

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0022/2007

31.1.2007

BETÄNKANDE

om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (2006/2238(INI))

Budgetkontrollutskottet

Föredragande: Margarita Starkevičiūtė

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	7
YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM.....	10
ÄRENDETS GÅNG	13

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (2006/2238(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) samt kommissionens svar¹,
 - med beaktande av artikel 248.4 andra stycket och artiklarna 276.3 och 280.5 i EU-fördraget,
 - med beaktande av arbetsdokumenten i ämnet från budgetkontrollutskottet²,
 - med beaktande av sin resolution av den 26 oktober 2006 om förslaget till EU:s allmänna budget för budgetåret 2007³,
 - med beaktande av artikel 45 i arbetsordningen,
 - med beaktande av betänkandet från budgetkontrollutskottet och yttrandet från utskottet för transport och turism (A6-0022/2007),
1. Europaparlamentet välkomnar det nära och konstruktiva samarbetet mellan kommissionen och revisionsrätten om programmet för TEN-T.
 2. Europaparlamentet gläder sig över den riktiga analysen och tydligheten i den särskilda rapporten, och delar i stort sett revisionsrättens betänkligheter och stöder dess förslag.
 3. Europaparlamentet noterar de korrigerande åtgärder som kommissionen vidtagit 2004, bl.a. att ändra de gällande rådsförordningarna så att de beaktar några av revisionsrättens tidiga iakttagelser.
 4. Europaparlamentet pekar på det faktum att den nya budgetramen 2007–2013 kommer att ha långtgående följder för TEN-T, då det belopp man enats om är ca 40 procent av det belopp som fanns med i kommissionens ursprungliga förslag av den 14 juli 2004 (KOM(2004)0475), där man föreslog ett belopp på 20 350 miljoner EUR till TEN-T under perioden 2007–2013, medan budgetramen endast ställde 8 013 miljoner EUR till förfogande. Som en följd av detta blir urvalet, prioriteringarna och ett effektivt genomförande av projekten extra viktigt.
 5. Europaparlamentet beklagar den knappa ökningen av anslagen till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

¹ EUT C 94, 21.4.2006, s. 1.

² PE 374.326v02-00.

³ Antagna texter, P6_TA(2006)0451

6. Europaparlamentet är oroat över att de prioriterade TEN-T-projekten genomförs så långsamt.
7. Europaparlamentet anser att kommissionen ytterligare måste förbättra sitt samarbete med medlemsstaterna när man väljer ut prioriterade projekt på nationell nivå och EU-nivå.
8. Europaparlamentet anser att det är viktigt att projekt som inte framskrider enligt planerna granskas striktare och att medel inom det fleråriga vägledande programmet eventuellt skulle kunna överföras till projekt som genomförs snabbare.
9. Europaparlamentet betonar att det är viktigt att kommissionen övervakar projekten på ett lämpligt sätt, inklusive kontroller på plats.
10. I detta sammanhang välkomnar Europaparlamentet den första årliga verksamhetsrapporten från EU-samordnarna¹ och håller med kommissionen i dess slutsats att ett misslyckande med att fullborda det transeuropeiska transportnätet i sin helhet skulle leda till försämrad konkurrensförmåga.
11. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att utveckla en integrerad transportnätspolitik så att man kan garantera att det transeuropeiska transportnätet fungerar ordentligt och att de nationella näten fungerar effektivt samt främja mervärde på gemenskapsnivå i stället för att kämpa för principen ”skälig andel”.
12. Europaparlamentet betonar att valet av europeiska transportprojekt måste baseras på heltäckande utvärderingar som på ett mycket tidigt stadium bedömer hur nödvändigt varje enskilt projekt är.
13. Europaparlamentet noterar att närvaron av en EU-samordnare i allmänhet har haft en positiv effekt på samarbetet mellan medlemsstaterna och har belyst nödvändigheten av att inrätta gemensamma planerings- och styrstrukturer.
14. Europaparlamentet betonar därför att de medel som finns tillgängliga inom budgetramen 2007–2013 skall fördelas med hänsyn till EU-samordnarnas kommentarer, analyser och rekommendationer.
15. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att tydliggöra rutinerna för att utse EU-samordnarna, samtidigt som man bestämmer reglerna för innehållet i deras rapporter.
16. Europaparlamentet anser att det i rådande ekonomiska omständigheter bör ges företräde åt gränsöverskridande sektioner av prioriterade projekt med högt mervärde för gemenskapen, och åt vissa allvarliga ”flaskhalsar”, för att väsentligt bidra till fullbordandet av ett transeuropeiskt, sammankopplat och driftkompatibelt transportnät. I detta sammanhang välkomnar Europaparlamentet samarbetsavtalet med Europiska investeringsbanken (EIB).

¹ http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_en.htm

17. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att fortsätta sina ansträngningar att upprätta en tydlig rättslig ram och tydliga regler för att garantera rigorös övervakning och noggrann utvärdering av projekt och program samt att upprätta en fullständig förteckning över tydliga kriterier som på ett transparent vis kan tjäna som urvalsverktyg för projekt.
18. Europaparlamentet betonar hur viktigt det är att klargöra begreppen ”studier” och ”arbeten” genom att harmonisera strukturen för beskrivning av arbeten och standardisera den tekniska och ekonomiska rapporteringen.
19. Europaparlamentet framhåller att det är grundläggande att vid utvärdering och urval av projekt anlita den erfarenhet som externa experter och EIB har samt främja erfarenhets- och informationsutbytet med GD REGIO.
20. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att göra en klar och tydlig ansvarsuppdelning mellan institutionerna och bestämma ramar för samordningen av aktiviteter mellan GD REGIO och GD TREN med syfte att undvika dubbelfinansiering av samma projekt. Parlamentet anser att det är lämpligt att medlemsstaterna och kommissionen ingår klara överenskommelser om att skilja mellan stöd från olika EU-källor.
21. Europaparlamentet förespråkar en enda enhet för att styra projekt, då detta leder till fokus på huvudverksamheten, möjliggör central informationslagring, underlättar bättre övervakning från kommissionens sida och förbättrar samordningen av de olika rättsliga, administrativa och tekniska frågorna mellan de berörda medlemsstaterna. Parlamentet anser att man, genom att ha en enda enhet som ansvarar för projektens styrning, kan minska risken för dubbel finansiering.
22. Europaparlamentet noterar att det har tagit oerhört lång tid för betalningar från kommissionen att nå den slutliga mottagaren. Därför kräver parlamentet att pengarna betalas ut snabbt och effektivt. I detta sammanhang kan ett direkt betalningsflöde från kommissionen till mottagaren vara en bättre lösning.
23. Europaparlamentet anser att TEN-T-projekten absolut måste samordnas, särskilt gränsöverskridande projekt, och hoppas att inrättandet av ett TEN-T-genomförandeorgan, som kommissionen har utlovat, kan bidra till genomförandet av TEN-T-projekten.
24. Europaparlamentet påpekar att rådets förordning (EG) nr 58/2003 av den 19 december 2002 om stadgar för de genomförandeorgan som ansvarar för vissa uppgifter som avser förvaltningen av gemenskapsprogram¹ i artikel 3.1 kräver en kostnads- och lönsamhetsanalys som skall ta hänsyn till en mängd faktorer innan en begäran kan lämnas in om att få inrätta ett genomförandeorgan. Parlamentet beklagar att kommissionen inte från början kunde ge revisionsrätten en tillfredsställande kostnads- och lönsamhetsanalys för inrättandet av ett genomförandeorgan. Liksom revisionsrätten är parlamentet tveksamt till kvaliteten på den reviderade kostnads- och lönsamhetsanalysen för utläggning av förvaltningen av gemenskapens ekonomiska stöd till TEN-T-näten. Kommissionen uppmanas att i framtiden att begära ett tillstyrkande yttrande från revisionsrätten när det gäller kostnads- och lönsamhetsanalyser, innan man lämnar in en begäran till budgetmyndigheten om att inrätta ett genomförandeorgan.

¹ EGT L 11, 16.1.2003, s. 1.

25. Europaparlamentet beklagar att GD TREN:s tjänsteförteckning inte i tillräcklig utsträckning avspeglar det faktum att 54 procent av dess budget avser TEN-T men att endast 5 procent av personalen arbetar inom detta område.
26. Europaparlamentet betonar användningen av moderna övervakningssystem (GPS) och spridning av kunskap om bästa tillvägagångssätt när det gäller övervakningssystem för genomförande av projekt.
27. I detta sammanhang noterar Europaparlamentet planerna på att inrätta ett genomförandeorgan 2007 som, enligt kommissionen, kommer att bemannas med åtta avdelade tjänstemän från kommissionen, 32 tillfälligt anställda (organet) och 48 kontraktsanställda samt noterar att kostnaden för att inrätta organet uppskattas till 78,6 miljoner EUR.
28. Europaparlamentet understryker att medfinansiering av TEN-T bör ske på ett öppet sätt, och därför bör Europaparlamentet och medborgarna garanteras regelbunden information.
29. Europaparlamentet uppmanar revisionsrätten att vid lämplig tidpunkt före 2009 verifiera hur effektiva genomförandeorganen är, och rapportera om detta till budgetkontrollutskottet.
30. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen och till Europeiska revisionsrätten.

MOTIVERING

1. Transeuropeiska transportnät (TEN-T) 2000–2006

Gemenskapen bidrar till att upprätta transeuropeiska nät inom transportsektorn (TEN-T) för att främja sammanhållning, samtrafikförmåga och driftskompatibilitet inom de nationella näten samt tillträdet till sådana nät över hela Europeiska unionen. För att uppnå detta finansierar gemenskapen infrastrukturprojekt och studier för vägar, järnvägar, inre vattenvägar, flygplatser, hamnar, satellitnavigering och trafikledningssystem.

Budgeten för TEN-T har ökat från 182 miljoner EUR 1993 till 661 miljoner EUR 2005. Budgeten för perioden 2000–2006 administreras av Generaldirektoratet för energi och transport (GD Energi och transport) och uppgår till 4 425 miljoner EUR (av en total budget på 4 487 miljoner EUR).

Gemenskapens ekonomiska bidrag kan lämnas i en eller flera av följande fem former: medfinansiering av studier, direkta bidrag till investeringar eller arbeten, räntesubventioner till lån beviljade av Europeiska investeringsbanken (EIB) eller andra finansiella organ, bidrag till premier för garantier för lån från Europeiska investeringsfonden (EIF) eller andra finansiella institutioner, bidrag till riskkapital till investeringsfonder eller jämförbara finansiella företag.

2. Granskningens mål, omfattning och metod

Revisionsrättens granskning innebar en bedömning av i vilken utsträckning kommissionens förvaltningssystem – inbegripet utformning och genomförande av den rättsliga ramen, de administrativa förfarandena och systemen för intern kontroll – bidrog till ett ekonomiskt, effektivt och ändamålsenligt genomförande av TEN-T.

De särskilda granskningsmålen var att bedöma i vilken utsträckning

- a) fördelningen av gemenskapens ekonomiska bidrag, bidragsformerna och de bestämmelser som gäller för gemenskapens ekonomiska deltagande, möjliggjorde ett ändamålsenligt genomförande av TEN-T,
- b) kommissionens finansieringsbeslut och de administrativa förfarandena, samt genomförandet av dem, var anpassade för att urvalet, utvärderingen och övervakningen av projekt skulle kunna utföras på ett tydligare sätt och för att undvika ineffektivitet,
- c) den organisatoriska strukturen och personalresurserna var anpassade för en effektiv förvaltning av TEN-T-åtgärderna,
- d) kommissionens mekanismer för samordning av infrastrukturprojekt inom transportsektorn som finansieras genom gemenskapen var anpassade för att det skulle gå att upptäcka fall av överfinansiering eller dubbelfinansiering.

Revisionsrätten granskade också om och i vilken utsträckning kommissionen har vidtagit korrigerande åtgärder när det gäller tidigare iakttagelser i fråga om TEN-T.

Stickprovskontroller gjordes på totalt 72 TEN-T-åtgärder för att verifiera att de interna kontroller som kommissionen utför följer bestämmelserna. För att det skulle gå att dra slutsatser på bred front omfattade stickprovet alla transportsätt i samtliga medlemsstater

i EU-15 och motsvarar över 577 miljoner EUR i utgifter. Av dessa 72 åtgärder granskades 35 på plats.

3. Revisionsrättens iakttagelser

3.1. Fördelningen av gemenskapens ekonomiska bidrag

- *Långsamt genomförande av de prioriterade TEN-T-projekten:* Endast tre av 14 prioriterade projekt som det fattades beslut om 1994 och 1996 har avslutats hittills, medan ytterligare fem prioriterade projekt förväntas avslutas inom den fastställda tidsgränsen. När det gäller de övriga sex prioriterade projekten förväntas endast de viktigaste projektdelarna vara avslutade 2010. I synnerhet gränsöverskridande delar av TEN-T-projekt är försenade eftersom dessa delar ges mindre prioritet på nationell nivå och kräver större samordningsinsatser från de berörda medlemsstaterna. Förseningarna orsakas främst av otillräcklig finansiering på europeisk nivå och medlemsstatsnivå och av bristande samordning mellan de olika gemenskapskällorna, de nationella och de regionala källorna till offentliga bidrag.
- *Budgetfördelningen är inte tillräckligt inriktad på gränsöverskridande projektdelar:* Det verkar som om budgetanslagen huvudsakligen styrs av en önskan att ge tillbaka en ”skälig andel” av EU-medlen till medlemsstaterna, och att prioriteringen därför har försumrats. Dessutom gäller endast nio av de 118 projektdelar som faller under det fleråriga vägledande programmet fler än en medlemsstat. Revisionsrätten hävdar att kommissionen inte i tillräcklig utsträckning har prioriterat finansiering av denna typ av projekt, medan kommissionen invänder att medlemsstaterna har föreslagit och kommit överens om projekten. Kommissionen betonade också att de ekonomiska resurserna var otillräckliga på gemenskapsnivå och nationell nivå.

3.2. Rättslig ram och administrativa förfaranden

- Inte förrän 2002 började kommissionen meddela stödmottagare om de krav avseende omfattning, tidsram, form, budget och ekonomiska villkor som måste uppfyllas för beviljande av ekonomiskt bidrag från TEN-T, och inte ens då på ett systematiskt sätt. Som en följd av detta blev rapporteringen inte standardiserad och utvärderingen komplicerades.
- Eftersom det saknades en mall för projektens lägesrapporter var det svårt att utvärdera projekten på grundval av stödmottagarnas tekniska och ekonomiska rapporter.
- ”Studier” och ”arbeten” måste definieras på ett tydligt sätt för att förebygga risken för misstag.
- De årliga förfarandena för ansökning, bedömning och urval för ekonomiskt stöd till TEN-T-projekt inom det fleråriga vägledande programmet var krångliga. Prioriteringen av det fleråriga vägledande programmet gjorde att anslag till projekt utanför detta program blev försenade. Mallar som användes fram till 2004

krävde inte att ansökarna lämnade all information som var obligatorisk enligt finansieringsförordningen för TEN-T.

- Allmänt sett fann revisionsrätten svagheter i utvärderingen och övervakningen. P.g.a. detta kunde pengar ha fördelats utan en ordentlig utvärdering av de rättsligt obligatoriska kriterierna.
- Revisionsrätten rekommenderade också att man i större utsträckning skulle anlita externa experter i utvärderingsprocessen.

3.3. Organisationsstruktur och personalfördelning

- 2004 utgjorde budgeten för TEN-T 54 procent (672 miljoner EUR av 1 243 miljoner EUR) av den budget som förvaltades av GD Energi och transport. Dock var det bara 5 procent (55 av 1 009 heltidsanställda) av personalen vid GD Energi och transport som arbetade med TEN-T-åtgärderna. Projektledarna hade i genomsnitt hand om 26 åtgärder under 2004.
- EU-anställda saknade ofta relevant yrkeserfarenhet.

3.4. Samordning av EU:s finansiering av transportinfrastruktur

- De rättsliga bestämmelserna avseende finansiering från flera håll var tidigare ofullständiga.
- Formuleringarna i formulären för projektansökan och projektbedömning var otydliga och inkonsekventa.
- GD Energi och transport använde sig bara i begränsad omfattning av sakkunskap från andra avdelningar inom kommissionen eller EIB för utvärderingssyften.

20.12.2006

YTTRANDE FRÅN UTSKOTTET FÖR TRANSPORT OCH TURISM

till budgetkontrollutskottet

över revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)
(2006/2238(INI))

Föredragande: Jaromír Kohlíček

FÖRSLAG

Utskottet för transport och turism uppmanar budgetkontrollutskottet att som ansvarigt utskott infoga följande i sitt resolutionsförslag:

1. Europaparlamentet beklagar den knappa ökningen av anslagen till det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).
2. Europaparlamentet gläder sig över den riktiga analysen och den tydliga rapporten, och delar i stort sett revisionsrättens betänkligheter och förslag.
3. Europaparlamentet är oroligt över att prioriterade TEN-T-projekt genomförs så långsamt.
4. Europaparlamentet anser att anslagen till TEN-T bör koncentreras på färre projekt med högre genomsnittlig finansieringsgrad, så att man kan öka gemenskapsmedlens hävstångseffekt och starkare prioritera de gränsöverskridande sträckorna.
5. Europaparlamentet anser att man vid fördelningen av TEN-T-medlen enbart bör beakta kriterierna i finansieringsförordningen för TEN och i TEN-T-riktlinjerna, och inte principen om ”skälig andel” för de enskilda medlemsstaterna.
6. Europaparlamentet anser att medlemsstaterna bör ge genomförandet av viktiga projekt högsta prioritet och vidta alla nödvändiga ekonomiska och tekniska åtgärder för att garantera att utvalda projekt kan genomföras.
7. Europaparlamentet anser att det är viktigt att projekt som inte framskrider enligt planerna granskas striktare och att medel inom det fleråriga vägledande programmet eventuellt skulle kunna överföras till projekt som genomförs snabbare.

8. Europaparlamentet understryker att man vid utvärdering och urval av projekt bör anlita den erfarenhet som externa experter och EIB har samt främja erfarenhets- och informationsutbytet med GD Regionalpolitik.
9. Europaparlamentet betonar att det är viktigt att kommissionen övervakar projekten på ett lämpligt sätt och kontrollerar dem på plats.
10. Europaparlamentet anser att TEN-T-projekten absolut måste samordnas, särskilt gränsöverskridande projekt, och hoppas att inrättandet av ett TEN-T-genomförandeorgan, som kommissionen har utlovat, på ett avgörande sätt kan bidra till genomförandet av TEN-T-projekten.
11. Europaparlamentet understryker att medfinansiering av TEN-T bör ske på ett öppet sätt, och därför bör Europaparlamentet och medborgarna garanteras regelbunden information.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)
Referensnummer	2006/2238(INI)
Ansvarigt utskott	CONT
Yttrande Tillkännagivande i kammaren	TRAN 28.9.2006
Förstärkt samarbete – tillkännagivande i kammaren	
Föredragande av yttrande Utnämning	Jaromír Kohlíček 9.10.2006
Tidigare föredragande av yttrande	
Behandling i utskott	23.11.2006 18.12.2006
Antagande	19.12.2006
Slutomröstning: resultat	+: 44 -: 0 0: 2
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Gabriele Albertini, Robert Atkins, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Roland Gewalt, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Robert Navarro, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Armando Veneto, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Anne E. Jensen, Sepp Kusstatscher, Zita Pleštinšká, Vladimír Remek
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	
Anmärkningar (tillgängliga på ett enda språk)	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2005 om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)
Förfarandenummer	2006/2238(INI)
Ansvarigt utskott Tillstånd: tillkännagivande i kammaren	CONT 28.9.2006
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 28.9.2006
Inget yttrande avges Beslut	
Förstärkt samarbete Tillkännagivande i kammaren	
Föredragande Utnämning	Margarita Starkevičiūtė 25.1.2006
Tidigare föredragande	
Behandling i utskott	27.11.2006 20.12.2006
Antagande	29.1.2007
Slutomröstning: resultat	+: 17 -: 0 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Inés Ayala Sender, Paul van Buitenen, Mogens N.J. Camre, Paulo Casaca, James Elles, Christofer Fjellner, Ingeborg Gräßle, Dan Jørgensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Nils Lundgren, Hans-Peter Martin, Jan Mulder, Margarita Starkevičiūtė, Alexander Stubb
Slutomröstning: närvarande suppleant(er)	
Slutomröstning: närvarande suppleant(er) (art. 178.2)	Jens-Peter Bonde, Daniel Caspary, Joel Hasse Ferreira
Ingivande	
Anmärkningar (tillgängliga på ett enda språk)	