



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.9.2006  
KOM(2006) 490 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**Årsrapport från de sex europeiska samordnarna om utvecklingen för vissa projekt inom  
det transeuropeiska transportnätet**

## MOTIVERING

De stora projekten inom det transeuropeiska transportnätet kräver inte bara stora ekonomiska resurser utan också – med tanke på projektens gränsöverskridande karaktär – en kontinuerlig samordning mellan de berörda medlemsstaterna.

För att möjliggöra en sådan samordning och för att undanröja hinder i form av nationellt baserade investeringsbeslut och förfaranden infördes nya bestämmelser genom Europaparlamentets och rådets beslut av den 29 april 2004 om riktlinjerna för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet<sup>1</sup>. Genom dessa bestämmelser fick kommissionen möjlighet att utse europeiska samordnare som skall se till att medlemsstaterna genomför vissa projekt på ett samordnat sätt.

Efter samråd med Europaparlamentet samt godkännande från de berörda medlemsstaternas sida utsåg kommissionen den 20 juli 2005 sex europeiska samordnare<sup>2</sup>: Loyola de Palacio, Karel Van Miert, Etienne Davignon, Péter Balázs, Pavel Telicka och Karel Vinck.

I kommissionens beslut fastställs också samordnarnas exakta mandat och viktigaste uppgifter (se bilaga). Det framgår att samordnarna varje år skall utarbeta ”en rapport (...) om framstegen i arbetet med att genomföra projekt” som kommissionen sedan överlämnar till Europaparlamentet och de berörda medlemsstaterna. I uppdragsbeskrivningen anges även att samordnarna skall hjälpa kommissionen vid planeringen av gemenskapens finansiella stöd under 2007–2013.

Det här meddelandet innehåller en sammanställning av de iakttagelser, analyser och rekommendationer som samordnarna gjort i sina årliga verksamhetsrapporter (nedan kallade ”rapporten”) för projekten.

### **1. EN FÖRSTA VIKTIG LÄGESRAPPORT**

Eftersom det interinstitutionella avtalet om EU:s budgetram slutgiltigt fastställdes först den 17 maj 2006, präglades perioden juli 2005 t.o.m. juni 2006 av en viss osäkerhet när det gällde gemenskapens finansiella stöd till stora transportprojekt efter 2006.

Det framgår dock av samordnarnas analys att projekten och korridorerna **till stor del är beroende av stödet från gemenskapen, eftersom vissa avsnitt av dem framför allt är intressanta ur ett EU-perspektiv**. Stödet från EU är t.ex. helt avgörande för de gränsöverskridande avsnitten, eftersom det är svårt för de berörda medlemsstaterna att ensamma klara av finansieringen under en period med budgetmässiga begränsningar. I rapporten betonas dessutom att vissa projekt som sträcker sig över två eller tre fleråriga budgetperioder ännu inte har någon tryggad EU-finansiering efter 2013.

Bortsett från de ekonomiska aspekterna har samordnarnas arbete bidragit till att framhäva vikten av ett förstärkt samarbete mellan medlemsstaterna för att projekten skall kunna genomföras. Möjligheten att gemensamt anlägga korridorer eller genomföra projekt har gjort att de berörda myndigheterna insett det nödvändiga i att inrätta **gemensamma system för**

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets beslut nr 884/2004/EG av den 29 april 2004 (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).

<sup>2</sup> Kommissionens beslut nr C(2005) 2754 av den 20 juli 2005.

**planering och förvaltning.** Det fanns redan tidigare en del sådana system, och nya kommer troligen att skapas inom kort som ett resultat av samordnarnas rekommendationer. Detta innebär ett betydande framsteg för korridorerna. I de fall där projektplaneringen ännu inte är klar har man valt att göra gemensamma genomförbarhetsstudier med målet att ett beslut om operativ start skall kunna fattas före 2010.

**Samordnarnas arbete har gjort det möjligt att hantera projekten på ett bättre sätt, och de nationella behöriga myndigheterna har insett att de måste öka samarbetet inom EU.** Man har också börjat diskutera på medellång till lång sikt hur infrastrukturen skall utvecklas samt hur de tjänster som bör vara knutna till korridorerna skall utvecklas. Det är i detta sammanhang nödvändigt att näten är driftskompatibla och att de administrativa förfarandena är harmoniserade. Detta visar att förverkligandet av **de stora korridorerna inte är ett mål i sig.** Korridorerna skall i stället ses som en **viktig komponent** i det transeuropeiska nätet. Om ett nyckelavsnitt i det transeuropeiska nätet saknas kan det störa hela nätets funktionssätt och även försämra effektiviteten hos de nationella näten. Det är också viktigt att de nationella näten kompletteras med en **konsekvent transportpolitik.** Om de transeuropeiska transportnäten inte förverkligas i sin helhet kommer detta också att drabba Europas ekonomi negativt genom att konkurrenskraften försämras.

Samordnarnas iakttagelser är i det sammanhanget mycket viktiga eftersom de pekar på nödvändigheten av en **integrerad politik för transportnäten.** Denna bör inte (bara) ta sikte på stora, kortsiktiga anläggningsprojekt utan också utgöra en grundkomponent i **en hållbar transportpolitik med mål på längre sikt.**

## **2. UPPMUNTRANDE PRELIMINÄRA RESULTAT**

När det gäller korridorerna bör det understrykas att förekomsten av europeiska samordnare gjort att kommunikationen mellan de berörda parterna förbättrats. Samordnarna har generellt sett betonat detta faktum, och de har också lyckats hitta intresserade kontaktpersoner på de berörda myndigheterna.

Samordnarna har strävat efter att så objektivt som möjligt bedöma korridorprojektens utveckling, de svårigheter som drabbat vissa avsnitt av dem, samt det ekonomiska EU-stöd som de anser krävs. I rapporterna som bifogas det här meddelandet beskrivs vilka åtgärder som vidtagits under det gångna året, och vilka frågor som återstår att lösa. Samordnarna kommer under de närmaste månaderna att prioritera dessa frågor.

Det faktum att man tagit ett helhetsgrepp på de stora korridorerna har gjort att kommissionens kunskaper på området ökat betydligt. Detta kan jämföras med den tidigare situationen, då varje projekt behandlades för sig, vilket ledde till en fragmentarisk bild av svårigheter och utmaningar. Det nya tillvägagångssättet gör det lättare att bedöma en korridors mervärde på "transeuropeisk" nivå, medan man tidigare – i bästa fall – bara kunde addera de nationella mervärdena för varje sektion. Rapporterna visar indirekt att om man inte alls (eller bara delvis) förverkligar korridorerna, kommer detta att få mycket negativa konsekvenser inte bara för de transeuropeiska näten utan också för EU i sin helhet. Detta förklaras av att korridorerna är en viktig förutsättning för den inre marknaden och därigenom för EU:s konkurrenskraft.

### 3. HUVUDSAKLIGA REKOMMENDATIONER

Kommissionen kommer att fastställa kriterier för EU-finansieringen av bidragsberättigande projekt under budgetperioden 2007–2013. Som stöd för besluten ger samordnarna följande rekommendationer:

- (1) Medlen bör i första hand användas för gränsöverskridande avsnitt med högt EUMervärde och för vissa större flaskhalsar så att **ett sammankopplat och driftskompatibelt transeuropeiskt nät** så snart som möjligt kan bli verklighet.
- (2) Driftskompatibiliteten är en aspekt som måste beaktas från det att projekten planeras.
- (3) Stödet bör vara tillräckligt högt för att fungera som **incitament** till att påbörja anläggningsarbeten för gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar. Kommissionen rekommenderade i sitt förslag av den 24 maj 2006 att stöd skulle beviljas med 20 % av totalkostnaden för prioriterade projekt och ända upp till 30 % för gränsöverskridande sträckor inom dessa projekt. För projekt som syftar till att sprida ERTMS-systemet föreslås ett stöd på 50 %<sup>3</sup>.

Samordnarna menar att en förutsättning för att EU skall kunna bidra till att de prioriterade projekten förverkligas inom de tidsramar som fastställts i beslutet om riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet, är att EU:s insatser samordnas på ett **optimalt** sätt.

De prioriterade sträckorna bör särskilt beaktas inom de nationella EU-ramar för struktur- och sammanhållningsfonderna 2007–2013 som håller på att utarbetas. Genomförandevillkoren för dessa är förmånligare än de för budgeten för de transeuropeiska näten (TEN). Det är troligen också nödvändigt att ta fram nya typer av finansiering genom offentlig-privata partnerskap för vissa projekt.

Styrgruppen för de transeuropeiska näten<sup>4</sup> – som inrättades samtidigt med de europeiska samordnarna – arbetar för närvarande med dessa frågor. Den skall avge en rapport till kommissionen senast i slutet av 2006. Alla samordnarna har deltagit i möten med gruppen. De har i samband med detta gett kommissionen lägesrapporter för varje enskilt projekt och även föreslagit vad som bör göras för att stimulera finansieringen av infrastrukturprojekten samt åstadkomma en bättre samordning av EU-stödet från olika fonder.

### 4. SLUTSATSER

Inrättandet av samordnare för fem prioriterade korridorer samt för det övergripande ERTMS-projektet har slagit väl ut och även fått dynamiska effekter. Varje projekt kan hädanefter kopplas till en bestämd person, alltså den europeiska samordnaren, som man kan vända sig till vid behov. De berörda aktörerna har ställt sig positiva till samordnarna både på nationell och på lokal nivå.

Samordnarnas verksamhet har kännetecknats av stor öppenhet, inte minst gentemot Europaparlamentet. Alla samordnarna deltog under perioden januari–maj 2006 i utfrågningar

---

<sup>3</sup> KOM(2006) 245.

<sup>4</sup> Gruppen leds av den vice ordförande i kommissionen som ansvarar för transportfrågor, och den består i övrigt av de kommissionsledamöter som ansvarar för informationssamhället och medier, regionalpolitik, ekonomisk planering och budget, miljö, ekonomiska och monetära frågor samt energi.

inför parlamentets utskott för transport och turism i syfte att presentera de åtgärder som vidtagits.

Detta är bara den första rapporten, men den avser ett år som markerar en brytpunkt. De kommande månaderna, dvs. fram till slutet av 2006, kommer förmodligen att vara de viktigaste när det gäller planering och finansieringsupplägg för flera av projekten.

EU-stödet, som framför allt kan beviljas för gränsöverskridande avsnitt av näten, gör det möjligt för de berörda medlemsstaterna att besluta om avsnittens framtid. Det är inte uteslutet att vissa projekt kommer att försenas om stödnivån är alltför låg.

Samordnarna rekommenderar att man koncentrerar stödet till TEN-budgeten för att maximera hävstångseffekten. Kommissionen påminner dock om att de ekonomiska medel som samordnarna betecknat som nödvändiga för projekten bör tas med i bedömningen av de totala behoven för de transeuropeiska näten inom ramen för hela programarbetet för 2007–2013. Totalt omfattas de 30 projekt som prioriterats i Europaparlamentets och rådets beslut av den 29 april 2004.

Samordnarnas bidrag visar också att det är nödvändigt med en integrerad strategi som både tar hänsyn till infrastrukturen och den framtida användningen av denna. Det är av det skälet som samordnarnas verksamhet omfattar allt från införandet av ERTMS-systemet och driftskompatibiliteten för vissa särskilt viktiga korridorer till prissättningen av infrastrukturen. Korridorkonceptet har också gett en bättre överblick över de prioriterade sträckorna, och man har gjort betydande framsteg under det gångna året.

Även om samordnarnas insatser inte exakt kan kvantifieras är de ändå påtagliga. De resultat som hittills uppnåtts visar att deras arbete haft en avgörande betydelse för ingåendet av vissa avtal och offentliggörandet av fasta åtaganden från de berörda medlemsstaternas sida när det gäller att genomföra undersökningar och påbörja vissa verksamheter. Dessa beslut var helt otänkbara för bara några månader sedan. För vissa korridorer har man blivit medveten om de – ibland betydande – svårigheter som finns, och också detta är samordnarnas förtjänst. Öppenheten när det gäller hur långt korridorprojekten kommit utgör ytterligare en garanti för kommissionen, eftersom man därigenom kan fatta beslut om sitt finansiella engagemang utifrån ett fullständigt faktaunderlag.

**Kommissionen ber att få tacka de europeiska samordnarna för det arbete de utfört, i enlighet med mandatet, under det första verksamhetsåret. Man har kunnat notera betydande framsteg. Kommissionen uppmanar också samordnarna att fortsätta sin verksamhet i enlighet med uppdragsbeskrivningen.**

**Kommissionen kommer att använda sig av de uppgifter som samordnarna lämnar under de kommande sex månaderna (tillsammans med annan information) för att planera finansieringen av de transeuropeiska transportnäten under perioden 2007–2013. Samordnarnas bör samtidigt, så långt det är möjligt, försöka få garantier för de berörda medlemsstaternas finansiella engagemang när det gäller prioriterade projekt.**

## **BILAGA**

### **Förteckning över samordnarna**

- Karel Van Miert för det prioriterade projektet nr 1 (järnvägslinjen Berlin–Verona/Milano–Bologna–Neapel–Messina–Palermo)
- Etienne Davignon för det prioriterade projektet nr 3 (järnvägslinje för höghastighetståg i sydvästra Europa)
- Loyola de Palacio för det prioriterade projektet nr 6 (järnvägslinjen Lyon–Trieste–Divaca/Koper–Divča–Ljubljana–Budapest–ukrainska gränsen)
- Péter Balázs för det prioriterade projektet nr 17 (järnvägslinjen Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava)
- Pavel Telicka för det prioriterade projektet nr 27 (järnvägslinjen Rail Baltica: Warszawa–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsingfors)
- Karel Vinck för ERTMS-projektet.