

Bruxelles, den 5. december 2017
(OR. en)

15425/17

TRANS 541

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	15053/17
Vedr.:	Rådets konklusioner om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) på transportområdet - Rådets konklusioner (vedtaget den 5. december 2017)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) på transportområdet, vedtaget af Rådet på 3581. samling den 5. december 2017 i Bruxelles.

RÅDETS KONKLUSIONER**om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten på transportområdet**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL

- forordning (EU) nr. 1315/2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og forordning (EU) nr. 1316/2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten¹,
- Rådets konklusioner af 3. december 2014 om transportinfrastruktur og transeuropæiske net²,
- Rådets konklusioner af 8. juni 2017 om "Prioriteter for EU's søtransportpolitik frem til 2020: konkurrenceevne, dekarbonisering, digitalisering med henblik på sikring af globale forbindelsesmuligheder, et effektivt indre marked og en maritim klynge i verdensklasse"³,
- Rotterdamministererklæringen om implementering af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der blev vedtaget den 20. juni 2016⁴,
- Rotterdamministererklæringen af 21. juni 2016 om godstogskorridorer til fremme af international jernbanegodstransport⁵,

¹ EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1.

² Dok. 16363/14.

³ Dok. 9976/17.

⁴ Dok. 10308/1/16 REV 1.

⁵ Dok. 10306/16.

- Hvidbogen af 1. marts 2017 om Europas fremtid⁶ og oplægget af 28. juni 2017 om fremtiden for EU's finanser⁷,
- Fælles erklæring fra de europæiske koordinatore om fremtiden for TEN-T og CEF.

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

1. GENTAGER, at medlemsstaterne har forpligtet sig til at gennemføre det transeuropæiske transportnet for at sikre et velfungerende indre marked i EU, styrke den territoriale samhørighed, tilgængeligheden og forbindelsesmulighederne for alle regioner i Unionen, herunder i regionerne i den yderste periferi, for at stimulere investeringer med henblik på at skabe vækst og beskæftigelse i EU, sikre omstillingen til lavemissionsmobilitet og opfyldelsen af EU's nye internationale forpligtelser vedrørende de klimapolitiske mål (COP21); ANERKENDER i den forbindelse betydningen af transportinfrastruktur og -tjenester for leveringen af resultater i forbindelse med det fælles europæiske transportområde, energiunionen og det digitale indre marked.

Rapportering om gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet

2. GLÆDER SIG over den første situationsrapport om gennemførelsen af TEN-T, som Kommissionen har forelagt, og ANERKENDER, at rapporten giver et overblik over status for gennemførelsen af TEN-T og fremhæver de investeringer, der er foretaget med bidrag fra CEF, ESIF og EIB, herunder gennem EFSI;
3. KONSTATERER, at denne første rapport ikke indeholder oplysninger om de nationale investeringer i TEN-T, og OPFORDRER derfor Kommissionen og medlemsstaterne til med henblik på næste rapport at benytte sig af en enklere og klarere rapporteringsproces for at medtage disse oplysninger;
4. MINDER OM, at Kommissionen senest den 31. december 2023 er forpligtet til at foretage en revision af gennemførelsen af TEN-T-hovednettet, herunder især en evaluering af behovet for ændringer af hovednettet for at tage højde for national investeringsplanlægning og udviklingen inden for transportstrømme.

⁶ Dok. 6952/17 + ADD 1 + ADD 2.

⁷ Dok. 11006/17 ADD 1.

5. BEKRÆFTER PÅ NY den vigtige rolle, som de europæiske koordinatore spiller for at lette en rettidig og effektiv gennemførelse af de multimodale hovednetkorridorer, og ANERKENDER korridorarbejdsplanerne som et hensigtsmæssigt værktøj til fremskridt i udviklingen af hovednetkorridorerne; SER i denne forbindelse MED TILFREDSHED PÅ anden generation af korridorarbejdsplanerne, der blev godkendt i december 2016, og OPFORDRER de europæiske koordinatore til at fremlægge ajourførte arbejdsplaner senest i begyndelsen af 2018;
6. ERKENDER, at der er et konstant behov for at fremme en rettidig gennemførelse af projekter vedrørende hovednetkorridorerne; OPFORDRER i denne forbindelse Kommissionen til at udpege europæiske koordinatore til den nye mandatperiode fra marts 2018; OPFORDRER koordinatorene til at koncentrere deres aktiviteter om gennemførelsen af hovednetkorridorerne for at styrke samarbejdet og udvekslingen mellem hovednetkorridorerne og sikre passende synergier med relevante transport-, energi- og telekommunikationspolitiske mål;
7. GLÆDER SIG OVER vedtagelsen af den nye europæiske udbygningsplan for ERTMS og NOTERER SIG forelæggelsen af den første detaljerede gennemførelsesplan for motorveje til søs; OPFORDRER de respektive europæiske koordinatore til at fastholde deres bestræbelser på at sikre en koordineret gennemførelse af ERTMS og motorveje til søs;
8. ANERKENDER potentialet i godstogskorridorer i forbindelse med udviklingen af omkostningseffektive foranstaltninger for at optimere anvendelsen af TEN-T-nettet og HILSER de europæiske koordinators indsats for at udnytte synergierne med godstogskorridorerne VELKOMMEN.

Udvikling af en solid række projekter

9. GLÆDER SIG over den første vurdering af investeringsbehovene i forbindelse med hovednetkorridoren, som Kommissionen har forelagt på grundlag af de oplysninger, der er indsamlet i de vejledende projektlister for korridorerne; OPFORDRER Kommissionen til som det næste skridt i samråd med medlemsstaterne yderligere at forbedre kvaliteten af de vejledende projektlister, der er knyttet til arbejdsplanerne, med henblik på at identificere de relevante projekter for at sikre en rettidig færdiggørelse af hovednetkorridorerne;
10. BEMÆRKER, at denne første vurdering viser, at de samlede planlagte investeringer i perioden 2016-2030 beløber sig til 607 mia. EUR for hovednetkorridorerne og ca. 750 mia. EUR for hovednettet; NOTERER SIG desuden, at investeringsbehovene i perioden 2021-2030 vil beløbe sig til omkring 500 mia. EUR til hovednettet og ca. 1,5 billioner EUR inklusive det samlede net og andre transportinvesteringer; UNDERSTREGER, at investeringer i hovednetkorridorerne vil stimulere til et anslået yderligere BNP på 4,5 billioner EUR eller 1,8 % yderligere BNP i hele EU i denne periode, mobilisere anslået 13 millioner mandår og medføre en samlet reduktion af CO₂-emissionerne på ca. 7 mio. ton⁸;
11. OPFORDRER Kommissionen til senest medio 2018 at fremlægge en mere solid analyse af virkningerne af TEN-T-relaterede investeringer i vækst og beskæftigelse.

Forbedring af investeringsmiljøet og strømlining af de administrative procedurer

12. SER FREM TIL en situationsrapport om Christophersen-Bodewig-Secchi-rapporten, som bør sætte fokus på de fremskridt, der er gjort med hensyn til deres tolv henstillinger, og skitsere de skridt og supplerende foranstaltninger, som er relevante for at forbedre rammerne for investeringer i Europa; GLÆDER SIG over, at nogle af de foranstaltninger, der er blevet efterlyst, allerede er gennemført såsom revisionen af finansmarkedsforordningerne og de statistiske kriterier for offentlig-private partnerskaber;

⁸ Tal baseret på undersøgelser af hovednetkorridoren.

13. NOTERER SIG Kommissionens undersøgelse med henblik på at afdække hindringer i de lovgivningsmæssige og administrative processer, der påvirker den effektive planlægning samt gennemførelsen af projekter vedrørende TEN-T-hovednettet; TILSKYNDER Kommissionen til nøje at vurdere henstillingerne i denne undersøgelse, hvilket kan føre til yderligere foranstaltninger.

Forbindelser til Europas nabolande

14. ANERKENDER betydningen af at forbinde TEN-T-nettet med infrastrukturen i nabolandene for at forbedre forbindelsesmulighederne, den økonomiske vækst og konkurrenceevnen for både EU og de pågældende lande;
15. UNDERSTREGER med henblik herpå behovet for at sikre, at der ikke pålægges de EU-transportvirksomheder, som leverer transportydelser i nabolandene, diskriminerende eller restriktive foranstaltninger.

Status over de foreløbige resultater af Connecting Europe-faciliteten i transportsektoren

16. SER FREM TIL resultaterne af midtvejsevalueringen af CEF og vurderingen af CEF-programmet med hensyn til sammenhængen med andre EU-instrumenter og dets gennemførelse i overensstemmelse med EU's prioriteter, effektiviteten med hensyn til at mobilisere yderligere investeringer i forbedring af EU's transportinfrastruktur og evne til at skabe merværdi for EU;
17. GLÆDER SIG over multiplikatorvirkningen af EU-midler og -finansieringsordninger, der hidtil har gjort det muligt for CEF at udløse omkring 45 mia. EUR⁹ til investeringer i udvikling af transportsektoren;
18. ANERKENDER, at 92,2 % af CEF-Transportbudgettet med tilskud på 23,2 mia. EUR senest i december i år er blevet tildelt som led i de tre første indkaldelser, og at samhørighedspuljen er tildelt fuldt ud; BEMÆRKER, at efterspørgslen efter CEF-finansiering langt oversteg de tilgængelige ressourcer;

⁹ Tal baseret på Kommissionens skøn.

19. MINDER OM, at den konkurrenceorienterede proces til udvælgelse af projekter og den effektive forvaltning af CEF-budgettet, herunder den nuværende anvendelse af "use it or lose it"-princippet som omhandlet i CEF-forordningens artikel 12, er afgørende for en vellykket gennemførelse af CEF; og OPFORDRER i denne forbindelse til rettidig gennemførelse af projekter fra samtlige støttemodtagers side;
20. BEMÆRKER, at CEF siden oprettelsen desuden har vist, at der er et vist potentiale for tværsektorielle synergier inden for transport-, energi- og bredbåndsprojekter og tilknyttede prioriteter (dvs. dekarbonisering, digitalisering og innovation), hvilket kræver en yderligere styrkelse.

Mobilisering af innovative finansielle instrumenter inden for transport

21. BEMÆRKER, at det hidtil kun er 9 % af alle de investeringer, der mobiliseres gennem EFSI, der har været til gavn for transportsektoren, på trods af at CEF-Transport har ydet det største bidrag til oprettelsen af garantifonden for EFSI. UNDERSTREGER imidlertid, at EFSI indtil november 2017 har støttet 53 operationer, der bidrager til målene vedrørende transport, og udløst et samlet beløb på 22,3 mia. EUR i tilknyttede investeringer;
22. NOTERER SIG, at yderligere 12 transportoperationer er blevet finansieret gennem EU's finansielle instrumenter såsom Connecting Europe-facilitetens låneinstrument, hvilket har gearet mere end 13,6 mia. EUR; OPFORDRER Kommissionen til fortsat at vurdere brugen af innovative finansielle instrumenter, hvor det er relevant kombineret med tilskud, for at lette adgangen til finansiering af transportprojekter på tværs af medlemsstater og transportformer;
23. GLÆDER SIG OVER Kommissionens gennemførelse af en indkaldelse af forslag med blandet finansiering til 1,35 mia. EUR for at yde tilskud til transportprojekter, der sigter mod at tiltrække supplerende privat finansiering, og NOTERER SIG Kommissionens forslag om i CEF-forordningen at åbne mulighed for etablering af CEF-faciliteter til blandet finansiering med henblik på at tiltrække private og offentlige midler for at øge effektiviteten af EU's finansiering af projekter af fælles interesse i TEN-T; OPFORDRER Kommissionen til at fremlægge omfattende oplysninger med resultater og analyser af de indhøstede erfaringer efter den første indkaldelse af forslag med blandet finansiering.

24. GLÆDER SIG OVER den fælles erklæring fra de europæiske koordinatore og DELER deres vision om et mere effektivt og mere integreret Europa og NOTERER SIG deres opfordring til en stærkere EU-støtte med et øget tilskudsbudget for transportinvesteringer med europæisk merværdi;
25. OPFORDRER Kommissionen til at mobilisere yderligere offentlige og private midler til finansiering af målene for EU's transportpolitik, navnlig fuldførelsen af TEN-T-hovednettet senest i 2030 og det samlede net senest i 2050 samt gennemførelsen af strategien for lavemissionsmobilitet, den forbundne, automatiserede og kooperative grænseoverskridende mobilitet og fremme af sikre løsninger; OPFORDRER til bedre synergier mellem transport-, energi- og telekommunikationsprojekter gennem en forbedret ramme for at afhjælpe de tilbageværende mangler; UNDERSTREGER betydningen af at sikre bedre strategisk planlægning, fremme multimodal og bæredygtig udvikling og tage hensyn til behovene for vedligeholdelse af transportinfrastruktur;
26. OPFORDRER til en styrkelse af Connecting Europe-faciliteten som det strategiske EU-investeringsinstrument til realisering af de transeuropæiske net; UNDERSTREGER, at denne facilitet fortsat bør omfatte den generelle pulje og samhørighedspuljen og primært gennemføres gennem tilskud sideløbende med finansielle instrumenter og budgetgarantier samt en blanding af privat og offentligt finansierede tilskud; ANERKENDER betydningen af og de potentielle synergier med ESIF og andre EU-fonde og -instrumenter for så vidt angår bidraget til opfyldelsen af TEN-T-politikens målsætninger;
27. UNDERSTREGER den europæiske merværdi af projekter på tværs af alle transportformer omfattende grænseoverskridende strækninger, broer over manglende forbindelser, fjernelse af flaskehalse og forbedring af slutpunktsforbindelser på TEN-T-nettet, styrkelse af den territoriale samhørighed ved at sikre tilgængelighed og forbindelsesmulighederne for alle regioner, samt bidrag til lavemissionsmobilitet og forbundet mobilitet og sikring af interoperabilitet; BEKRÆFTER PÅ NY tilskudselementets vigtige rolle i forbindelse med sikring af rettidig gennemførelse af sådanne projekter gennem denne facilitet;

28. ERKENDER, at en række igangværende, større, grænseoverskridende TEN-T-projekter med en forventet afslutningsdato før 2030 er ved at blive gennemført, og ANERKENDER, at gennemførelsen af sådanne projekter i høj grad afhænger af politisk vilje og tilgængeligheden af finansielle ressourcer på både europæisk og nationalt plan;
29. ANERKENDER, at indtægtsskabende projekter i transportsektoren ofte egner sig bedre til at udnytte innovative finansielle instrumenter og blandet finansiering; UNDERSTREGER, at tilskudselementet er nødvendigt for projekter med mindre potentiale for at skabe indtægter, men som udviser europæisk merværdi;
30. BEKRÆFTER PÅ NY, at et EU-instrument til investering i infrastruktur skal skabe stabilitet for alle interessenter, både med hensyn til prioriteter og støtteformer, for at opnå en troværdig og langsigtet indvirkning på markedet; OPFORDRER til at sikre kontinuitet i investeringsrammen for projekter med europæisk merværdi.
-