samtliga transportsätt.

b. 2004 års översyn av riktlinjerna för de transeuropeiska näten

Utvidgningarna av EU 2004 och 2007 tillsammans med allvarliga förseningar och finansieringsproblem – särskilt för de gränsöverskridande sträckorna – ledde till en ingående översyn av riktlinjerna för de transeuropeiska näten. Antalet förtecknade prioriterade projekt ökades till 30, av vilka samtliga måste uppfylla EU:s miljölagstiftning. Så kallade sjömotorvägar infördes för att effektivisera vissa sjöförbindelser och integrera närsjöfarten med järnvägslinjer.

Sex "europeiska samordnare" för särskilt viktiga projekt utsågs 2005 och agerar som medlare för att underlätta kontakterna med nationella beslutsorgan, operatörer och användare av transportmedel samt företrädare för civilsamhället. Ett genomförandeorgan för det europeiska transportnätet inrättades i oktober 2006. Organet ska sköta den tekniska och ekonomiska utformningen och uppföljningen av besluten om de projekt som förvaltas av kommissionen.

c. 2013 års översyn: Integrerat nät, struktur på två nivåer (stomnät/övergripande nät) och de transeuropeiska transportnätens korridorer

Målet med EU:s nya politik för transportinfrastruktur är att omvandla det nuvarande lapptäcket av europeiska vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, inlands- och havshamnar samt järnvägs-/vägterminaler till ett integrerat nät som täcker alla medlemsstater. Avsaknaden av en sådan sammanhängande transportinfrastruktur utgör ett allvarligt hinder för att den inre marknaden ska kunna fungera smidigt. För att upprätta detta nätverk krävs det att man utarbetar och genomför tusentals projekt för att avlägsna befintliga flaskhalsar, överbygga felande länkar och förbättra driftskompatibiliteten mellan olika transportsätt samt mellan regional och nationell transportinfrastruktur. Dessutom ingår det bland prioriteringarna för utvecklingen av de transeuropeiska transportnätens infrastruktur att tillämpa innovativa tekniska lösningar som spelar en avgörande roll vid omvandlingen av transporter så att dessa blir



tillgängliga för alla och för att åstadkomma ett säkrare, hållbart, koldioxidsnålt och energieffektivt system.

Genom EU:s nya politik för transportinfrastruktur upprättas för första gången en struktur på två nivåer för EU:s transportvägar, i form av ett övergripande nät (som säkerställer förbindelser till alla regioner i EU) och ett stomnät (som består av de strategiskt viktigaste delarna av det övergripande nätet). Projekten i det övergripande nätet bör slutföras i slutet av 2050, medan de som ingår i stomnätet bör uppfylla kriterierna för det transeuropeiska transportnätet till slutet av 2030.

Dessutom har nio större multimodala korridorer införts som ett nytt politiskt instrument för att främja ett samordnat genomförande av projekt förlagda till stomnätet. Syftet med dessa korridorer är att föra samman offentliga och privata berörda parter för att dessa gemensamt ska bidra till stomnätets utveckling. För att säkerställa att korridorerna genomförs effektivt och verkningsfullt stöds var och en av dem av en europeisk samordnare.

Politiken för transeuropeiska transportnät är även inriktad på utveckling av sjömotorvägar, liksom på genomförandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Därför utsågs ytterligare två europeiska samordnare, en för vardera av de ovannämnda åtgärderna, för att leda ett harmoniskt genomförande av dessa. Under 2015 utarbetade var och en av de europeiska samordnarna en arbetsplan för en sjömotorvägs- respektive en ERTMS-korridor. Dessa arbetsplaner ska uppdateras regelbundet, med beaktande av de framsteg som gjorts med projektens genomförande. Dessutom är en större revision av stomnätets genomförande planerad till 2023.

Under 2014 bytte genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet namn till genomförandeorganet för innovation och nätverk (Inea). Utöver att fortsätta genomförandet av det transeuropeiska transportnätet och Marco Polo-programmen 2007–2013 fick det i uppdrag att ta hand om den tekniska och finansiella förvaltningen av Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och delar av Horisont 2020. Det sistnämnda är ett annat EU-program som tillhandahåller stöd till forskning om bland annat smarta, miljövänliga och integrerade transporter (för mer om finansieringen av de transeuropeiska transportnäten, se faktablad [3.5.2](#)).

d. Förberedelse inför nästa översyn av de transeuropeiska transportnäten.

I september 2018 inledde kommissionen ett offentligt samråd för att se vilka framsteg som hittills har gjorts sedan riktlinjerna trädde i kraft när det gäller genomförandet av de transeuropeiska transportnäten. Utvärderingen genomförs som ett led i förberedelserna inför översynen av de transeuropeiska transportnäten, och syftar även till att utvärdera effektiviteten av denna politik inom områden som alternativa bränslen, digitalisering och multimodal transport. Enligt kommissionens [arbetsprogram](#) för 2021, som antogs den 19 oktober 2020, planeras översynen av förordningen om de transeuropeiska transportnäten till tredje kvartalet 2021.

2. Energi

a. 1996 års riktlinjer

Vid toppmötet i Essen 1994 fastställdes flera prioriterade energinätprojekt. Beslut nr 1254/96/EG av den 5 juni 1996 om en serie riktlinjer för transeuropeiska nät



inom energisektorn, skulle ge EU möjlighet att fastställa stödberättigade projekt av gemensamt intresse och bidra till att skapa en ram för deras genomförande. Även sektorsvisa mål för elektricitet fastställdes.

b. Nuvarande riktlinjer

Genom beslut nr 1364/2006/EG av den 6 september 2006 infördes nya riktlinjer för att uppdatera de transeuropeiska energinäten, och därmed upphävdes de tidigare riktlinjerna från 1996 och 2003. Målet för riktlinjerna är att diversifiera försörjningskällorna, öka tryggheten i energiförsörjningen genom att stärka förbindelserna med tredjeländer (anslutningsländer och tredjeländer kring Medelhavet, Svarta havet och Kaspiska havet, från Mellanöstern samt vid Persiska viken) och integrera energinäten i de nya medlemsstaterna samt säkerställa tillgången till de transeuropeiska energinäten för öar, inlandsområden och randområden.

EU har fastställt projekt som är berättigade till EU-stöd och delat in dem i tre kategorier, det vill säga projekt av gemensamt intresse, som rör el- eller gasnät och som har potential att bli ekonomiskt lönsamma, prioriterade projekt som har företräde när EU-medel ska fördelas och projekt av europeiskt intresse, som också prioriteras och som har en gränsöverskridande omfattning eller ett väsentligt inflytande på överföringskapaciteten mellan länderna.

Prioriteringarna inom detta område måste vara förenliga med målen för en hållbar utveckling och omfattar för det första: satsningar på förnybar energi och bättre sammankoppling mellan anläggningar som producerar förnybar energi, för det andra: användning av effektivare teknik som begränsar de belastningar och risker för miljön som energitransporter och energiöverföringar innebär, för det tredje: upprättande av energinät på öar och i de yttersta randområdena genom diversifiering av energikällorna, och för det fjärde: säkerställande av driftskompatibilitet mellan EU:s befintliga nät och näten i de nya medlemsstaterna och tredjeländer. I bilaga I till beslutet fastställs 32 respektive 10 projekt av europeiskt intresse inom el- och gasområdet. I bilagorna II och III anges 164 respektive 122 projekt inom el- och gasområdet.

I den fleråriga budgetramen för 2007–2013 anslogs ett belopp på 155 miljoner euro för de transeuropeiska energinäten. Fyra europeiska samordnare utsågs 2007.

I den nya avdelningen om energi i EUF-fördraget (artikel 194.1 d) ges en solid rättslig grund för att främja sammankoppling av energinät.

3. Telekomunikation

I beslut nr 2717/95/EG av den 9 november 1995 fastställs en serie riktlinjer för att utveckla Euro-ISDN (det tjänsteintegrerade digitala nätet) till ett transeuropeiskt nät. Beslutet omfattar mål, prioriteringar och projekt av gemensamt intresse såsom utbyggnaden av ett tjänstesortiment, baserat på Euro-ISDN, för att i framtiden kunna upprätta ett EU-bredbandsnät.

I beslut nr 1336/97/EG av den 17 juni 1997 fastställs riktlinjer för transeuropeiska telenät (TEN-Telekom). Riktlinjerna omfattar målen, prioriteringarna och huvudlinjerna för de åtgärder som förutses. Bland prioriteringarna finns tillämpningar som bidrar till den ekonomiska och sociala sammanhållningen, liksom utvecklingen av de grundläggande



näten, i synnerhet satellitnät. Riktlinjerna ändrades något genom beslut nr 1376/2002/EG av den 12 juli 2002.

Syftet med dessa riktlinjer är att fastställa projekt av gemensamt intresse samt de urvalsförfaranden och urvalskriterier som ska följas. Gemenskapsprogrammet eTEN, som är ett nyckelinstrument i handlingsprogrammet "eEUROPE 2005: Ett informationssamhälle för alla", bygger också på programmet Euro-ISDN. Programmet avslutades 2006 och syftade till att stödja den transeuropeiska utvecklingen av tjänster baserade på telekommunikationsnäten. EU:s investeringar inriktas för närvarande på att modernisera de befintliga näten.

EUROPAPARLAMENTETS ROLL

Europaparlamentet har målmedvetet stött en politik för transeuropeiska nät och regelbundet tagit upp förseningar i genomförandet av prioriterade transportprojekt, krävt fasta tidsplaner och uppmanat medlemsstaterna att öka tillgängliga budgetmedel, särskilt för de transeuropeiska transportnäten. Parlamentet har sett till att projekt med ett tydligt europeiskt mervärde, som kommer att få positiva och varaktiga effekter för miljö och sysselsättning och som bidrar till att avlägsna flaskhalsar, framför allt inom järnvägstransport och kombinerad transport, prioriteras.

Med antagandet av sin resolution av den 12 juli 2007 om hållbara transporter för ett rörligt Europa^[1] gjorde Europaparlamentet en bedömning av situationen och fastställde nya mål, framför allt i fråga om slutförandet av hela det transeuropeiska nätet för att i största möjliga utsträckning utnyttja de olika transportsätten (sammodalitet) och säkra en jämn fördelning mellan olika transportsätt (trafikomställning) i syfte att minska transportsektorns miljöpåverkan. I den stödde Europaparlamentet utnyttjandet av tåg-, buss- och sjötransporter, som fortfarande hade små marknadsandelar.

I sin resolution av den 22 april 2009 om grönboken om framtiden för den transeuropeiska transportpolitiken^[2] betonade Europaparlamentet dessutom att järnvägar (särskilt för godstransporter), hamnar, hållbara yttre och inre vattenvägar och deras inlandsförbindelser samt intermodala knutpunkter i infrastrukturlänkar i nya medlemsstater och tredjeländer måste prioriteras. Europaparlamentet ville i detta avseende främja utbyggnaden av de transeuropeiska transportnäten till de länder som omfattas av grannskapspolitiken och till partnerländerna i Medelhavsområdet.

Europaparlamentet har under de senaste 15 åren bidragit till omarbetningen av rättsakter som har överlappat varandra på området för transeuropeiska transportnät. Europaparlamentet och rådet antog i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet beslut nr 661/2010/EU av den 7 juli 2010 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Därmed upphävdes beslut nr 1692/96/EG, 1346/2001/EG och 884/2004/EG, och en ny bilaga infördes med kartor för de 27 medlemsstaterna och tidsfrister för införandet av nätet i samtliga medlemsstater.

Den 19 november 2013 godkände parlamentet de nya riktlinjerna för transeuropeiska transportnät på grundval av detaljerade mål och ökad EU-finansiering samt fastställde en klar vision för inrättandet av stomnätet och det övergripande transportnätet, med

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

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



2030 respektive 2050 som mål. Parlamentet insisterade bland annat på att urvalet av projekt skulle baseras på idén om ett EU-mervärde (genom politiska beslut och/eller ekonomiska insatser som leder till en betydande och mätbar förbättring av transportförbindelser och transportflöden). Parlamentet framhöll dessutom behovet av att definiera en samhällsekonomisk kostnads-nyttoanalys som en kvantifierad förhandsbedömning som ska göras på grundval av en harmoniserad metod för att fastställa värdet av ett projekt eller ett program. Enligt parlamentets uppfattning bör metoden även ta hänsyn till alla samhälleliga, ekonomiska samt klimat- och miljömässiga fördelar och kostnader, och fungera som en indikator på bidraget till välbefinnande.

Efter det att förordningen om transeuropeiska transportnät (förordning nr 1315/2013) trädde i kraft i slutet av 2013 fortsatte parlamentets stöd till utvecklingen av transeuropeiska transportnät. I sin resolution av den 9 september 2015 om genomförandet av vitboken från 2011 om transporter: översyn och vägen mot hållbara transporter^[3], underströk parlamentet betydelsen av transporter för ekonomin och rörlighet för människor i EU, samtidigt som det betonade behovet av infrastrukturinvesteringar. Parlamentet anser att slutförandet av de transeuropeiska transportnäten är en förutsättning för ett hållbart och effektivt transportsystem i EU, som behöver stärkas med hjälp av Fonden för ett sammanlänkat Europa och Europeiska fonden för strategiska investeringar.

2018 lade kommissionen fram ett förslag till förordning för att strömlinjeforma insatserna för att förverkliga det transeuropeiska transportnätet. Parlamentet antog sin ståndpunkt vid första behandlingen i februari 2019 ([2018/0138\(COD\)](#)). Rådet antog en allmän riktlinje den 2 december 2019. Den 8 juni 2020 enades parlamentet och rådet om en slutlig kompromisstext som läggs fram för godkännande i de båda institutionerna.

[Ariane Debyser / Frédéric Gouardères](#)
02/2021

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

