

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Paneuropæiske transportkorridorer«

(2005/C 120/04)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 23. januar 2003 i henhold til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en udtalelse om »Paneuropæiske transportkorridorer«.

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationsamfundet, som udpegede Karin Alleweldt til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 5. oktober 2004.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 412. plenarforsamling den 27.-28. oktober 2004, mødet den 27. oktober, følgende udtalelse med 164 stemmer for, 2 imod og 9 hverken for eller imod:

### 1. Indledning

1.1 Den permanente studiegruppe genoptog sit arbejde i januar 2003, ved hvilken lejlighed problemstillingen<sup>(1)</sup> blev udvidet til at omfatte alle spørgsmål, der har at gøre med udviklingen af de paneuropæiske transportkorridorer. I december 2002 tog plenarforsamlingen med stor tilslutning aktiviteterne i den foregående mandatperiode til efterretning. Ved siden af videreførelsen og videreudviklingen af de korridorrelaterede aktiviteter traf Kommissionen i årene 2003-2004 også vigtige nye beslutninger om udviklingen af de transeuropæiske transportnet (TEN-T), der også berører arbejdet i de ti Helsinki-korridorer. EU's udvidelse i maj 2004 og udsigten til, at de sydøsteuropæiske stater indtræder, ændrer også rammebetingelserne for den fælles infrastrukturpolitik og for samarbejdet i korridorerne.

1.2 Formålet med denne initiativudtalelse er ikke kun at gøre status over EØSU's udtalelser og synspunkter om »de paneuropæiske transportkorridorer« gennem de seneste to år, men også at fremsætte henstillinger om, hvilke yderligere tiltag, der er påkrævede fra de berørte parter side, og hvordan udvalget i den forbindelse kan være til nytte.

### 2. Nye rammebetingelser for den europæiske transportinfrastrukturpolitik

2.1 Med rapporten fra **ekspertgruppen under ledelse af Karel van Miert** indledte Kommissionen midt i 2003 revisionen af de transeuropæiske transportnet. Listen fra 1996 over prioriterede projekter blev udvidet, og der blev foreslået nye muligheder for EU-finansiering og en ny og bedre form for koordinering.<sup>(2)</sup> Der var planer om at forankre transportkorridorkonceptet i EU's infrastrukturpolitik. I stedet for en generel netrelateret infrastrukturpolitik i EU skulle man for fremtiden

koncentrere sig om prioriteringer langs bestemte hovedtransportakser. Men dette forslag fra van Miert-gruppen vandt ikke tilslutning.

2.2 På et eksternt sektionsmøde i Rom i september 2003 drøftede EØSU udførligt »**De transeuropæiske transportnets fremtid**« med Kommission V »Store infrastrukturprojekter og – net« i Italiens nationale råd for økonomi og beskæftigelse (CNEL), ved hvilken lejlighed der blev vedtaget en fælles resolution<sup>(3)</sup>. Deri kræves der større bestræbelser for at realisere et integreret transportnet, der effektivt knytter de nye medlemsstater til og samtidig peger videre. Der skal lægges vægt på intermodalitet og bæredygtighed, og den fælles finansiering skal styrkes, eventuelt via en EF-fond til fremme af transeuropæiske transportnet.

2.3 En forespørgsel fra det italienske formandskab til EØSU førte til udarbejdelse af en initiativudtalelse, der skulle uddybe den drøftelse, der var indledt i Rom. Under titlen »**Fremtidige transportinfrastrukturer: planlægning og nabolande – bæredygtig mobilitet – finansiering**«<sup>(4)</sup> sammenfattede udvalget sine vigtigste aktuelle synspunkter på den europæiske transportinfrastrukturpolitik. Med henblik på fremtiden foreslår EØSU at afprøve nye finansieringsformer og -midler, at prioritere miljøbeskyttelse og social og økologisk bæredygtighed højere og for så vidt angår planlægning og realisering af et paneuropæisk transportnet dels at videreføre det hidtidige arbejde i Helsinki-korridorerne, dels at reagere på ændrede udfordringer med nye metoder.

2.4 EU har altid prioriteret fredelig genopbygning af **Regionen Sydøsteuropa** og følgelig kraftigt fremmet opbygning af en funktionsdygtig transportinfrastruktur. Som supplement til de allerede eksisterende korridorer af relevans for regionen, nemlig V, VII, IV og VIII, og på grundlag af såvel

<sup>(1)</sup> Præsidiebeslutning af 23. oktober 2002.

<sup>(2)</sup> Se EØSU's udtalelse i EUT C 10 af 14.1.2004, s. 70.

<sup>(3)</sup> CESE 1043/2003 fin.

<sup>(4)</sup> EUT C 108 af 30.4.2004, s. 35.

Helsinki-erklæringen af 1997 som erfaringerne med TINA-processen<sup>(5)</sup> blev der udviklet et transportkoncept for Sydøsteuropa. Det omfatter et intermodalt infrastrukturnet, det såkaldte South East Europe Core Regional Transport Network, der skal etableres i samarbejde. De berørte stater<sup>(6)</sup> har udarbejdet en fælles hensigtserklæring (Memory of Understanding), der bl.a. eksplicit nævner samarbejde med de socioøkonomiske interesseorganisationer i regionen og med EØSU's permanente studiegruppe.

**2.5 Koordinationen af arbejdet i styringsudvalgene** i de ti Helsinki-korridorer<sup>(7)</sup> og de fire transportområder (PETRAS)<sup>(8)</sup> har fået »et nyt ansigt«. Ca. en gang om året indbyder Kommissionen korridorernes formænd og sekretariatsledere samt en række repræsentanter for europæiske institutioner og EU-institutioner til at drøfte situationen og fremtidsperspektiverne. Den tidligere G-24-Arbejdsgruppe Transport skal afløses af en mindre og mere effektiv gruppe. Samtidig er de ansvarlige i Kommissionen godt klar over, at Kommissionen selv er nødt til at sørge for visse aspekter af koordineringen og den teknisk-organisatoriske støtte. De seneste møder fandt sted henholdsvis i juni 2003 og den 15. marts 2004. De vigtigste resultater af disse møder ligger bag fremstillingen i kapitel 3 og 4.

**2.6 Udvidelsen og EU's nye naboskabspolitik** har konsekvenser for den transportpolitiske planlægning i Europa og derudover. I juni måned afholdt Kommissionen og Europa-Parlamentet et fælles strategimøde, hvortil repræsentanter for den europæiske transportsektor, ikke mindst fra EU's kommende nabostater, var indbudt. Man besluttede at nedsætte en arbejdsgruppe på højt plan, som får til opgave at udarbejde aftaler om udbygning af transeuropæiske hovedtransportakser, navnlig i retning af de østlige nabostater, Den Russiske Føderation, Sortehavsregionen og Balkan. Hvad angår Middelhavsområdet blev der søsat et projekt til etablering af transportnettet Europa-Middelhavet. For Tyrkiets vedkommende undersøges transportinfrastrukturbehovet for øjeblikket.

### 3. Arbejdet i den permanente studiegruppe

#### 3.1 Nye udviklinger og gammel opgave: information og transparens

**3.1.1** Efter syv års bestræbelser på, med Kommissionens overordnede medvirken, at gennemføre Helsinki-erklæringen og konsolidere samarbejdet i styringsudvalgene er transparensen og kommunikationen af de forskellige planlægningsprocesser knap nok forbedret. Det er kun en lille kreds af eksperter, der ved noget om de nye retningslinjer for de transeuropæiske transportnet, om korridorerne og transportområ-

<sup>(5)</sup> Transport-Infrastructure-Needs-Assessment (TINA), infrastrukturplanlægning i samarbejde med tiltrædelseslandene i anden halvdel af 1990'erne.

<sup>(6)</sup> Albanien, Bosnien-Herzegovina, Kroatien, Serbien-Montenegro, FYROM.

<sup>(7)</sup> Et udførligt kort over korridorerne foreligger i Transportsektionens sekretariat.

<sup>(8)</sup> PETRAS: 4 transportregioner i henhold til Helsinki-erklæringen af 1997: Barents-Euro-Arctic – Black Sea basin – Mediterranean basin – Adriatic/Ionean Seas.

derne, om »South East Core Regional Transport Network«, om Den Europæiske Transportministerkonferences og FN's Økonomiske Kommission for Europas arbejde, endside om forskellige regionale initiativer med henblik på øget samarbejde.

**3.1.2** Manglen på transparens bliver stadig stærkere i forhold til det organiserede civilsamfund. Det er og bliver en vigtig opgave for den permanente studiegruppe at fungere som informationsmæssigt bindeled i de officielle gremier og over for de berørte organisationer inden for civilsamfundet. Kommissionen arbejder på et informationssystem (GIS), der generelt skal stå til rådighed for planlægning og konsekvensevurdering. Dette informationssystem kan foreløbig kun anvendes internt, men kan eventuelt udbygges med socioøkonomiske data og dermed også anvendes i forbindelse med EØSU's temaer. Dette spørgsmål bør drøftes med Kommissionen.

#### 3.2 Udnyttelse af konsultationsprocedurer: »europæiske« transportforbindelser forudsætter »europæisk konsensus«

**3.2.1** Van Miert-gruppens statusrapport påviser de vanskeligheder, der giver anledning til en diskrepans mellem ambitiøse europæiske planer og deres realisering, som det er svært at gøre noget ved. Mere grænseoverskridende planlægningsprocedurer og større inddragelse af civilsamfundets interesseorganisationer nævnes med rette som elementer i en fremtidig forbedring og er også optaget som sådanne i de nye retningslinjer for de transeuropæiske netværk.

**3.2.2** Inddragelse af civilsamfundsorganisationer er en nøgle til en afbalanceret udvikling, som tager hensyn til de lokale og regionale interesser og fylder driften og udnyttelsen af transportforbindelserne med liv. Infrastrukturprojekter af europæisk betydning udfylder kun deres funktion, hvis de er i overensstemmelse med og tager hensyn til bæredygtighed. Det forudsætter inddragelse af erhvervsorganisationer, transportvirksomheder, fagforeninger og miljø- og forbrugersammenslutninger, der skal fungere grænseoverskridende på europæisk plan. Impulserne til at realisere »europæiske« transportforbindelser kan kun udgå fra en »europæisk« forståelse og konsensus i samfundet. EØSU har gentagne gange tilbudt at medvirke til at tilvejebringe denne konsensus. Som instrument hertil må man systematisk benytte høringer på europæisk plan. EØSU advarer dog mod at gennemføre dette som en plighthandling uden at sikre, at der tages hensyn til resultaterne. Den høring, som EØSU foranstaltede sammen med Kommissionen om TINA-processen i 1998, blev der overhovedet ikke taget hensyn til i den afsluttende rapport, skønt den havde vakt stor interesse og resulterede i klare konklusioner.

### 3.3 *Fra konsultation til medvirken i forbindelse med udformning og praktisk gennemførelse*

3.3.1 Under EØSU's mangeårige arbejde med den paneuropæiske transportpolitik har det grundlæggende krav om inddragelse og konsultation længe stået i midtpunktet. Dette synspunkt har nu i vidt omfang vundet anerkendelse hos de berørte parter, der er aktive på europæisk plan, og EØSU har etableret gode samarbejdskontakter. Derfor drejer det sig nu om at leve op til kravet om at bidrage til styringsudvalgenes og andre gremiers arbejde med udformningen og den praktiske gennemførelse.

3.3.2 Det indholdsmæssige grundlag for samarbejdet om udformningen er ikke mindst den seneste initiativudtalelse »Fremtidige transportinfrastrukturer«, der udtrykkeligt definerer principperne for den europæiske transportpolitik set fra udvalgets synspunkt. Bæredygtighed, overvejelser over bedre finansiering og paneuropæisk indretning af transportinfrastrukturen er tre centrale punkter. Med henblik på udbygning af transportkorridorerne defineres en række prioriterede mål, som ligger til grund for den permanente studiegruppens arbejde, og som derfor kort skal nævnes her (°):

- bedre indbyrdes forbindelse mellem økonomiske områder bør tilstræbes
- intermodaliteten skal forbedres på grundlag af klare kriterier
- forbindelsen til de indre vandveje skal forbedres
- søtransport over korte afstande bør integreres
- samarbejdet inden for jernbanetransporten viser gode resultater og bør fremmes yderligere
- der bør ofres større opmærksomhed på forbindelsen mellem regionale og lokale transportnet og hovedtransportakserne
- kvalitative driftsrelaterede mål skal systematisk inddrages i arbejdet med korridorerne (sikkerhed, forbrugerinteresser, sociale forhold navnlig inden for international vejtransport, tjenesteydelses kvalitet, miljøhensyn)
- korridorbegrebet bør i vidt omfang bibeholdes og udbredes yderligere geografisk.

3.3.3 Til dels har Kommissionen indoptaget disse mål i de reviderede TEN-retningslinjer. Kunsten er at sørge for, at de

(°) EUT C 108 af 30.4.2004, s. 35, pkt. 1.8.-I 1.8.8.

omsættes i praksis, forståeligt og i grænseoverskridende samarbejde. EØSU har gode muligheder for at bidrage hertil ved hjælp af specifikke praktiske aktioner.

### 3.4 *Korridornet og regionalt samarbejde*

3.4.1 Arbejdet i styringsudvalgene forløber cirka lige intensivt i alle korridorer. Samtidig kan man generelt konstatere, at der foregår regional sammenknytning, så man i dag i højere grad kan tale om et korridornet end om separate trafikakser. Ved siden af initiativerne i transportområderne foregår der i stadig højere grad regionalt samarbejde f.eks. i Sydøsteuropa mellem korridorerne IV, V, VII og X og i Østersøområdet mellem korridorerne I og IX. Det står i modsætning til de temmelig beskedne aktiviteter i de officielt udpegede transportområder (PETRAS).

3.4.2 De to initiativer, realisering af hovedtrafikakser og regional sammenkædning inden for storregioner, supplerer hinanden. Den permanente studiegruppe bør i sit arbejde fremover lægge større vægt på regionale udviklingskoncepter. At forbinde transportpolitik, regionaludvikling og tyngdepunkterne i EØSU's eksterne relationer (de østlige nabostater, den nordlige dimension, Sydøsteuropa) er et vigtigt EØSU-bidrag, som inddrager flere faglige sektioner.

### 3.5 *Fremtidig opgave: at etablere nye forbindelser*

3.5.1 Kommissionens og Europa-Parlamentets strategimøde i juni 2004 var en glædelig begivenhed, så meget mere som EØSU stedse har understreget, at udvidelsen ikke måtte svække EU's initiativer til realisering af europæiske trafikforbindelser. I en brevveksling med EØSU forsikrer Kommissionen, at mødet er optakten til en bredere og mere åben koordinationsprocedure, hvor alle berørte parter kan yde deres bidrag. Denne åbning er afgørende for, at ny trafikplanlægning på europæisk plan kan lykkes og blive bæredygtig.

3.5.2 De hidtidige erfaringer, herunder navnlig arbejdet i styringsudvalgene, er et vigtigt og uundværligt grundlag for ny planlægning. EØSU's specifikke bidrag, der skildres i nærværende udtalelse og har udviklet sig gennem mange år, kan nu komme til at præge infrastrukturplanlægningen på et tidligt stadium. Den chance må udnyttes.

#### 4. Den permanente studiegruppes aktiviteter i de enkelte transportkorridorer

4.1 I **Korridor II**<sup>(10)</sup> er der dannet en fagforeningsarbejdsgruppe. Det første møde fandt sted i Moskva den 10.-11. april 2003. EØSU deltog også i det officielle styringsudvalgsmøde den 15.-16. maj 2003 i Berlin. Begge møder gav inspiration til vort kommende arbejde. Problemet i korridor II ligger i det vanskelige samarbejde med Belarus. For øjeblikket er der tendens til at køre nord om Belarus, og dermed om en stor, veludbygget del af korridoren. Årsagen er problemer ved grænserne. Samarbejdet mellem jernbanevirksomhederne intensiveres for øjeblikket. Der er for nylig stillet forslag om at udvide korridoren til Jekaterinburg. Der er stor interesse for at få gjort noget ved problemerne inden for vejtransporten og ved ekspeditionen ved grænseovergangene, i hvilken forbindelse man ønsker EØSU's hjælp.

4.2 Deltagelsen i arbejdet i **Korridor IV**<sup>(11)</sup> er efterhånden blevet fast praksis. I forbindelse med mødet i styringsudvalget i Sopron i Ungarn den 20.-21. maj 2003 blev der også holdt et møde mellem repræsentanter for jernbanevirksomhederne og jernbanefagforeningerne i Korridor IV, som gav anledning til en frugtbar diskussion om fremme af jernbanetransporten, som man vedtog at fortsætte. Det skete på det seneste møde den 10.-11. november 2003 i Dortmund. Hovedemnet for de kommende samtaler bliver de tekniske og organisatoriske problemer ved grænseovergangene og forslag til løsninger herpå. For at sikre kontinuiteten vil en repræsentant for de jernbaneansattes fagforeningsmæssige samarbejde for fremtiden deltage i styringsudvalgsmøderne som observatør. Det er nu på tide at tage fat på den økonomiske og sociale situation inden for vejgodstransporten og på teknisk-organisatoriske aspekter inden for denne transportsektor i Korridor IV.

4.3 EØSU lægger selv stor vægt på at fremme **Korridor X**<sup>(12)</sup>. Med henblik herpå er kontakten med dens styringsudvalg blevet intensiveret. På styringsudvalgsmødet den 18.-19. juli i Slovenien blev eventuelle EØSU-aktiviteter konkretiseret. Den 3. november 2003 foranstaltede EØSU en meget succesrig dialogkonference i Beograd, der mandede ud i en fælles resolution<sup>(13)</sup>. Deraf følger yderligere skridt til intensivering navnlig inden for jernbanetransporten. Det skal ske i samarbejde med kontakter i Sarajevo og med styringsgruppen for SEE Core Network. Med henblik på at sikre en afbalanceret søhavnepolitik med forbindelser til trafikken i baglandet er **Korridor V**<sup>(14)</sup> en vigtig forbindelsesakse.

<sup>(10)</sup> Tyskland – Polen – Hviderusland – Rusland.

<sup>(11)</sup> Tyskland – Tjekkiet – Østrig – Slovakiet – Ungarn – Rumænien – Bulgarien – Grækenland – Tyrkiet.

<sup>(12)</sup> Østrig – Kroatien – Serbien – FYROM – Slovenien – Ungarn – Serbien – Bulgarien.

<sup>(13)</sup> Se bilag.

<sup>(14)</sup> Italien – Slovenien – Ungarn – Ukraine – Slovakiet – Kroatien – Bosnien-Herzegovina.

4.3.1 Først i november 2004 er der i samarbejde med jernbanernes arbejdsfællesskab, ARGE Korridor XLine, planlagt en foranstaltning til fremme af bedre jernbanebetjening med et særligt demonstrationstog og aktioner i Villach (Østrig), Zagreb (Kroatien) og Sarajevo (Bosnien-Herzegovina).<sup>(15)</sup>

4.4 EØSU har udarbejdet en hel række forslag til fremme af indlandsskibsfarten og **Korridor VII**<sup>(16)</sup>, Donau.<sup>(17)</sup> I juli 2004 afholdtes det første styringsudvalgsmøde. For øjeblikket anstiller den permanente studiegruppe yderligere overvejelser, der samler sig om de aktuelle hindringer for udvikling af skibsfarten i Korridor VII og egnede foranstaltninger til fjernelse af disse hindringer. Hertil kommer mulighederne for og investeringsbehovet i forbindelse med bedre integration i et multimodalt transportsystem.<sup>(18)</sup>

4.4.1 I udtalelsen af 28. januar 2004 om »Fremtidige transportinfrastrukturer«<sup>(19)</sup> fremhævede EØSU følgende behov: »Fremme af indre vandvejskorridor VII, Donau, sammenkobling med skinnetransportlinjer samt passende tekniske og sociale bestemmelser for grænseoverskridende transport ad indre vandveje«.

4.4.2 Endvidere foreslog det blandede rådgivende udvalg EU-Rumænien (på sit møde i Bukarest, den 23.-24. maj 2002) – med henblik på at styrke Donaus rolle som paneuropæisk transportkorridor – at arbejde på at yde større økonomisk støtte med henblik på flodens sejlbarhed og forbindelse til Sortehavet.

4.5 Siden dialogkonferencen i **Korridor III**<sup>(20)</sup> og **VI**<sup>(21)</sup> i Katowice i 2001 har EØSU ikke udfoldet egne aktiviteter vedrørende disse korridorer. Nu foreligger der en skrivelse fra sekretæren for Korridor III fra august 2004 med en opfordring til at bidrage til den videre udvikling med forslag til arbejdsprogrammet for 2003/2004.

4.6 EØSU har i det sidste par år fået stor støtte fra det nyetablerede fagforeningssamarbejde blandt de beskæftigede i transportsektoren langs korridorerne og på paneuropæisk plan, som organiseres af den europæiske transportarbejdersammenslutning (ETF, European Transport Workers' Federation). I alle transportsektorer har dette ETF-projekt både med hensyn til planer og praktisk gennemførelse bidraget væsentligt til, at EØSU's aktiviteter er lykkedes, og også fremover vil det styrke samarbejdet.

<sup>(15)</sup> Aktionerne er under forberedelse, og detaljer er derfor ikke omtalt i udtalelsen, men kan fås oplyst hos sektionsekretariatet.

<sup>(16)</sup> »Mod paneuropæiske regler for indlandsskibsfarten«, EUT C 10 af 14.1.2004, s. 49.

<sup>(17)</sup> Tyskland – Østrig – Slovakiet – Ungarn – Kroatien – Serbien – Bulgarien – Moldova – Ukraine – Rumænien.

<sup>(18)</sup> Se her om Philippe Leviaux's arbejdsrapport, der kan fås hos Transportsektionens sekretariat.

<sup>(19)</sup> Se fodnote 4.

<sup>(20)</sup> Tyskland – Polen – Ukraine

<sup>(21)</sup> Polen – Slovakiet – Tjekkiet

4.7 Det bør endelig bemærkes, at formanden for den permanente studiegruppe i samarbejde med TEN-sektionens sekretariat og med støtte fra Kommissionens ansvarlige tjenestegrene har udarbejdet et skema med grunddata for hver korridor <sup>(2)</sup>.

## 5. Henstillinger til det videre arbejde

5.1 De ovenfor beskrevne nye retningslinjer for den paneuropæiske transportpolitik har den permanente studiegruppe taget op, hvorefter de har præget de regionale, praktiske og konceptionelle planer. I endnu højere grad end tidligere ligger EØSU's styrke i dets evne til at integrere interesser og fremsætte praktiske forslag. Aktioner og tilstedeværelse, hvor tingene foregår, skal dominere.

5.2 Med den permanente studiegruppe råder EØSU over et informations- og kontaktsted for interesserede uden for og i udvalget. Information, formidling, koordinering af EØSU's aktiviteter og ansvarlig deltagelse i de overordnede koordinationsaktiviteter på europæisk plan er de centrale opgaver for den permanente studiegruppe, der i tretten år har medvirket til udvalgets prægning af den paneuropæiske transportpolitik.

5.3 I de kommende to år bør tyngdepunktet i EØSU's aktiviteter lægges på lokale civilsamfundsorganisationers praktiske samarbejde og deltagelse. Der er tale om, at de relevante civilsamfundsorganisationer får mulighed for at bidrage til gennemførelsen af de i pkt. 3.3.2 omtalte transportpolitiske målsætninger ved at fremsætte vurderinger, kritik og forslag til forbed-

ringer i forbindelse med de enkelte korridorer, regioner og infrastrukturprojekter.

5.4 EØSU's samarbejde med korridorstyringsudvalgene og Kommissionen bør intensiveres yderligere. Navnlig skal den permanente studiegruppe spille en ny rolle i etableringen af infrastrukturnettet »South East Europe Core Regional Transport Network« (se pkt. 2.4).

5.5 Den permanente studiegruppe bør gøre sig overvejelser om, hvordan man under oprettelsen af de paneuropæiske transportkorridorer kan tage større hensyn til de operationelle aspekter af transporterhvervet. Det bør især være muligt at uddybe særlige aspekter af korridorpolitikken, som vedrører intermodalitet, miljøbeskyttelse, sikkerhed, sociale forhold og effektivitet.

5.6 Planlægningen af nye transportkorridorer som led i den europæiske naboskabspolitik (ENP) er i gang. Kommissionen har i den forbindelse opfordret til åbenhed, hvortil den permanente studiegruppe bør bidrage.

5.7 Kommissionens og styringsudvalgenes respektive arbejde i korridorerne og inden for de enkelte transportområder bør være tættere forbundet med hinanden. Kommissionen udøver i den sammenhæng en vigtig koordinerende funktion, som tillige bør omfatte en teknisk og organisatorisk støtte. Det ville være hensigtsmæssigt at give mere plads til en fælles koordinering, der omfatter alle parter, af de forskellige aktiviteter på paneuropæisk plan og en større inddragelse af Europa-Parlamentet.

Bruxelles, den 27. oktober 2004

Anne-Marie SIGMUND

*Formand for*

*Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg*

---

<sup>(2)</sup> Se bilag II - oplysningerne er uofficielle og kan blive ændret.