



Kortfattad information om EU-finansiering för projekt med anknytning till närsjöfart och sjömotorvägar

Bakgrund och syfte

Bristande regularitet och punktlighet, brister i infrastrukturen, krångliga administrativa procedurer etc. kan vara begränsande för utvecklingen av sjötransporter och därigenom negativt påverka transportsystemets funktion. Det pågår därför inom både EU-kommissionen och i medlemsländerna ett omfattande arbete med att förbättra förutsättningarna för närsjöfarten så att den kan få en ökad roll i transportkedjan.

EU-kommissionen har ett antal stödprogram där olika typer av projekt som syftar till att utveckla sjötransporterna och därigenom effektivisera unionens transportnät kan erhålla finansiellt stöd. Denna PM syftar till att sammanfattande beskriva de olika stödprogrammen.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

Sjöfartens roll i transportkedjan stärktes när kusthamnarna i olika kategorier inkluderades i TEN-T år 2001. Genom sjömotorvägskonceptet, som sedan april 2004 ingår i TEN-T, betonas ytterligare sjöfartens infrastruktur för utvecklingen av ett effektivt, säkert och miljövänligt transportsystem.

Sjömotorvägskonceptet syftar till att stärka sammanhållningen och perifera regioners tillgänglighet inom EU samt att minska trycket på unionens vägnät. En strategi för att uppnå dessa mål är att koncentrera godsflöden och skapa uthålliga och frekventa sjötransporter mellan EU-länderna och med omvärlden. Genom sjömotorvägskonceptet ska sjötransporterna effektiviseras genom utveckling av infrastruktur i form av exempelvis isbrytning, trafikinformationssystem, hamninfrastruktur och anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

Internationella infrastrukturprojekt där aktörer i flera östersjöländer koordinerar sina investeringar för att effektivisera godsflöden och därigenom öka tillgängligheten är också en viktig del som måste utvecklas i sjömotorvägskonceptet. Sådana projekt kan handla om infrastrukturinvesteringar i hamnar och i anslutningar till hamnar från både



land- och sjösidan. Detta arbete omfattar inte bara företrädare för hamnarna utan också andra infrastrukturhållare såsom trafikverken, kommuner och regioner. Därtill kommer även transportköparna och transportörerna, alltså användarna av infrastrukturen. Ett av den svenska sjöfartspolitikens mål är att säkerställa ett väl fungerande sjötransportsystem året runt varför ett ökat strategiskt och operativt samarbete mellan östersjöländerna inom isbrytningsområdet är prioriterat från den svenska regeringen liksom utvecklandet av olika informationssystem.

TEN-T riktar sig till medlemsstaterna och ger möjlighet till upp till 50% medfinansiering av studier och upp till 10% medfinansiering av investeringar i infrastruktur. I särskilda fall, exempelvis i gränsöverskridande sjömotorvägsprojekt, kan medfinansiering beviljas på upp till 20% av investeringskostnaden. Noteras bör att ansökan för sjömotorvägsprojekt måste lämnas av minst två medlemsstater.

En kortfattad skriftlig information från Näringsdepartementet om den fortsatta svenska hanteringen av sjömotorvägskonceptet inom TEN-T har tagits fram. Enligt den ska svenska ansökningar om TEN-T inom sjöfartsområdet skickas till Sjöfartsverket som gör en rangordning mellan projekten varefter Sjöfartsverket skickar in ansökningarna till Regeringskansliet med förslag och motiv till prioriteringar. Informationen finns också tillgänglig på Näringsdepartementets hemsida, <http://www.regeringen.se/sb/d/2441>

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/index_en.htm

http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/index_en.htm

Marco Polo

2003 beviljade EU-kommissionen en förordning om ett nytt intermodalt stödprogram, Marco Polo. Programmet syftar till att underlätta omställning av vägtransporter till andra mer miljöanpassade trafikslag genom stöd till omställningsprojekt med totalt 100 miljoner Euro under perioden 2003-2006.

Ett nytt Marco Polo-program för perioden 2007-2013 är under beredning i EU:s institutioner. Syftet med Marco Polo II programmet är att minska trängseln, förbättra godstransportsystemets miljöprestanda i gemenskapen och underlätta intermodala transporter för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Programmet kommer att innefatta följande åtgärder:

- **Katalysatoråtgärder**, varmed avses nyskapande projekt som syftar till att tillfälligt avhjälpa marknadens strukturella brister,



- **Åtgärder för höghastighetsleder** till sjöss (även kallade sjömotorvägar), varmed avses nyskapande åtgärder för att överföra mycket stora godsmängder från väg till sjöfart eller till en kombination av vattenburen transport tillsammans med andra transportslag i syfte att uppnå högfrekventa intermodal sjötransporttjänster. Åtgärderna skall som regel följa de transeuropeiska nätverken såsom de är definierade i Europeiska parlamentet och rådets beslut 1692/96/EG
- **Trafikomställningsåtgärder**, där syftet är att uppnå en omedelbar omställning av en del av vägtrafiken till andra transportsätt, genom startstöd till nya transporttjänster som avser annat än vägtransport och till befintliga transporttjänster om detta leder till ytterligare överflyttningar,
- **Åtgärder för undvikande av trafik**, där syftet är att integrera transport i produktionslogistiken för att över tiden undvika vägtransporter och samtidigt bibehålla en generell produktionsnivå och arbetstillfällen i EU territoriet.
- **Åtgärder för gemensamt lärande**, där syftet är att förbättra samarbetet med strukturella optimeringsmetoder och procedurer i godstransportkedjan med hänsyn taget till logistikens krav.

Marco Polo II åtgärder ska omfatta transporter mellan minst två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett angränsande land och genomförs av minst två parter etablerade i var sin medlemsstat eller i medlemsstat och i ett angränsande land. Marco Polo riktar sig i första hand till näringslivet och ansökningar om EU-bidrag skickas direkt till EU-kommissionen.

Svensk National Contact Point för Marco Polo-programmet är Vinnova.
www.vinnova.se

http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

EU:s forskningsprogram

Hållbar utveckling är ett centralt mål för Europeiska gemenskapen. Forskningen inom området hållbar utveckling ska stärka de vetenskapliga och tekniska kapaciteterna som krävs för att Europa ska kunna utveckla en hållbar utveckling.

Miljö, ekonomi och sociala dimensioner ska integreras i forskningen om globala förändringar, tryggad energiförsörjning, hållbara transporter, hållbar förvaltning av Europas naturresurser och deras samband med mänsklig verksamhet.



Översiktlig information om transportforskning kan hittas på:

http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/research/index_en.htm

Projekt inom ramen för EU:s femte ramprogram (1998-2002) är i slutfasen. Det sjätte ramprogrammet (2002-2006) med en total budget på 17,5 miljarder euro pågår och inkluderar såväl projekt inom land- som sjötransporter (610 miljoner euro) och har följande forskningsprioriteringar:

1. Utveckling av miljövänliga transportsystem och transportmedel.
 - a. Ny teknik och nya metoder för all yttransport (väg, järnväg, sjöfart).
 - b. Avancerad konstruktions- och produktionsteknik.
2. Effektivare och konkurrenskraftigare järnvägs- och sjötransporter.
 - a. Omfördelning och integrering av olika transportsätt.
 - b. Ökad säkerhet på väg, järnväg och sjöfart samt undvikande av transportstockningar.

En vanlig uppfattning är att EU:s ramprogram bara är till för stora universitet eller stora högteknologiska företag. Det är inte helt sant. Faktum är att ramprogrammet är öppet för många olika typer av deltagare på flera olika nivåer. Berättigade deltagare i EU:s forskningsprogram är juridiska personer inom EU, i länder som är associerade med sjätte ramprogrammet och från tredje land. Som grundförutsättning gäller att minst tre av varandra oberoende organisationer från minst två medlemsländer/kandidatländer och en associerad stat deltar i samarbetet. Organisationer kan t. ex. vara företag, universitet, forskningscentra, forskningsinstitut m. fl. Även enskilda forskare kan delta.

Läs mer om respektive områdes utlysningar, arbetsprogram mm under:

http://europa.eu.int/comm/research/fp6/index_en.cfm?p=0

<http://www.europa.eu.int/comm/transport/extra/web/index.cfm>

I april 2005 presenterade EU-kommissionen sina planer för det sjunde ramprogrammet, vilket föreslås täcka perioden 2007-2013. Kommissionen har föreslagit en total budget för Sjunde ramprogrammet på drygt 70 miljarder euro. Ett av nio tematiska forskningsområden är Transporter.

Svensk National Contact Point för EU:s forskningsprogram är EU/FoU-rådet. www.eufou.se

Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF)

Den Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) syftar till att främja den ekonomiska och sociala sammanhållningen genom att rätta till de mest framträdande regionala obalanserna och att medverka till regionernas



utveckling och omställning, samtidigt som den garanterar synergi med åtgärder från övriga strukturfonder.

En viktig del av ERUF är bland annat att stödja gemenskapsinitiativ för samarbete över gränser, mellan länder och mellan regioner samt innovativa åtgärder på gemenskapsnivå, och ge tekniskt stöd enligt den allmänna förordningen. Interreg-programmet är ett viktigt instrument i detta sammanhang.

Som ett led i uppgiften att främja regional utveckling kan ERUF bidra med medfinansiering av följande åtgärder inom transporter och infrastruktur:

- Investeringar i infrastruktur i regioner som berörs av mål 1 bidrar till utveckling och strukturanpassning samt skapande och bevarande av sysselsättning och, i alla stödberättigade regioner, till att diversifiera, rusta upp och bryta isoleringen i ekonomiska och industriella områden på tillbakagång, nedgångna stadsområden och landsbygdsområden samt områden som är beroende av fiske.
- Utbyggnad av transeuropeiska transportnät i mål 1-regioner.
- Direkta investeringsstöd, inrättande av infrastruktur för lokal utveckling och stöd till ett nät av tjänster i närmiljön.

För mer information, se: <http://europa.eu.int/scadplus/leg/sv/lvb/l60015.htm>

Interreg

Interreg-programmen finansieras genom den Europeiska regionala utvecklingsfonden. Genom Interreg-programmen kan gränsöverskridande projekt få stöd för exempelvis gemensam regional planering över gränserna inom områden såsom tillgänglighet (transport, infrastruktur), miljö (ex. kustzonsplanering, naturresurser, vattenrening), planering av bosättningsmönster, turism och energi. Målsättningen är således bred. Det handlar om att bygga strukturer som bidrar till att knyta ihop regioner. Innevarande period 2000-2006 tar nu slut och föreslås fortsätta 2007-2013 som ett viktigare instrument för EU:s sammanhållningspolitik. Därför kommer kopplingar till tillväxtfrämjande åtgärder, såsom t.ex. infrastruktur och transport att bli tydligare än hittills.

Interreg har främst varit ett verktyg för regionerna och medfinansiering för svenskt deltagande sker främst med regionala medel. Trafikverkens regionala enheter har deltagit i många projekt på regional nivå. Regeringskansliet har ambitionen att förbättra den nationella nivåns kunskap och engagemang vad gäller det gränsöverskridande regionala



samarbetet och därigenom bidra till ett effektivare utnyttjande av programmen.

I det största av Interregprogrammen där Sverige deltar, Östersjöprogrammet, har 100 projekt hittills beviljats stöd under nuvarande programperiod (2000-2006). De flesta projekten har svenskt deltagande och Sverige är också projektkoordinator, så kallad "lead partner", i ett stort antal projekt. Av dessa är 18 inriktade på infrastruktur och transport.

Osäkerhet råder fortfarande vad gäller budgeten för nästa programperiod (2007-2013). Det finns dock anledning att förmoda att de nya gränsöverskridande programmen totalt sett får mer medel, även om fördelningen till t.ex. Östersjöprogrammet är högst osäker. Intressant att notera är att EU:s medfinansieringsgrad föreslås kunna uppgå till 75 procent i samtliga program. Sverige förväntas delta i cirka tio program och målen och insatser för dessa tas fram under loppet av 2006 och början av 2007. Det är eftersträvänsvärt att så många aktörer som möjligt är delaktiga i den processen. Det kommer att bli viktigare att den centrala nivån och de nationella trafikverken är med i arbetet samt att det finns en samstämmighet mellan programmets inriktning och de nationella målen.

Mer information om Interreg återfinns på följande websidor:

<http://www.interreg.nu/>

<http://www.bsrinterreg.net/>

Sammanhållningsfonden

Sammanhållningsfonden riktar sig huvudsakligen till medlemsländer med en BNP på max. 75% av EU-genomsnittet. Länder i Sveriges närområde som är berättigade till stöd ur sammanhållningsfonden är exempelvis Estland, Lettland, Litauen och Polen.

Sverige har därigenom inte möjlighet att tillgodogöra sig bidrag ur sammanhållningsfonden, som för perioden 2000-2007 har en budget på sju miljarder euro för transportinfrastruktur.

Hittills har huvuddelen av bidragen (c:a 70%) gått till järnvägsprojekt. Sammanhållningsfonden har som mål att inom transportområdet stödja följande:

- Investeringar i transportinfrastruktur, med fokus på de prioriterade TEN-T projekten;



- Bidra till förbättrad kvalitet och tillgänglighet för såväl gods- som persontransporter;
- Främja en balanserad ”modal shift”;
- Främja ett intermodalt transportsystem.
- Minska transporternas miljöpåverkan

Datum
2005-11-08

Källförteckning

EU-kommissionen	Motorways of the Sea, Art. 12a of the TEN-T Guidelines: A Vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2005, 28 February 2005
EU-kommissionen	Revised Public note providing a non-exhaustive brief overview of instruments that have been and could be used to provide community financing for projects with a direct or indirect impact on short sea shipping and its intermodal integration, 14 July 2005
EU-kommissionen	http://europa.eu.int/comm/transport/index_en.html
EU/FoU-rådet	www.eufou.se
Sjöfartsverket	www.sjofartsverket.se
Vinnova	www.vinnova.se

Sammanfattning av finansieringsmöjligheter för sjöfartsprojekt

	TEN-T	Marco Polo	Europeiska Regionala Utvecklingsfonden (ERUF)	Interreg	Sammanhållningsfonden
Sökande	Medlemsstaten	Företag	Medlemsstater/regioner	Medlemsstater/regioner	Medlemsstaten
Finansieringsfokus	Infrastruktur, uppstartsstöd för kapitalkostn.	Uppstartsstöd för tjänster och anknytande infrastruktur	Större infrastruktur och relaterande utrustning, ”Single Programming Document”	Större infrastruktur och relaterande utrustning, ”Single Programming Document”	Större infrastrukturprojekt (> 10 miljoner euro)
Målsättning	Överföring av gods mellan trafikslagen, sammanhållning	Överföring av gods mellan trafikslagen	Regional utveckling	Gränsöverskridande internationellt samarbete	Ökad sammanhållning mellan medlemsstaterna med hjälp av åtgärder inom transport och miljö
EU-finansiering	max 20% för projekt, max 50% för studier	max 35%	max 85% i ultra-perifera områden, 80% i medlemsstater i sammanhållningsområdet, 75% i Mål 1 regioner, 50% i Mål 2 regioner	max 85% i ultra-perifera områden, 75% i Mål 1 regioner, 50% i övriga regioner	Max 80% av offentliga kostnader (85% för ultra-perifera områden), max 100% för studier
Tidsram	Fram till 2010 – 2 år för uppstartsstöd	max 4 år	Ingen formell gräns, i praktiken 2 år	Ingen formell gräns, i praktiken 2 år	Ingen formell gräns

Källa: EU-kommissionen