

Näringsdepartementet

Er referens
N2018-03829-RTS

Diarienummer
Utr 2018/48

Datum
2018-09-03

Yttrande över EU-kommissionens förslag COM (2018) 372–375, 382, 390 och 471–473

Trafikanalys har valt att enbart kommentera de delar av denna omfattande remiss som har beröring med transportpolitiken.

COM(2018) 375 final

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden samt Europeiska havs- och fiskerifonden, och om finansiella regler för dessa fonder och för Asyl- och migrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för gränsförvaltning och visering.

De elva tematiska mål som används i 2014–2020 har förenklats till fem politiska mål i denna förordning:

1. Ett smartare Europa genom innovativ och smart ekonomisk omvandling.
2. Ett grönare och koldioxidsnålare Europa.
3. Ett mer sammanlänkat Europa genom förbättrad mobilitet och regional IKT-konnektivitet.
4. Ett mer socialt Europa genom den europeiska pelaren för sociala rättigheter.
5. Ett Europa närmare medborgarna genom hållbar och integrerad utveckling av stads-, landsbygds- och kustområden och lokala initiativ.

Trafikanalys konstaterar att det även inom ramen för de nya gemensamma bestämmelserna kommer att vara möjligt att ge stöd till transportinfrastruktur. I den föregående programperioden stipulerades att transportererna även skulle vara *hållbara*, vilket har försvunnit i detta förslag. Detta är både olämpligt och märkligt. Hållbarhet är en central strävan i svensk (transport-) politik. Hållbara transporter är även en central del i strävan i riktning mot målet om ett grönare och koldioxidsnålare Europa (mål 2). Det är märkligt inte minst eftersom fonderna bland annat ska stödja transportförbindelser inom stadsområden, som lämpar sig väl för satsningar gällande exempelvis kollektivtrafik och cykel- och gångtrafik.

Ur ett analytiskt perspektiv tycker Trafikanalys att begreppet *regional* IKT-konnektivitet (mål 3) är tveksamt. Kännetecknande för IKT är dess gränslösa natur som ger global

tillgänglighet och inte enbart regional. Det vore bättre och enklare att istället använda begreppet IKT-konnektivitet. Alternativt uttrycka det som att den regionala tillgängligheten ska ökas genom IKT-konnektivitet, vilket skulle ge följande målsättning: *Ett mer sammanlänkat Europa genom förbättrad mobilitet och ökad regional tillgänglighet genom IKT.*

Vid sidan av ovanstående målbild är den tydligaste kopplingen till transportområdet de öronmärkta pengarna (10 000 000 000 Euro) till TEN inom sammanhållningsfonden. Sverige anses dock vara ett alltför rikt land för att få tal del av Sammanhållningsfonden. Däremot får våra grannländer Estland, Lettland, Litauen och Polen ta del av stödet, vilket kan underlätta handeln mellan våra länder och därmed får Sverige indirekt nytta av detta stöd.

COM(2018) 372 final

Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om Europeiska regionala utvecklingsfonden (Eruf) och Sammanhållningsfonden

I artikel 6 listas ett antal undantag från tillämpningsområdet för Eruf- och Sammanhållningsfonden. Bland dessa märks investeringar i flygplatsinfrastruktur med undantag för det som definieras som ytterkantsområden av EU. Sverige har därför inte möjlighet att söka bidrag till detta ändamål, vilket vi tidigare gjort (även om Sverige endast tog emot en liten andel av stödet till flyg). Det är en drastisk åtgärd att helt förhindra finansiering av ett trafikslag för att komma tillrätta med uppdagade problem. En granskning av stödet visade att det gick till liknande investeringar i flygplatser som ligger nära varandra och att det saknades samordning av investeringarna på nationell nivå. I flera fall tycks även prognoserna för antal passagerare varit överdrivna.

Ett bättre alternativ, som också skulle ligga i linje med den europeiska politiken i stort, vore att begränsa finansieringen till flygplatser som ingår i TEN-t. Det skulle ge viss geografisk spridning mellan flygplatserna och medlemsstaterna har deltagit i arbetet med att utpeka dem inom ramen för en nationell planering. Detta, i kombination med en hårdare granskning av prognoser, vore en mer rimlig hantering av den uppdagade problematiken.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör