



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.9.2006
KOM(2006) 490 endelig

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Årsrapport fra de seks europæiske koordinatore om udviklingen i visse projekter i forbindelse med det transeuropæiske transportnet

BEGRUNDELSE

Realiseringen af de store projekter i forbindelse med det transeuropæiske transportnet kræver ikke blot en betydelig finansiel indsats, men også på grund af projekternes tværnationale karakter en målrettet koordinering mellem de medlemsstater, som projekterne går igennem.

For at sikre denne koordinering og overvinde problemerne i forbindelse med, at investeringsprocedurerne og –beslutningerne mellem medlemsstaterne er skarpt adskilte, blev der ved Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 29. april 2004 om retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹ indført en ny ordning. Denne ordning giver Kommissionen mulighed for at udpege europæiske koordinatore til at forestå iværksættelsen af visse projekter på koordineret vis mellem medlemsstaterne.

Den 20. juli 2005 udpegede Kommissionen – efter høring af Europa-Parlamentet og med de berørte medlemsstaters samtykke – seks europæiske koordinatore²: Loyola de Palacio, Karel Van Miert, Etienne Davignon, Péter Balázs, Pavel Telicka og Karel Vinck.

Kommissionens afgørelse fastsatte det nøjagtige mandat for koordinatorenes arbejde og deres vigtigste arbejdsopgaver (se bilag). Inden for disse rammer blev det fastsat, at koordinatorene hvert år skulle udarbejde ”en rapport om, hvordan projekterne skrider frem”, og at Kommissionen skulle forelægge den for Europa-Parlamentet og de berørte medlemsstater. Ud over dette aspekt blev det ligeledes fastsat i deres kommissorium, at de skulle yde Kommissionen ”bistand med programmeringen af Fællesskabets finansielle støtte for perioden 2007-2013”.

Denne meddelelse præsenterer et sammendrag af de bemærkninger, analyser og anbefalinger, som koordinatorene har fremlagt i deres årlige aktivitetsrapport (i det følgende benævnt ”rapporten”) om de projekter, som de er ansvarlige for.

1. EN FØRSTE OG VIGTIG STATUSRAPPORT

Koordinatorernes arbejde mellem juli 2005 og juni 2006 fandt sted midt i en periode præget af en vis usikkerhed omkring størrelsen af den finansielle støtte, Fællesskabet ville kunne yde til disse store projekter efter 2006, idet den interinstitutionelle aftale om EU's finansielle ramme først blev endeligt indgået den 17. maj 2006.

Det fremgår imidlertid af koordinatorenes analyse, at disse projekter/korridorer **i vid udstrækning er afhængige af fællesskabsstøtte i kraft af, at visse strækninger primært er af fællesskabsinteresse**. Især hvad angår de græsekrydsende strækninger er fællesskabsstøtten afgørende, fordi de implicerede medlemsstater i en periode med budgetrestriktioner har vanskeligt ved selv at bære den finansielle byrde. Rapporten understreger desuden, at visse projekter, som strækker sig over to og måske endda tre finansår, endvidere står over for den usikkerhed, der knytter sig til en eventuel fællesskabsstøtte ud over 2013.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 884/2004/EF af 29. april 2004 (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1).

² Kommissionens afgørelse C(2005) 2754 af 20. juli 2005.

Uanset de finansielle aspekter har koordinatorenes arbejde bragt frem i lyset, hvor vigtigt det er med en forstærket koordinering mellem medlemsstaterne, hvis projekterne skal sikres en vellykket gennemførelse. Muligheden for at iværksætte et projekt eller en korridor som et samlet projekt har bevirket, at de implicerede myndigheder er blevet bevidst om nødvendigheden af at etablere **fælles planlægnings- og forvaltningsstrukturer**. Nogle fandtes allerede, mens andre er blevet etableret eller vil blive etableret snarest som følge af koordinatorenes anbefalinger, hvilket i sig selv udgør et betydeligt fremskridt for disse korridorer. Hvis det endnu ikke har kunnet fastslås, om et projekt er modent til realisering, har man i stedet valgt at foretage fælles gennemførlighedsundersøgelser, således at der senest i 2010 kan træffes beslutning om, hvorvidt projekterne skal iværksættes.

Koordinatorernes arbejde har banet vejen for en bedre forståelse for projekterne, for en bevidstgørelse hos de kompetente myndigheder om nødvendigheden af at styrke deres samarbejde med deres modparter i andre medlemsstater og for overvejelser på mellemlang sigt ikke blot om udbygningen af infrastrukturen, men også om udviklingen af de tjenester, som skal tilbydes i disse korridorer. Et altafgørende aspekt i denne sammenhæng er behovet for at sikre interoperabilitet mellem nettene, men også for at harmonisere de administrative procedurer. Det viser sig, at virkeliggørelsen af disse **store korridorer ikke er et mål i sig selv**, men at de udgør en **afgørende bestanddel** i et transeuropæisk transportnet. Hvis et centralt led i kæden mangler, kan dette have skadelige virkninger for hele det transeuropæiske transportnets funktion og reducere effektiviteten i de nationale net. De må derfor støttes med en **sammenhængende transportpolitik**. Endvidere vil en manglende realisering af de transeuropæiske transportnet i deres helhed have en omkostning for den europæiske økonomi i form af tab af økonomisk konkurrenceevne.

Koordinatorernes bemærkninger er i denne sammenhæng af stor betydning, fordi de minder om behovet for at udforme en **integreret netpolitik**. En sådan skal ikke (blot) dreje sig om ”store anlægsarbejder” med kortsigtede målsætninger, men skal være et af de centrale elementer i en **bæredygtig transportpolitik med mere langsigtede målsætninger**.

2. OPLØFTENDE FØRSTE RESULTATER

Det skal fremhæves, at for samtlige korridorer vedkommende har tilstedeværelsen af en europæisk koordinator haft en positiv indvirkning på dialogen mellem de forskellige interesserede parter. Alle koordinatorene har fremhævet dette aspekt og har hos de nationale myndigheder fundet interesserede samtalepartnere.

I denne sammenhæng har hver af koordinatorene bestræbt sig på at anlægge det mest mulige objektive syn på udviklingen af korridoren, de vanskeligheder, som nogle af disse strækninger står over for, og størrelsen af den fællesskabsstøtte, som de anser for nødvendig. De rapporter, der er vedlagt denne meddelelse, illustrerer, hvilke aktioner der er iværksat inden for det seneste år, og hvilke problemer der endnu er uløste. Sidstnævnte vil blive genstand for koordinatorenes særlige opmærksomhed inden for de nærmeste måneder.

Kommissionen har nu betydelig større viden om disse store korridorer set under ét, end den havde tidligere, hvor hvert projekt blev behandlet hver for sig, og man kun havde et delbillede af de udfordringer og vanskeligheder, der knytter sig til projekterne. Denne fremgangsmåde giver bl.a. mulighed for bedre at vurdere den ”transeuropæiske” merværdi ved en korridor, hvorimod man tidligere højst kunne lægge de ”nationale” merværdier ved hver strækning sammen. Det fremgår indirekte af rapporterne, at manglende eller delvis realisering af disse

store korridorer har yderst negative konsekvenser for de transeuropæiske net, men også for Fællesskabet som helhed, som berøves et afgørende element i det indre markeds funktion og derved oplever et tab af konkurrenceevne for sin økonomi.

3. VIGTIGSTE ANBEFALINGER

Som en hjælp til Kommissionen med at fastsætte kriterierne for størrelsen af Fællesskabets støtte til de forskellige støtteberettigede projekter inden for den finansielle ramme for 2007-2013 anbefaler koordinatorene følgende:

- (1) koncentration af de disponible midler på de grænsekrydsende strækninger og visse større flaskehalse med kraftig fællesskabsmerværdi, som hurtigst muligt bidrager til virkeliggørelsen af et **et ægte sammenkoblet og interoperabelt transeuropæisk net**
- (2) nødvendigheden af lige fra projekternes idémæssige udformning at tage hensyn til aspekterne vedrørende interoperabilitet
- (3) anvendelse af en støttesats, som er tilstrækkelig **incitamentsskabende** til at bane vejen for igangsættelse af arbejder på de grænsekrydsende strækninger og flaskehalsene. I sit forslag fra 24. maj 2006 foreslog Kommissionen en støttesats på 20 % af de samlede udgifter til de prioriterede projekter og op til 30 % til de grænsekrydsende strækninger af de samme projekter. Til projekter til indførelse af ERTMS-systemet foreslås en støttesats på 50 %³.

Inden for disse rammer er det koordinatorenes opfattelse, at kun en **optimal** koordinering af de forskellige former for fællesskabsstøtte vil kunne medvirke til virkeliggørelsen af disse prioriterede projekter inden for de tidsfrister, der er fastsat i beslutningen om TEN-T-retningslinjerne.

I denne sammenhæng bør disse prioriterede strækninger bl.a. gives særlig opmærksomhed inden for de nationale strategiske fællesskabsrammer for planlægningen af struktur- og samhørighedsfondene for 2007-2013, som er under udarbejdelse, og som gennemføres efter mere favorable regler end dem, der gælder for TEN-budgettet. Desuden ser der ud til – for de projekter, hvor dette er en velegnet formel – at det er nødvendigt at udvikle innoverende finansieringsformer af typen offentlig/private partnerskaber.

Styringsgruppen for de transeuropæiske net⁴ blev oprettet samtidig med hvervet som koordinator og arbejder for øjeblikket med disse spørgsmål. Den skal aflægge rapport for Kommissionen inden udgangen af 2006. Alle koordinatorene har været til høring i denne gruppe. De har på denne måde haft lejlighed til at orientere Kommissionen om udviklingen i hvert projekt, men også til at tilkendegive deres overvejelser med hensyn til, hvilke initiativer der bør træffes for at gøre finansieringen af disse store infrastrukturer endnu mere attraktiv og sikre en bedre koordinering af fællesskabsstøtten fra de forskellige fonde.

³ KOM(2006) 245.

⁴ Gruppens formand er næstformanden med ansvar for transport, og de øvrige medlemmer er næstformanden med ansvar for informationssamfundet og medier og kommissærerne med ansvar for regionalpolitik, finansiel planlægning og budget, miljø, økonomiske og monetære anliggender og energi.

4. KONKLUSIONER

Udpegningen af koordinatorene for fem prioriterede korridorer og for det horisontale ERTMS-projekt har været en positiv erfaring, som har sat gang i en dynamisk udvikling. Projekterne kan nu identificeres med en bestemt person, den europæiske koordinator, som man kan henvende sig til efter behov. Deres rolle opfattes som positiv af de implicerede aktører, såvel på nationalt som lokalt plan.

Koordinatorerne har desuden i deres arbejde udvist stor transparens, ikke mindst i forhold til Europa-Parlamentet. Alle koordinatorene har således i perioden mellem januar og maj 2006 været til høring i Europa-Parlamentets Udvalg for Transport og Turisme for at præsentere de iværksatte initiativer.

Der er her kun tale om en første rapport, men den dækker et nøgleår. De kommende måneder – frem til udgangen af 2006 – vil sandsynligvis blive de vigtigste for planlægningen af og de finansielle arrangementer i forbindelse med en række af disse store projekter.

Størelsen af den fællesskabsstøtte, der vil kunne ydes til især de grænsekrydsende strækninger, giver de berørte medlemsstater mulighed for at træffe afgørelse om projekternes fremtid. Det er ikke udelukket, at hvis fællesskabsstøttesatsen er for lav, vil visse projekter ikke kunne se dagens lys umiddelbart eller vil blive forsinket.

Koordinatorerne anbefaler derfor, at man vælger at koncentrere støtten under TEN-budgettet, så den opnår størst mulig løftestangeffekt. Kommissionen minder dog om, at de finansielle behov, der anses for nødvendige af hver enkelt koordinator til de projekter, som de hver især er ansvarlige for, indgår i den samlede analyse af de nødvendige midler til de transeuropæiske net inden for rammerne af den overordnede flerårige planlægning for 2007-2013 for de 30 prioriterede projekter, som blev udpeget i Parlamentets og Rådets beslutning af 29. april 2004.

I øvrigt fremhæver de forskellige indlæg fra koordinatorene nødvendigheden af en integreret metode, hvor infrastrukturen ikke adskilles fra dens fremtidige anvendelse. Dette er grunden til, at de aspekter, der vedrører indførelsen af ERTMS-systemet, udviklingen af interoperabilitet i visse nøglekorridorer og takstfastsættelsen for infrastrukturen, ligeledes er en del af koordinatorenes aktiviteter. Den metode baseret på korridorer, der er valgt, har desuden givet mulighed for at opnå et præcist billede af disse prioriterede korridorer, og de fremskridt, der er gjort i det forløbne år, har været markante.

Selv om koordinatorenes bidrag ikke lader sig kvantificere præcist, er de heller ikke abstrakte begreber. De allerede opnåede resultater viser, at koordinatorenes indsats har været afgørende for indgåelsen af visse aftaler og endog for afgivelsen fra de berørte medlemsstaters side af faste officielle tilsagn om at gennemføre undersøgelser eller igangsætte aktiviteter, beslutninger, som det er utænkeligt ville være blevet truffet blot for nogle måneder siden. Selv om der for visse korridorer vedkommende har vist sig vanskeligheder – nogle gange store vanskeligheder – er dette ligeledes resultatet af koordinatorenes arbejde. Denne gennemsigtighed vedrørende korridorenes udvikling er således en supplerende garanti for Kommissionen, som, når den skal træffe beslutning om at forpligte sig finansielt i visse transaktioner, så vil gøre det på et yderst velinformeret grundlag.

Kommissionen takker de europæiske koordinatører for det arbejde, de har udført i overensstemmelse med deres mandat i løbet af det første arbejdsår. Der er gjort markante fremskridt. Kommissionen opfordrer dem til at videreføre deres arbejde i overensstemmelse med deres kommissorium.

De oplysninger, koordinatørerne vil videregive i løbet af de kommende seks måneder, vil blive en del af informationsgrundlaget for Kommissionens udarbejdelse af den overordnede finansielle planlægning af de transeuropæiske transportnet for perioden 2007-2013. Videreførelsen af koordinatørernes arbejde vil desuden give dem mulighed for i videst muligt omfang at opnå garantier for de finansielle tilsagn fra de medlemsstater, der er impliceret i disse prioriterede projekter.

BILAG

Liste over koordinatører

- Karel Van Miert, for det prioriterede projekt nr. 1 ("Jernbanekorridor Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo")
- Etienne Davignon, for det prioriterede projekt nr. 3 ("Jernbanekorridor til højhastighedstog i Sydvesteuropa")
- Loyola de Palacio, for det prioriterede projekt nr. 6 ("Jernbanekorridor Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapest-den ukrainske grænse")
- Péter Balázs, for det prioriterede projekt nr. 17 ("Jernbanekorridor Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava")
- Pavel Telicka, for det prioriterede projekt nr. 27 ("«Rail Baltica»-jernbanekorridor Warszawa-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki")
- Karel Vinck for "ERTMS"-projektet