

3.11. For at et fælles indre marked kan skabes og sikres opbakning, er det vigtigt, at demokratisk valgte organer involveres. Under henvisning til bemærk-

ningerne i punkt 3.1 er forslaget til direktiv derfor at foretrække frem for JAA-proceduren. Kommissionen har levet op til dette krav.

Bruxelles, den 29. april 1998.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalthavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III«

(98/C 214/11)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 24. marts 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 129 D at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport og Kommunikation, som udpegede Francis J. Whitworth til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. april 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 354. plenarforsamling af 29. og 30. april 1998, mødet den 29. april 1998, med 117 stemmer for og 8 hverken for imod følgende udtalelse.

1. Indledning og baggrund

1.1. Retsgrundlaget for de transeuropæiske net (TEN) findes i EF-traktatens artikel 129 B.

1.2. Artikel 129 C kræver, at der opstilles et sæt retningslinjer, som omfatter mål og prioriteter samt hovedlinjerne i de aktioner, der påtænkes gennemført for transeuropæiske net; i disse retningslinjer fastlægges projekter af fælles interesse.

1.3. Retningslinjerne for udvikling af det transeuropæiske net er fastlagt i beslutning nr. 1692/96/EF⁽¹⁾ (1996-beslutningen). Karakteristikaene for de forskellige transportformers netværk er fastlagt i beslutningens artikel 9 til 17. De specifikke net inden for vejtransport, jernbaner, indre vandveje, lufthavne og kombineret transport er illustreret med en række kort i bilag I til beslutningen. Bilag II indeholder kriterier og specifikationer for projekter af fælles interesse, mens bilag III indeholder en liste over de 14 prioriterede projekter, der blev godkendt på Det Europæiske Råd i Essen i december 1994.

1.4. Specifikationerne for udviklingen af søhavne behandles kun meget kort i 1996-beslutningen, og bilag I indeholder ikke nogen specifik skitseplan for søhavne. I en erklæring, der er vedføjet beslutningen, bebudede Kommissionen, at den i 1997, efter at have hørt de berørte parter og medlemsstater, ville fremlægge forslag til projekter vedrørende søhavne efter samme model som projekterne vedrørende lufthavne.

1.5. Kommissionen har gennemført omfattende høringer og indsamlet betydelige mængder relevante data vedrørende de fire maritime hovedområder. Med det foreliggende forslag ønsker Kommissionen at ændre 1996-beslutningen, idet den integrerer kriterier og specifikationer for søhavnerelaterede projekter og samtidig ændrer de i beslutningen indeholdte forslag vedrørende flod- og kanalthavne samt intermodale terminaler.

2. Kommissionens forslag

2.1. Generelt

2.1.1. Kommissionen har konkluderet, at såvel søhavnes som flod- og kanalthavnes og intermodale terminalers

⁽¹⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

placering i TEN må specificeres tydeligere i retningslinjerne af hensyn til opfyldelsen af de multimodale målsætninger for TEN. Kommissionen opfatter TEN som et multimodalt infrastrukturnet, som gradvist skal kombinere og integrere de forskellige transportformer og nationale net, og er af den opfattelse, at søhavne, flod- og kanalhavne samt omladningsfaciliteter er nødvendige forudsætninger for, at intermodal transport kan fungere inden for et sådant net. Kommissionen bemærker, at 1996-beslutningen ikke indeholder specifikke kriterier for udviklingen og placeringen af de vigtigste transportknudepunkter eller forbindelsespunkter i TEN.

2.1.2. Kommissionen forsøger at afhjælpe disse mangler med sit forslag til ændring af 1996-beslutningen, men begrænser for indeværende ændringerne til at omfatte integreringen af søhavne, flod- og kanalhavne samt forbindelsespunkter inde i land i relation til den intermodale godstransport.

2.1.3. Kommissionen giver en oversigt over specifikke ændringer til 1996-beslutningen, men det er umuligt at foretage en indgående vurdering af forslagets karakter uden at sammenholde dem med den oprindelige tekst. I de følgende punkter tilstræber ØSU derfor at skitsere de foreliggende forslag i en logisk rækkefølge og for hver enkelt sektor.

2.2. Søhavne

2.2.1. 1996-beslutningens artikel 12 foreslås ændret (forslagets artikel 1, stk. 3), så søhavnene i det transeuropæiske transportnet omfatter ca. 300 søhavne, som er åbne for al kommerciel trafik, og som er angivet på de nye skitseplaner i bilag I. Det kræves, at sådanne søhavne:

- har en samlet årlig trafikmængde på mindst 1 mio. ton fragt, eller
- har en samlet årlig trafikmængde på mindst 200 000 internationale passagerer (undtagen øerne i Det Ægæiske Hav og Det Ioniske Hav), eller
- udgør forbindelsespunkter mellem landbaserede led i det transeuropæiske net.

Det kræves endvidere, at søhavne- og søhavnerelaterede projekter af fælles interesse skal opfylde kriterierne og specifikationerne i bilag II.

2.2.2. Den væsentligste ændring i kriterierne og specifikationerne for søhavne af fælles interesse i afsnit 5 i bilag II er en ny bestemmelse om, at der skal lægges særlig vægt på projekter vedrørende:

- udvikling af short sea-skibsfart og sø-/flodtransport;

- opgradering af havneinfrastrukturen, især i havne på øer og i perifert beliggende regioner;
- forbedring af adgangsmuligheder til og fra oplandet gennem jernbaneforbindelser og forbindelser ad indre vandveje;
- udvikling af styrings- og informationssystemer.

2.2.3. Det er udtrykkeligt fastsat, at infrastrukturinvesteringer inden for havneområdet ikke er støtteberettigede i forbindelse med TEN, medmindre de opfylder kriterierne for udvikling af kombineret transport. Kommissionen begrundede denne bestemmelse med den stærke konkurrence, der hersker mellem havnene.

2.3. Flod- og kanalhavne

2.3.1. 1996-beslutningens artikel 11 foreslås ændret (forslagets artikel 1, stk. 2, litra b), så flod- og kanalhavne i det transeuropæiske net skal være:

- åbne for al kommerciel trafik;
- placeret på nettet i skitseplanen i bilag I;
- forbundet med andre transeuropæiske transportruter som vist i bilag I;
- udstyret med omladningsanlæg til intermodal transport.

2.3.2. Bilag I omfatter en ændret skitseplan over indre vandveje samt flod- og kanalhavne (7.2). Her er der angivet 35 specifikke flod- og kanalhavne.

2.3.3. De kriterier for flod- og kanalhavne, der er indeholdt i bilag II, afsnit 4, punkt A, udgår derfor, selv om de forskellige kategorier af infrastrukturprojekter bibeholdes.

2.4. Kombineret transport

2.4.1. 1996-beslutningens artikel 14 foreslås ændret (forslagets artikel 1, stk. 4), idet terminaler til intermodal omladning omdefineres (henvisningen til omladning, der inkluderer søveje, udgår). Det præciseres, at sådanne terminaler skal være:

- åbne for al kommerciel trafik;
- placeret på eller forbundet med én af de jernbanekorridorer, der er specificeret i bilag I;
- udstyret med omladningsanlæg til intermodal transport.

Terminalerne skal endvidere opfylde kriterierne og specifikationerne i bilag II, afsnit 7. I tredje led, der omhandler udbygning af havneområder med henblik på at udvikle eller forbedre omladning inden for kombineret transport, udgår henvisningen til vejtransport.

2.4.2. Skitseplanerne 7.1.A og 7.1.B i bilag I over jernbanekorridorer for kombineret transport erstattes med fire nye skitseplaner (7.1.0 til 7.1.4), der identificerer ca. 210 intermodale terminaler. Kommissionen bemærker, at de ændrede skitseplaner i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet ikke angiver den nøjagtige placering af terminaler, men i stedet terminalomladningsområder.

2.5. Jernbaner

2.5.1. Artikel 10, stk. 4, der specificerer jernbanenetets karakteristika, og afsnit 3 i bilag II ændres, så der også henvises til udviklingen af nye jernbanetjenester, især på grundlag af transeuropæiske hurtigruter for godstog.

2.6. Projekter, der er vedtaget af Det Europæiske Råd

2.6.1. I overensstemmelse med Det Europæiske Råds beslutning i Dublin i december 1996 er projektet »Motorvej Lissabon-Valladolid« i listen over projekter i bilag III blevet ændret til »Multimodal forbindelse mellem Portugal/Spanien og resten af Europa«.

3. Tidligere ØSU-udtalelser

3.1. I november 1994 vedtog ØSU en udtalelse om Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁽¹⁾, der senere blev vedtaget som beslutning nr. 1692/96/EF. Denne udtalelse var i sagens natur vidtfavnende, men i afsnittet om havne pegede ØSU på en række specifikke punkter:

- havne og søtransport er en væsentlig faktor for udviklingen af det transeuropæiske transportnet;
- projekter vedrørende udbygning af havne bør gå hånd i hånd med de forbindelser, der er planlagt for de øvrige transportformer i forbindelse med udviklingen af et transeuropæisk net;
- Kommissionens forslag om fremme af short sea shipping afventes med spænding;
- planerne må ikke føre til konkurrenceforvridninger havnene imellem;
- i en samlet intermodal strategi vil flodhavne spille en særlig rolle.

3.2. I udtalelsen om »Udviklingen inden for short sea shipping i Europa«⁽²⁾, som blev vedtaget i januar 1996, krævede ØSU, at short sea shipping integreres i TEN på

linje med de andre transportformer. Det bifaldt også Kommissionens forslag om forbedring af havnens infrastrukturer og effektivitet og påpegede udtrykkeligt, at de små og mellemstore havnes rolle må styrkes.

3.3. I en række udtalelser, senest i udtalelsen af oktober 1997 om Kommissionens meddelelse om intermodalitet og intermodal godstransport i Den Europæiske Union⁽³⁾, har ØSU lagt stor vægt på forbedringen og udbygningen af den intermodale transport og påpeget, at havnene spiller en stor rolle i et intermodalt net.

3.4. I udtalelsen om transeuropæiske hurtigruter for godstog, der blev vedtaget i januar 1998, bifaldt ØSU Kommissionens forslag. ØSU betragter etableringen af disse hurtigruter som et vigtigt led i moderniseringen af de europæiske jernbaner.

4. Generelle bemærkninger

4.1. Som allerede bemærket bevirker den form, Kommissionens forslag fremlægges i, at det er særdeles vanskeligt at vurdere deres samlede virkning. Efter ØSU's mening burde forslaget have omfattet beslutningen i dens nuværende form med angivelse af de foreslåede ændringer i en anden skrifttype eller med understregninger.

4.2. ØSU bifalder generelt Kommissionens erkendelse af, at havnene uvægerligt må spille en stor rolle i det europæiske transportnet, og at det er bydende nødvendigt for dem at have effektive forbindelser til andre transportformer. I tråd med sine tidligere udtalelser bifalder ØSU også Kommissionens fokusering på udviklingen af intermodale faciliteter og dens fastlæggelse af vigtige korridorer og forbindelsespunkter.

4.3. Kommissionens strategi er i bund og grund fragmenteret, eftersom hver enkelt transportform behandles særskilt og specifikt. Efter ØSU's opfattelse er det nødvendigt at udvikle en overordnet strategi, som knytter forslagene inden for de enkelte transportformer sammen med transportnettets formål og målsætninger som angivet i 1996-beslutningens artikel 1 og 2. Uden en sådan strategi vil det ikke være muligt at foretage en konstruktiv evaluering af det transeuropæiske netværk.

4.4. Selv om artikel 12 og det ændrede afsnit 5 i bilag II henviser til kystsejlad og søtransport over kortere afstande, anerkendes det ikke i tilstrækkeligt omfang, at udviklingen af disse transportformer kan yde et betydeligt bidrag til en bæredygtig mobilitet. ØSU mener

⁽¹⁾ EFT C 397 af 31.12.1994, s. 23.

⁽²⁾ EFT C 97 af 1.4.1996, s. 15.

⁽³⁾ EFT C 19 af 31.1.1998, s. 25.

ikke, at forslagene i tilstrækkelig grad imødekommer dets udtalelse om udviklingen af short sea shipping i Europa.

4.5. Det er beklageligt, at vejtransport stort set elimineres i forbindelse med udviklingen af søhavne og kombineret transport inden for TEN. ØSU støtter fuldt ud udviklingen af intermodal transport som en væsentlig faktor for en bæredygtig mobilitet, men mener ikke, at Kommissionen kan se bort fra, at en meget stor del af de varer, der håndteres i EU's havne, for øjeblikket transporteres ad vej, og at vejtransportprojekter trods alt må spille en vis rolle, når det gælder om at integrere havnene og terminalerne i TEN.

5. Særlige bemærkninger

5.1. Søhavne

5.1.1. Efter ØSU's mening bør tærskelværdierne for fragt eller internationale passagerer i den nye artikel 12, stk. 2, anvendes med en vis fleksibilitet, hvis andre kriterier er opfyldt. Hvis tærskelværdierne anvendes for kategorisk, er der risiko for, at mindre havne, der virkelig har mulighed for at yde et væsentligt bidrag til udviklingen af kystsejlad og short sea shipping, ikke kan komme i betragtning til støtte. I forbindelse med litra b), andet afsnit, er der desuden andre områder, hvor der er en omfattende indenrigstrafik mellem øer.

5.1.2. ØSU er meget betænkelig ved det nye stk. 4 i bilag II, afsnit 5, hvor det fastslås, at infrastrukturinvesteringer inden for havneområdet ikke kan komme i betragtning til fællesskabsstøtte i forbindelse med trans-europæiske net, bortset fra projekter af fælles interesse, der vedrører kombineret transport i havneområder som anført i bilag II, afsnit 7.

5.1.3. Bestemmelsen synes at indebære, at infrastrukturinvesteringer, der ikke vedrører kombineret transport, kan komme i betragtning, hvis de foretages lige uden for et havneområde, men ikke hvis de foretages inden for havneområdet; dette kan give anledning til tvivlsom adfærd og en unaturlig placering af projekter for at optimere mulighederne for at opnå støtte. Hertil kommer, at manglen på en definition af begrebet infrastruktur kan skabe uklarhed.

5.1.4. Følgen kan meget vel blive en uensartet og inkonsekvent anvendelse af kriterierne for havne og havnerelaterede projekter af fælles interesse som defineret i bilag II, afsnit 5. Dette kan medføre betydelige konkurrenceskævheder mellem havne, der udvælges til sådanne projekter, og andre havne. Som Kommissionen selv påpeger, er havnetransportsektoren særlig følsom over for konkurrence havnene imellem, fordi (privat-

finansierede, ikke statsfinansierede) havne i mange tilfælde konkurrerer om trafikken til og fra et fælles opland.

5.1.5. Visse kredse inden for havnesektoren mener derfor, at det nok ville være mere retfærdigt, om EU-støtten blev tildelt til gennemførlighedsundersøgelser i tilknytning til havneudviklingsprojekter. På den anden side vil det generelt tjene gennemførelsen af TEN-målsætningerne, hvis finansieringen af større, omfattende havneprojekter ikke hindres af usmidige bureaukratiske regler. ØSU opfordrer Kommissionen til at gøre sig fornyede overvejelser om dette vanskelige spørgsmål og om de konkrete konsekvenser, som vedtagelsen af det foreliggende forslag i visse tilfælde ville få.

5.2. Kombineret transport

5.2.1. Med den foreslåede ændring til artikel 14, stk. 1, andet led, udgår henvisningen til søveje i forbindelse med terminaler, der er udstyret med anlæg til intermodal omladning mellem forskellige transportformer. ØSU finder dette skridt tvivlsomt og mener i overensstemmelse med de generelle bemærkninger i punkt 4.4 ovenfor, at der i forbindelse med de kombinerede transportnets karakteristika bør sættes særlig fokus på kystsejlad og short sea shipping.

5.2.2. I forbindelse med bilag II, afsnit 7, foreslås det, at kriterierne for projekter af fælles interesse bør betragtes som en specifikation og ikke som et supplement til listen over projekter i bilag I.

5.2.3. I nævnte kriterier henvises der i andet led til indretning af omladningsfaciliteter i form af fast eller mobilt udstyr. Der bør være en tilsvarende henvisning i bilag II, afsnit 5, stk. 3, hvis søtransport ikke skal stilles dårligere på det punkt.

5.2.4. Der henvises ikke længere til vejtransport i tredje led, der omhandler udbygning af havneområder, som gør det muligt at udvikle eller forbedre omladningen mellem søtransport og andre transportformer som led i den kombinerede transport. ØSU fastholder, at den intermodale transport ikke kan udvikles, medmindre vejtransporten inddrages i et passende omfang. Der er mange tilfælde, hvor et projekt i et havneområde, som sigter mod at forbedre omladningen mellem sø- og vejtransport, kan være hensigtsmæssigt — f.eks. anlæggelse af en ringvej, der fører trafikken til og fra en havneinstallation uden om byens centrum. ØSU må derfor sætte spørgsmålstegn ved denne udeladelse.

5.3. Jernbaner

5.3.1. ØSU bifalder, at artikel 10, stk. 4, og bilag II, afsnit 3, ændres, så de nu omfatter udviklingen af nye

jernbanetjenester på grundlag af især transeuropæiske hurtigruter for godstog.

5.4. Projekter, der er vedtaget af Det Europæiske Råd

5.4.1. I overensstemmelse med Det Europæiske Råds beslutning i Dublin i december 1996 er projektet »Motorvej Lissabon-Valladolid« i listen over projekter i bilag III blevet ændret til »Multimodal forbindelse mellem Portugal/Spanien og resten af Europa«. ØSU tager dette til efterretning og bifalder, at der udvikles en multimodal forbindelse.

6. Konklusioner

6.1. ØSU så gerne, at der i den nærmeste fremtid blev fremlagt en oversigt over det samlede transeuropæiske transportnet.

6.2. Dette bør følges op med en evaluering på grundlag af konkrete mål, især i forbindelse med det intermodale net. Det Økonomiske og Sociale Udvalg ønsker at blive hørt både om dette spørgsmål og om de beretninger om gennemførelsen og revisionen af retningslinjerne, som Kommissionen skal fremlægge i henhold til artikel 18 og 21.

Bruxelles, den 29. april 1998.

Tom JENKINS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Rådets beslutning om et flerårigt rammeprogram for aktioner inden for energisektoren (1998-2002) og dertil knyttede foranstaltninger«

(98/C 214/12)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 4. februar 1998 under henvisning til EF-traktatens artikel 198 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Energi, Kernekraft og Forskning, som udpegede Claus-Benedict von der Decken til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 7. april 1998.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 354. plenarforsamling af 29. og 30. april 1998, mødet den 29. april 1998, med 115 stemmer mod 0 og 3 hverken for eller imod, følgende udtalelse.

1. Indledning

1.1. Forslaget til rådsbeslutning består af en begrundelse og syv bilag:

— Bilag I indeholder forslaget til beslutning.

— Bilag II beskriver de finansielle aspekter af det første område, som omfatter den horisontale aktion fremtidsanalyser og overvågning af markederne.

— Bilag III beskriver de finansielle aspekter af det andet område, som omfatter den horisontale aktion internationalt energisamarbejde, der i dag gennemføres under SYNERGI-programmet.

— Bilag IV beskriver temaprogrammet om fremme af vedvarende energi samt dets finansielle aspekter. Det dækkes i dag af ALTENER II.

— Bilag V omhandler aktionsområdet energieffektivitet og CO₂-emissioner samt dets finansielle aspekter. Det dækkes i dag af SAVE II.

— Bilag VI omhandler CARNOT-programmet.

— Bilag VII beskriver de finansielle aspekter af samarbejdet med de nye uafhængige stater og transport af radioaktivt materiale, herunder bekæmpelse af ulovlig handel.

1.2. Formålet med energirammeprogrammet er at sikre, at aktioner, der iværksættes som led i energipolitik-