



Bruxelles, den 19.2.2014
COM(2014) 103 final

KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS SÆRBERETNING
"EFFEKTIVITETEN AF EU-STØTTEDE PROJEKTER OM OFFENTLIG
BYTRANSPORT"

KOMMISSIONENS SVAR PÅ REVISIONSRETTENS SÆRBERETNING
"EFFEKTIVITETEN AF EU-STØTTEDE PROJEKTER OM OFFENTLIG
BYTRANSPORT"

RESUMÉ

II.

a) Kommissionen bifalder, at Retten vurderer, at gennemførelsen af de fleste projekter var i overensstemmelse med projektspecifikationerne.

Kommissionen byder det faktum velkommen, at 15 ud af de 21 analyserede projekter var sat i drift inden for tidsfristen eller med en forsinkelse på ni måneder eller mindre, hvilket Kommissionen anser for at være af mindre betydning for denne projektttype. Forsinkelser af større infrastrukturprojekter kan ofte ikke undgås.

Kommissionen vurderer, at forsinkelserne i de fire nævnte projekter skyldtes særlige årsager, som projektets initiativtager og Kommissionen ikke havde kontrol over.

Kommissionen påpeger, at EU's budget ikke påvirkes, da de øgede omkostninger skal dækkes af det nationale budget. Kommissionen vurderer, at mange af de øgede omkostninger skyldtes tekniske vanskeligheder, som projektets initiativtagere ikke havde kontrol over.

b) Kommissionen byder resultaterne af revisionen vedrørende brugernes behov velkommen.

Der var en betydelig manglende udnyttelse af infrastrukturen i fem af de reviderede projekter, hvor udnyttelsesgraden var under 35 % af de forventede data. For de andre reviderede projekter er udnyttelsesgraden over 60 % af forventede brugere.

Forsinkelser i gennemførelsen af projekter kan også føre til forsinkelser i opnåelsen af udnyttelsesmål.

Offentlig transport er rygraden i bæredygtig bytransport og bidrager til en høj grad af social inklusion. Støtte fra offentlige myndigheder er derfor ofte en tilsigtet nødvendighed.

c) Kommissionen anerkender de identificerede årsager til manglende udnyttelse. Transport er dog et afledt krav og er tæt knyttet til den økonomiske situation. De mulige påvirkninger fra den internationale økonomiske og finansielle krise var ikke forudsigelige, da analyserne blev udført i udformnings- og planlægningsfasen. En af disse påvirkninger vedrørte mobilitetsbehovet, hvilket kan have bidraget til den manglende udnyttelse, da det væsentligt faldende behov for mobilitet i byerne ikke kunne forudses under projektforberedelsesfasen.

Endvidere har krisen påvirket den finansielle situation i byerne og muligvis deres evne til at vedligeholde og yde tilskud til offentlige tjenester, hvilket har påvirket udnyttelsen negativt. Under alle omstændigheder blev alle projekter revideret på et tidligt tidspunkt, og yderligere foranstaltninger kan stadig træffes for at øge udnyttelsen i fremtiden.

III.

a) I forhold til anbefaling 1-4 understreger Kommissionen, at vurderings- og vedtagelsesproceduren for større projekter i programperioden 2014-2020 vil muliggøre en tidlig, forudgående kontrol af projekterne af eksperter, som specialiserer sig i projekthåndtering, cost-benefit-analyse og spørgsmål vedrørende teknik/ingeniørarbejde. Kommissionen er i gang med at udarbejde delegerede og gennemførelsesretsakter, der fastsætter forskellige kvalitetselementer, som skal overholdes i forbindelse med alle større projekter. Endvidere vil der blive udstedt en vejledning om cost-benefit-analyse, som vil omfatte praktiske anbefalinger for bestemte sektorer samt case-studier,

der gør støttemodtagere i stand til at tilpasse deres projekter, så de giver den bedste merværdi for EU.

Alle projekter, der er underlagt Kommissionens godkendelse, skal gennemgå en kvalitetskontrol, som skal udføres på grundlag af en række kriterier, og som foretages enten af Kommissionen eller af uafhængige eksperter (JASPERS betalt over Kommissionens budget til teknisk bistand eller andre enheder, der er udpeget af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen).

De nye rammer for samhørighedspolitikken er resultatorienterede, og dette påvirker også den måde, som Kommissionen vurderer større projekter på. I ansøgningsskemaet (som vil blive fastlagt af Kommissionen ved en gennemførelsesretsakt) vil der være et særligt afsnit, hvor projekterne skal fremføre forventede bidrag til resultat- og udbytteindikatorerne på det prioriterede område.

Kommissionen vil i den delegerede retsakt om kvalitetskontrol foreslå betingelser, som medlemsstaterne skal opfylde og bekræfte i kvalitetskontrolrapporten. Dette omfatter også gennemførligheden og pålideligheden af efterspørgselsanalysen, som begrundet behovet for projektet og projektfaciliteternes samlede kapacitet.

I overensstemmelse med det lovgivningsmæssige grundlag for den nye programperiode vil alle projekter, hvor det er relevant, omfatte fælles udbytteindikatorer. Resultatindikatorerne vil blive godkendt i forbindelse med forhandlingerne om programmerne, fastsættes på prioritetsområdeniveau og overvåges derefter i gennemførelsesperioden. Evaluerings- og overvågningssystemets specifikke modaliteter og især de kontraherede aftaler mellem de administrerende myndigheder og erhvervsdrivende vil dog høre under den administrerende myndigheds kompetence, jf. artikel 125, stk. 3, litra c), i forordning (EU) nr. 1303/2013. Hvor det er passende, vil Kommissionen anbefale, at større projekter som minimum har en række indikatorer og en præstationsbaseret aflønning af den erhvervsdrivende.

Hvor det er relevant for projektmålene, vil Kommissionen anbefale projektinitiativtagere at udføre brugertilfredshedsundersøgelser.

b) Gennem kvalitetskontrol af projekterne vil Kommissionen sikre, at alle projekter, der er underlagt dens godkendelse, klart fremfører deres bidrag til resultatindikatorerne med henblik på at overvåge udviklingen.

Udnyttelsesgraden er ikke en del af de fælles indikatorer, som medlemsstaterne anmoder om overvågning af. Kommissionen vil dog under forhandlingerne om programmerne insistere på, hvor det er relevant, at inddrage "den offentlige transports udnyttelsesgrad" i driftsprogrammer, der omhandler offentlig transport, og dermed også i overvågningen af dem, som udføres af medlemsstaterne.

Kommissionen er enig med Retten i, at overvågning af støtte til projekter er nødvendig for at verificere programmets korrekte gennemførelse. De administrerende myndigheder skal (i overensstemmelse med evalueringsplanerne) evaluere de EU-støttede projekters bidrag til opfyldelsen af målene for det prioriterede område, men ikke i tilskudsaf-talen. De nåede resultater vil derefter blive indført og vurderet i de årlige og endelige gennemførelsesrapporter, der skal indsendes af medlemsstaterne for hvert driftsprogram, når disse elementer er indført som resultatindikatorer for driftsprogrammet.

c) Kommissionen vil vha. kvalitetskontrollen af forslagene sikre, at hovedalternativerne er blevet analyseret, og at den bedste fremgangsmåde blev valgt til gennemførelsen, herunder begrundelsen for den valgte fremgangsmåde.

Den vil også sikre, at efterspørgselsanalysen (eller forretningsplanen for så vidt angår erhvervsinvesteringer) er baseret på pålidelige skøn og er i overensstemmelse med de vigtigste

demografiske tendenser og udviklinger i den pågældende sektor med henblik på at begrunde behovet for projektet og projektfaciliteternes samlede kapacitet.

d) Alle større projekter skal demonstrere deres bidrag til de mål, der er fastsat på programniveau, for at fremme bæredygtig, multimodal mobilitet i byerne, jf. artikel 5, stk. 4, litra e), i forordning (EU) nr. 1301/2013 (EFRU-forordningen) og artikel 4, litra a), nr. v, i forordning (EU) nr. 1300/2013 (forordningen om samhørighedsfonden).

e) Kommissionen er enig i, at disse aspekter bør behandles af de administrerende myndigheder, og vil fremme denne praksis.

BEMÆRKNINGER

20. a) Kommissionen bifalder, at Retten vurderer, at gennemførelsen af de fleste projekter var i overensstemmelse med projektspecifikationerne.

21. Kommissionen byder det faktum velkommen, at 15 ud af de 21 analyserede projekter var sat i drift inden for tidsfristen eller med en forsinkelse på ni måneder eller mindre, hvilket Kommissionen anser for at være af mindre betydning for denne projekttype. Forsinkelser af større infrastrukturprojekter kan ofte ikke undgås.

Kommissionen vurderer, at de væsentlige forsinkelser skyldtes særlige, uundgåelige omstændigheder vedrørende individuelle projekter, såsom arkæologiske fund, et behov for yderligere jordkomprimering eller ændringer i det politiske landskab. Hverken projektets initiativtager eller Kommissionens tjenestegrene kunne have forudset disse omstændigheder.

Boks 1 – Eksempler på væsentlige forsinkelser, der påvirker projekter

Andet led: Den oprindelige sporudformning til det italienske sporvognsprojekt, som Retten henviser til, blev godkendt efter en offentlig høring. De politiske ændringer i kommunen og den efterfølgende folkeafstemning i 2010 resulterede i en ændring af den oprindelige udformning for linje 2 og 3. Hverken projektets initiativtager eller Kommissionens tjenestegrene kunne have forudset denne omstændighed.

24. Kommissionen er altid bekymret over øgede omkostninger, da de kan påvirke et projekts økonomi. I store infrastrukturprojekter er øgede omkostninger dog ofte svære at undgå på trods af nøje planlægning, undersøgelser og jordinspektioner (se eksempler i boks 2).

25. Kommissionen påpeger, at EU's budget ikke påvirkes, da de øgede omkostninger skal dækkes over det nationale budget.

28. 28. Kommissionen byder konklusionen, at tjenester udbudt af projekterne i 18 ud af 21 reviderede sager var overvåget og i overensstemmelse med de pågældende, fastsatte mål, velkommen.

Boks 3 – Mangler, som påvirker de udbudte tjenester

Første led: Konklusionen om metrobanen i Italien, som Retten henviser til, kan forklares ved det faktum, at metrobanen og det tilknyttede informationssystem endnu ikke er færdiggjort. Det nuværende, afgrænsede afsnit vil blive en del af det samlede metronet i 2015.

Andet led: I forhold til konklusionen om togprojektet i Polen, som Retten henviser til, anerkender Kommissionen, at togenes frekvens ikke svarer til de prognoser, der blev anvendt til projektets udformning. Kommissionen vil underrette de polske myndigheder om dette inden for rammerne af programovervågning og udsørge dem om årsagerne til denne ændring.

Boks 4 – Eksempel på god praksis, der knytter aflønning til tjenestekvalitet

Kommissionen byder Domstolens identifikation af gode praksisser velkommen. Kommissionen vil udarbejde en vejledning om cost-benefit-analyse for programperioden 2014-2020, som vil indeholde et case-studie om bytransport.

32. Kommissionen byder det faktum velkommen, at alle tilgængelige undersøgelser viser et højt tilfredshedsniveau med hensyn til de udbudte tjenester.

Samlet svar på punkt 33 og 34

Kommissionen byder den positive konklusion velkommen.

37. Det er Kommissionens holdning, at støttemodtagerne bør lægge mere vægt på definitionen af vigtige præstationsindikatorer.

Der var en betydelig manglende udnyttelse af infrastrukturen i fem af de reviderede projekter, hvor udnyttelsesgraden var under 35 % af de forventede data. Med hensyn til det italienske projekt bør situationen forbedre sig i slutningen af 2015, når banen integreres i nettet som planlagt.

For de andre reviderede projekter er udnyttelsesgraden over 60 % af forventede brugere.

Forsinkelser i gennemførelsen af projekter kan også føre til forsinkelser i opnåelsen af udnyttelsesmål.

(Se svaret på punkt 39 og 40).

Samlet svar på punkt 39 og 40

Kommissionen anerkender de identificerede årsager til manglende udnyttelse. De mulige påvirkninger fra den internationale økonomiske og finansielle krise var imidlertid ikke forudsigelige, da analyserne blev udført i udformnings- og planlægningsfasen. En af disse påvirkninger vedrørte mobilitetsbehovet, hvilket kan have bidraget til den manglende udnyttelse, da det væsentligt faldende behov for mobilitet i byerne ikke kunne forudses under projektforberedelsesfasen. Endvidere har krisen påvirket den finansielle situation i byerne og muligvis deres evne til at vedligeholde og yde tilskud til offentlige tjenester, hvilket har påvirket udnyttelsen negativt. Under alle omstændigheder blev alle projekter revideret på et tidligt tidspunkt, og yderligere foranstaltninger kan stadig træffes for at øge udnyttelsen i fremtiden.

Se svaret på punkt 37.

41. (Se svaret på punkt 39 og 40).

Boks 7 – Eksempler på årsager til manglende udnyttelse

Tredje led: Kommissionen anerkender, at bedre koordinering af bustjenesterne burde have fundet sted sammen med redueringen af parkeringspladserne efter fuldførelsen af projekterne i Frankrig. De franske myndigheder offentliggjorde korrigerende foranstaltninger i slutningen af 2013. De forventer at tage nye linjer i brug med henblik på at udvide det offentlige net samt reducere parkeringspladserne i centrum.

47. Offentlig transport er rygraden i bæredygtig bytransport og bidrager til en høj grad af social inklusion. Støtte fra offentlige myndigheder er derfor ofte en tilsigtet nødvendighed.

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

49. Kommissionen byder de overordnede revisionsresultater om, at projekterne generelt opfylder brugernes behov, velkommen.

Kommissionen anerkender de identificerede årsager til manglende udnyttelse. Transport er dog et afledt krav og er tæt knyttet til den økonomiske situation. De mulige påvirkninger fra den

internationale økonomiske og finansielle krise var ikke forudsigelige, da analyserne blev udført i udformnings- og planlægningsfasen. En af disse påvirkninger vedrørte mobilitetsbehovet, hvilket kan have bidraget til den manglende udnyttelse, da det væsentligt faldende behov for mobilitet i byerne ikke kunne forudses under projektforberedelsesfasen. Endvidere har krisen påvirket den finansielle situation i byerne og muligvis deres evne til at vedligeholde og yde tilskud til offentlige tjenester, hvilket har påvirket udnyttelsen negativt. Under alle omstændigheder blev alle projekter revideret på et tidligt tidspunkt, og yderligere foranstaltninger kan stadig træffes for at øge udnyttelsen i fremtiden.

50. Kommissionen bifalder, at Retten vurderer, at gennemførelsen af de fleste projekter var i overensstemmelse med projektspecifikationerne.

51. Kommissionen byder det faktum velkommen, at 15 ud af de 21 analyserede projekter var sat i drift inden for tidsfristen eller med en forsinkelse på ni måneder eller mindre, hvilket Kommissionen anser for at være af mindre betydning for denne projekttype. Forsinkelser af større infrastrukturprojekter kan ofte ikke undgås.

Kommissionen vurderer, at forsinkelserne i de fire nævnte projekter skyldtes særlige årsager, som projektets initiativtager og Kommissionen ikke havde kontrol over.

52. Kommissionen påpeger, at EU's budget ikke påvirkes, da de øgede omkostninger skal dækkes over det nationale budget. Kommissionen vurderer, at mange af de øgede omkostninger skyldtes tekniske vanskeligheder, som projektets initiativtagere ikke havde kontrol over (se punkt 24).

53. 53. Kommissionen byder følgende konklusioner velkommen: at tjenester udbudt af projekterne i 18 ud af 21 reviderede sager var overvåget og i overensstemmelse med de pågældende, fastsatte mål, at alle tilgængelige undersøgelser viser et højt tilfredshedsniveau med hensyn til de udbudte tjenester, og at alle faciliteter og tjenester udbudt af projekterne generelt set var let tilgængelige.

54. 54. Kommissionen er enig i, at støttemodtagerne bør lægge mere vægt på definitionen af vigtige præstationsindikatorer.

55. Der var en betydelig manglende udnyttelse af infrastrukturen i fem af de reviderede projekter, hvor udnyttelsesgraden var under 35 % af de forventede data. I forhold til ét projekt bør situationen forbedre sig i slutningen af 2015, når banen integreres i nettet som planlagt.

For de andre reviderede projekter er udnyttelsesgraden over 60 % af forventede brugere.

Forsinkelser i gennemførelsen af projekter kan også føre til forsinkelser i opnåelsen af udnyttelsesmål.

56. Se Kommissionens svar på punkt 49.

57. Offentlig transport er ryggraden i bæredygtig bytransport og bidrager til en høj grad af social inklusion. Støtte fra offentlige myndigheder er derfor ofte en tilsigtet nødvendighed.

Anbefaling 1

I forhold til anbefaling 1-4 understreger Kommissionen, at vurderings- og vedtagelsesproceduren for større projekter i programperioden 2014-2020 vil muliggøre en tidlig, forudgående kontrol af projekterne af eksperter, som specialiserer sig i projekthåndtering, cost-benefit-analyse og spørgsmål vedrørende teknik/ingeniørarbejde. Kommissionen er i gang med at udarbejde delegerede og gennemførelsesretsakter, der fastsætter forskellige kvalitetslementer, som skal overholdes i forbindelse med alle større projekter. Endvidere vil der blive udstedt en vejledning om cost-benefit-analyse, som vil omfatte praktiske anbefalinger for bestemte sektorer samt case-studier, der gør støttemodtagere i stand til at tilpasse deres projekter, så de giver den bedste merværdi for EU.

Alle projekter, der er underlagt Kommissionens godkendelse, skal gennemgå en kvalitetskontrol, som skal udføres på grundlag af en række kriterier, og som foretages enten af Kommissionen eller af uafhængige eksperter (JASPERS betalt over Kommissionens budget til teknisk bistand eller andre enheder, der er udpeget af medlemsstaterne og godkendt af Kommissionen).

De nye rammer for samhørighedspolitikken er resultatorienterede, og dette påvirker også den måde, som Kommissionen vurderer større projekter på. I ansøgningsskemaet (som vil blive fastlagt af Kommissionen ved en gennemførelsesretsakt) vil der være et særligt afsnit, hvor projekterne skal fremføre forventede bidrag til resultat- og udbytteindikatorerne på det prioriterede område.

Kommissionen vil i den delegerede retsakt om kvalitetskontrol foreslå betingelser, som medlemsstaterne skal opfylde og bekræfte i kvalitetskontrolrapporten. Dette omfatter også gennemførligheden og pålideligheden af efterspørgselsanalysen, som begrundet behovet for projektet og projektfaciliteternes samlede kapacitet.

a) I overensstemmelse med det lovgivningsmæssige grundlag for den nye programperiode vil alle projekter, hvor det er relevant, omfatte fælles udbytteindikatorer. Resultatindikatorerne vil blive godkendt i forbindelse med forhandlingerne om programmerne, fastsættes på prioritetsområdeniveau og overvåges derefter i gennemførelsesperioden. Evaluerings- og overvågningssystemets specifikke modaliteter og især de kontraherede aftaler mellem de administrerende myndigheder og erhvervsdrivende vil dog høre under den administrerende myndigheds kompetence, jf. artikel 125, stk. 3, litra c), i forordning (EU) nr. 1303/2013. Hvor det er passende, vil Kommissionen anbefale, at større projekter som minimum har en række indikatorer og en præstationsbaseret aflønning af den erhvervsdrivende.

b) Hvor det er relevant for projektmålene, vil Kommissionen anbefale projektinitiativtagere at udføre brugertilfredshedsundersøgelser.

Anbefaling 2

Gennem kvalitetskontrol af projekterne vil Kommissionen sikre, at alle projekter, der er underlagt dens godkendelse, klart fremfører deres bidrag til resultatindikatorerne med henblik på at overvåge udviklingen.

a) Udnyttelsesgraden er ikke en del af de fælles indikatorer, som medlemsstaterne anmoder om overvågning af. Kommissionen vil dog under forhandlingerne om programmerne insistere på, hvor det er relevant, at inddrage "den offentlig transports udnyttelsesgrad" i driftsprogrammer, der omhandler offentlig transport, og dermed også i overvågningen af dem, som udføres af medlemsstaterne.

b) Kommissionen er enig med Retten i, at overvågning af støtte til projekter er nødvendig for at verificere programmets korrekte gennemførelse. De administrerende myndigheder skal (i overensstemmelse med evalueringsplanerne) evaluere de EU-støttede projekters bidrag til opfyldelsen af målene for det prioriterede område, men ikke i tilkudsaf-talen. De nåede resultater

vil derefter blive indført og vurderet i de årlige og endelige gennemførelsesrapporter, der skal indsendes af medlemsstater for hvert driftsprogram, når disse elementer er indført som resultatindikatorer for driftsprogrammet.

Anbefaling 3

Kommissionen vil vha. kvalitetskontrollen af forslagene sikre, at hovedalternativerne er blevet analyseret, og at den bedste fremgangsmåde blev valgt til gennemførelsen, herunder begrundelsen for den valgte fremgangsmåde.

Den vil også sikre, at efterspørgselsanalysen (eller forretningsplanen for så vidt angår erhvervsinvesteringer) er baseret på pålidelige skøn og er i overensstemmelse med de vigtigste demografiske tendenser og udviklinger i den pågældende sektor med henblik på at begrunde behovet for projektet og projektfaciliteternes samlede kapacitet.

Anbefaling 4

Alle større projekter skal demonstrere deres bidrag til de mål, der er fastsat på programniveau, for at fremme bæredygtig, multimodal mobilitet i byerne, jf. artikel 5, stk. 4, litra e), i forordning (EU) nr. 1301/2013 (EFRU-forordningen) og artikel 4, litra a), nr. v, i forordning (EU) nr. 1300/2013 (forordningen om samhørighedsfonden).

Anbefaling 5

Kommissionen er enig i, at disse aspekter bør behandles af de administrerende myndigheder, og vil fremme denne praksis.