

Bruxelles, den 12. oktober 2020
(OR. en)

11749/20

TRANS 457
FIN 734

RESULTAT AF DRØFTELSENE

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	delegationerne
Tidl. dok. nr.:	10810/20 TRANS 395 FIN 619
Vedr.:	Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 10/2020: "Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt" – Rådets konklusioner (12. oktober 2020)

Vedlagt følger til delegationerne Rådets konklusioner om Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 10/2020: "Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt" som godkendt af Rådet for Udenrigsanliggender på samlingen den 12. oktober 2020.

**Rådets konklusioner om
Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 10/2020:**

"Transportinfrastrukturer i EU:

***Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres
rettidigt"***

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION

1. NOTERER SIG Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 10/2020 med titlen "Transportinfrastrukturer i EU: Megaprojekter bør gennemføres hurtigere, så deres effekt på transportnettet kan leveres rettidigt",
2. BEMÆRKER, at beretningen vurderer, hvordan Kommissionen sikrer, at EU-medfinansierede grænseoverskridende "flagskibstransportinfrastrukturer" (FTI'er) på TEN-T-nettet planlægges godt og gennemføres effektivt, samtidig med at det NOTERER SIG, at begrebet "FTI'er" ikke indgår i den nuværende lovgivningsmæssige ramme, der gælder for TEN-T-nettet,
3. MINDER OM Rådets konklusioner fra december 2017 om fremskridt i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) på transportområdet, hvori Rådet gentog, at medlemsstaterne har forpligtet sig til at gennemføre TEN-T-nettet, og opfordrede til rettidig gennemførelse af projekter fra samtlige støttemodtageres side¹,
4. UNDERSTREGER betydningen af at optimere anvendelsen af transportsystemet som helhed for både passagerer og gods. FREMHÆVER i denne forbindelse bidraget fra de reviderede projekter til omstillingen til mere effektive transportformer med lave CO₂-emissioner, til fjernelse af flaskehalse og udbedring af manglende forbindelser i hovednetkorridorerne og UNDERSTREGER derfor deres betydning for at forbedre EU-hovedtransportnettets konnektivitet og levere de fulde fordele ved et velfungerende net,

¹ ST 15425/17.

5. GENTAGER betydningen af EU's finansielle støtte til udviklingen af TEN-T-nettet generelt, som bidrager til at sikre et langsigtet engagement og skabe et stabilt miljø for projektets gennemførelse, UNDERSTREGER endvidere den vigtige løftestangseffekt, som EU's finansielle støtte har hen over fortløbende programmeringsperioder på beslutningstagning og navnlig på gennemførelsen af projekter, der udbedrer vigtige manglende forbindelser og fjerner store flaskehalse,
6. BEMÆRKER, at en FFR-finansieringsperiode er kortere end den tid, det tager at gennemføre store infrastrukturprojekter,
7. UNDERSTREGER, at projekter som dem, der er revideret i særberetningen, navnlig de grænseoverskridende, alle er yderst komplekse, hvad angår deres størrelse, deres tekniske og finansielle planlægning samt deres gennemførelse, og derfor kræver et tæt og løbende samarbejde mellem de forskellige interessenter i de berørte medlemsstater, også under hensyntagen til den politiske og offentlige mening,
8. GLÆDER SIG OVER Kommissionens særlige engagement i gennemførelsen af TEN-T-nettet og ANERKENDER dens bestræbelser på at anvende en række eksisterende værktøjer og ressourcer, der skal støtte medlemsstaterne i færdiggørelsen af transportinfrastrukturprojekter,
9. NOTERER SIG de anbefalinger, som Revisionsretten har fremsat over for Kommissionen, idet det MINDER OM de hidtidige TEN-T-gennemførelsesresultater, og TILSKYNDER Kommissionen til at fremme en bedre langsigtet planlægning baseret på den nuværende lovgivning og dens videre udvikling,
10. NOTERER SIG beretningens vigtigste resultater og konklusioner vedrørende de reviderede projekters fulde operationelle kapacitet senest i 2030, de planlægningsredskaber, der er anvendt i forbindelse med udarbejdelsen af dem, såsom trafikprognoser og cost-benefit-analyser, effektiviteten af deres gennemførelse og Kommissionens tilsynsrolle, og MINDER OM de relevante bemærkninger og reaktioner fra medlemsstater og projektledere til Revisionsretten med henblik på at præcisere og bedre definere visse data, der præsenteres i beretningen,

11. DELER i vidt omfang Kommissionens bemærkninger i særberetningen, navnlig vedrørende:

- Kommissionens reaktion på, at de reviderede projekter skal opnå operationel kapacitet senest i 2030, og de nærmere oplysninger om status for gennemførelsen af de enkelte projekter
- udfordringen med at sammenligne projekternes omkostninger og forsinkelser på grundlag af foreløbige undersøgelser, når projekternes omfang og/eller udformning stadig kan nå at ændre sig betydeligt, navnlig på grund af offentlige høringer og vurderinger af virkningerne på miljøet
- de foranstaltninger, der har til formål at sikre en optimal anvendelse af den nybyggede infrastruktur og dermed offentlige midler, såsom prognosticerede trafikniveauer eller cost-benefit-analyser, der for infrastrukturprojekter af denne størrelse ajourføres hen ad vejen på grundlag af en indledende analyse og i overensstemmelse med eventuelle ændringer af omfang eller af de tekniske krav
- sikring af EU-finansiering på et tidligt tidspunkt i processen, hvilket har en vigtig løftestangseffekt på prioriteringen og finansieringen på lokalt og nationalt plan, mens det erindres, at enhver finansiering af disse store projekter bør være i overensstemmelse med bestemmelserne i finansforordningen og CEF-forordningen, som ikke giver forhåndstildelt, øremærket finansieringsprioritet til disse store projekter.
