EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 16.4.2004
KOM(2004) 294 slutlig

2001/0229 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt med artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

Gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

2001/0229 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt med artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget

om

Gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

1- BAKGRUND

Förslag 2001

Förslaget översändes till Europaparlamentet och rådet (KOM(2001) 544 slutlig – 2001/0229 (COD)):	9 oktober 2001
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:	21 mars 2002
Europaparlamentets yttrande, första behandlingen:	30 maj 2002
Överlämnande av det ändrade förslaget: (KOM(2002) 542 slutlig – 2001/0229 (COD)):	26 september 2002
Gemensamma ståndpunktens antagande:	16 april 2004

Förslag 2003

Förslaget översändes till Europaparlamentet och rådet (KOM(2003) 564 slutlig – 2001/0229 (COD)):	16 oktober 2003
Europaparlamentets yttrande, första behandlingen:	11 mars 2004
Gemensamma ståndpunktens antagande:	14 april 2004

2- SYFTET MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Syftet med förslaget från 2001 är att revidera riktlinjerna för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet (beslut nr 1692/96/EG) i enlighet med vitboken om den europeiska transportpolitiken och ett antal slutsatser från rådet. Det övergripande syftet är att få bort flaskhalsarna genom att öka investeringarna i järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfart, intermodalitet och knutpunkter mellan de olika transportslagen. Färdigställandet av nätet har dragit ut på tiden, och ändringarna innebär därför en koncentration på färre tematiska prioriteringar (artikel 5) och enskilda projekt (bilaga III med uppdateringar av den förteckning som Europeiska rådet antog i Essen 1994), bl.a. Galileo och den nya järnvägsknuten i Pyrenéerna.

Efter att Europaparlamentet hade godkänt förslaget från 2001 vid första behandlingen (med vissa ändringar) blockerades det i rådet. Kommissionen beslutade då att föra fram de genomgripande ändringar man hade tänkt föreslå 2004 och inrättade en högnivågrupp ledd av förre kommissionsledamoten Karel Van Miert med företrädare för medlemsstaterna, kandidatländerna och Europeiska investeringsbanken. Den 1 oktober 2003 la kommissionen fram ett kompletterande förslag[1] grundat på högnivågruppens rekommendationer. Det kompletterande förslaget huvuddrag är följande:

Ett begränsat antal nya prioriterade projekt. Förslaget innehåller en förteckning över 29 prioriterade sträckor av europeiskt intresse. Förslaget integrerar de nya medlemsstaternas nät och skall på så sätt ge utvidgningen en skjuts. Det är också avsett att få bort flaskhalsar och gynna intermodalitet.

Gemenskapsstödet skall koncentreras. De anslag som avsatts till transeuropeiska nät och stöden från sammanhållningsfonden och strukturfonderna skall koncentreras på projekt av europeiskt intresse.

Förslaget innehåller ***en ny stödform för höghastighetsleder till sjöss***, som skall uppmuntra medlemsstaterna att inleda nya regelbundna internationella godstransportlinjer. Medlemsstaterna skall kunna använda stödformen för paket som innehåller infrastrukturåtgärder, logistiksystem och startstöd. Höghastighetslederna till sjöss – som kommer att ge bättre förbindelser till isolerade öar och randområden – skall därmed ges samma prioritet som motorvägar på land och järnvägar i transeuropeiska nätet.

Närmare internationellt samarbete. För att investeringarna skall kunna samordnas bättre föreslår kommissionen att en **europeisk samordnare** tillsätts för projekt eller grupper av projekt som ligger på samma europeiska sträcka. Samordnaren skall agera i kommissionens namn och på dess vägnar och skall också kunna fungera som finansiell rådgivare för projektet. För att undvika de svårigheter som kan uppstå på grund av att medlemsstaterna har så olika utvärderingsförfaranden har kommissionen föreslagit att medlemsstaterna samordnar utvärdering och offentliga samråd innan projekten får bygglov. Medlemsstaterna bör t.ex. kunna hålla gränsöverskridande samråd för **gränsöverskridande sträckor**1 (t.ex. broar och tunnlar).

Förslaget är kopplat till ett förslag om ändring av bestämmelserna om finansiering av TEN-T, så att gränsöverskridande delar av prioriterade projekt kan finansieras i högre grad.

3- KOMMENTARER TILL DEN GEMENSAMMA STÅNDPUNKTEN

Den gemensamma ståndpunkten innehåller synpunkter på de flesta av Europaparlamentets ändringar från första och andra behandlingen.

Förslaget från 2001: ändringarna 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 16, 19, 21 (delvis), 22, 24, 25, 26 (delvis), 27, 28, 30, 46 (i principiellt avseende), 48 och 51 har inarbetats helt eller med vissa modifieringar i den gemensamma ståndpunkten.

[1] KOM(2003) 564 slutlig.

Förslaget från 2003: ändringarna 1, 3, 6, 9, 16, 20 och 25 har inarbetats helt eller med smärre förtydliganden, och delar av ändringarna 33/rev, 42, 34, 43, 7, 8, 10, 11, 13, 19, 22 och 26 har accepterats. Däremot har ändringarna 2, 4, 5, 37, 44, 38, 12, 14, 15, 17, 18, 39/rev, 45, 21, 23 och 24 inte accepterats.

Den gemensamma ståndpunkten skiljer sig från Europaparlamentets ändringar främst i fråga om följande:

Definitionen av nätet (artikel 1): Flera av Europaparlamentets ändringar innebär att den allmänna beskrivningen av nätet ändras i detalj genom att nya politiska mål, knutpunkter mellan korridorer och logistiknav läggs till. Dessa ändringar accepteras inte, eftersom de går utöver artikelns syfte. Däremot har vissa av Europaparlamentets ändringsförslag inarbetats genom att **intermodalitet**, **randområdenas** tillgänglighet, **fjärrtrafik** till sjöss och **hållbar rörlighet** har lagts till i artikel 5 (som innehåller prioriteringarna för nätet).

Miljökonsekvensbedömning (artikel 8): Europaparlamentet ville i sitt förslag till ändringar i förslaget från 2001 att kommissionen skulle göra strategiska miljöbedömningar redan innan lagstiftning om detta hade antagits (direktiv 2001/42/EG), bedömningar i de tio kandidatländerna eller strategiska bedömningar av korridorer. De ändringarna är nu överflödiga, eftersom direktiv 2001/42/EG skall vara genomfört i juli 2004 och kandidatländerna kommer att bli medlemsstater i maj 2004; ändringarna finns sålunda inte med i den gemensamma ståndpunkten. Kommissionen har också tagit fram en utvidgad konsekvensbedömning som inbegriper miljökonsekvenserna av förslaget från 2003 (SEK(2003) 1060). Flera ändringar om miljöbedömning har inkluderats, och miljöbedömningens roll har stärkts ordentligt på följande områden: 1. Resultatet av miljöbedömningen enligt direktiv 2001/42/EG skall beaktas när medlemsstaterna utarbetar planer och program och när riktlinjerna skall revideras. 2. Kommissionen skall beakta resultaten av miljöbedömningen när den rapporterar om genomförandet av projekt och (i synnerhet) när den lägger fram förslag om ändring av riktlinjerna. 3. Även direktiv 79/409/EEG om bevarande av vilda fåglar inkluderas.

Höghastighetsleder till sjöss (artikel 12a): Flera delar av ändring 7 har inkluderats: utöver medlemsstaterna nämns medlemsstaternas **regioner** som en del av konceptet, **vattenvägar och kanaler** som länkar två höghastighetsleder till sjöss ingår i definitionen, vilket också gäller projekt som får en mera **vittgående nytta**, t.ex. isbrytning. Hänvisningen till villkoren i Marco Polo finns i skäl 16. Övriga delar av ändring 7 har inte godtagits. Hänvisningarna till artiklarna 87 och 88 i fördraget i kombination med de begränsningar som råder för startstödet (motiverade kapitalkostnader) är en ändring av kommissionens ursprungliga förslag, och är tillräckliga för att garantera konkurrensen mellan hamnar och operatörer.

Rapportering (artikel 18.3): I den gemensamma ståndpunkten har inarbetats den första delen av ändring 28 som innebär att rapportering om genomförande skall ske **vartannat år**. Den andra delen av ändringen – som gäller innehållet i rapporten – accepteras däremot inte, eftersom rådet inte anser att sådan detaljreglering behövs. Den finansiella informationen finns för övrigt i andra rapporter som kommissionen lägger fram regelbundet.

Förklaring om europeiskt intresse (artikel 19a): Kommissionen kan inte tänka sig att samråda med Europaparlamentet **innan** den lägger fram förslag om kraftigt försenade prioriterade projekt. Detta skulle strida mot kommissionens initiativrätt. Kommissionen kommer dock att informera Europaparlamentet om sådana åtgärder. Förslaget om översyn av projekt vart femtonde år med möjlighet att avföra projekt från listan accepterades inte i det ändrade förslaget från 2002, men finns nu åter med i den gemensamma ståndpunkten.

Bilaga III om prioriterade projekt: Flera av Europaparlamentets ändringar om prioriterade projekt i bilaga III har accepterats: förtydliganden om rättningen vid **Divaca** och **södra Ronchi** i projekt 6; att godslinjen **Algeciras-Bobadilla** nämns uttryckligen som en del av projekt 16; kanalen **Nord/Östersjön** nämns uttryckligen; **Prag–Linz** tas med i projekt 22. Projektet om den inre vattenvägen **Seine–Scheldt** har också accepterats som ett nytt projekt 30, eftersom det får stöd både i den gemensamma ståndpunkten och av Europaparlamentet. Övriga ändringar accepteras inte, antingen på grund av bristande stöd hos medlemsstaterna (i enlighet med artikel 156 i fördraget) eller för att de till största delen sträcker sig utanför den utvidgade unionen (ändringarna 19 (delvis), 21, 23, 24 och 25 (delvis)).

4- SLUTSATS

Kommissionen anser att den gemensamma ståndpunkt som antogs enhälligt den 14 april 2004 är förenlig med förslagets anda och mål. Kommissionen godtar alltså ståndpunkten.

Flera av Europaparlamentets ändringar från första och andra behandlingen har införts direkt eller inarbetats innehållsmässigt i den gemensamma ståndpunkten. Rådet, Europaparlamentet och kommissionen är således i stor utsträckning eniga om förslaget.

Kommissionen uppmanar därför Europaparlamentet att godta den gemensamma ståndpunkten.