

3.11. För att en enhetlig inre marknad skall skapas och bli accepterad är det viktigt att de demokratiskt valda organen deltar. Av detta skäl och med hänvisning

till kommentarerna under punkt 3.1 är förslaget till direktiv att föredra framför JAA-förfarandet. Kommissionens förslag ligger i linje med detta önskemål.

Bryssel den 29 april 1998.

Ekonomiska och sociala kommitténs
ordförande
Tom JENKINS

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG, vad gäller kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III"

(98/C 214/11)

Den 24 mars 1998 beslutade rådet i enlighet med artikel 129d i EG-fördraget att rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för transport och kommunikation, som ansvarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 8 april 1998. Föredragande var Francis J. Whitworth.

Vid sin 354:e plenarsession den 29-30 april 1998 (sammanträdet den 29 april 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén enhälligt följande yttrande med 117 röster för och 8 nedlagda röster.

1. Inledning och bakgrund

1.1. Den rättsliga ramen för det transeuropeiska transportnätet (TEN) finns i artikel 129b i Romfördraget.

1.2. Artikel 129c föreskriver att ett antal riktlinjer skall fastställas. Dessa riktlinjer skall omfatta målsättningar, prioriteringar och huvudlinjer för de åtgärder som förutses när det gäller TEN samt identifiera ett antal projekt av gemensamt intresse.

1.3. I beslut 1692/96/EG⁽¹⁾ fastställs riktlinjer för utveckling av TEN. Nätverkens karaktäristik när det gäller de olika transportsätten fastställdes i artiklarna 9-17 i beslutet. De särskilda nätverk som föreslås för transporter på väg, järnväg och inre vattenvägar, samt när det gäller flygplatser och kombinerade transporter illustrerades av ett antal kartor i bilaga 1 till beslutet. Bilaga 2 innehöll kriterier och specifikationer när det gäller projekt av allmänt intresse, medan bilaga 3 omfattade en förteckning av de 14 projekt som antogs vid Europeiska rådets möte i Essen i december 1994.

1.4. Kusthamnarnas utveckling behandlades enbart i korthet i beslutet och det fanns inget särskilt transportnätsschema för dessa transporter i bilaga 1. I ett uttalande som bifogades beslutet meddelade kommissionen att man under 1997 — efter att ha rådfrågat de berörda parterna och medlemsstaterna — skulle lägga fram ett förslag när det gäller hamnprojekt enligt en modell som liknar den som användes när det gäller flygplatser.

1.5. Omfattande diskussioner har ägt rum och kommissionen har samlat in en stor mängd aktuell information från de fyra stora sjöfartsregionerna. Kommissionen vill med det aktuella förslaget ändra 1996 års beslut för att kunna införliva kriterier och specifikationer när det gäller hamnprojekt och samtidigt ändra förslagen i beslutet när det gäller inlandshamnar och intermodala terminaler.

2. Kommissionens förslag

2.1. Allmänt

2.1.1. Kommissionen har kommit fram till att kusthamnarnas, samt inlandshamnarnas och de intermodala

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

terminalernas ställning måste klargöras i riktlinjerna för att underlätta genomförandet av de transeuropeiska transportnätens multimodala målsättningar. Kommissionen beaktar TEN som ett multimodalt infrastruktur-nät som efter hand skall kombinera och integrera de olika transportsätten och de nationella nätverken, och anser att kusthamnar, inlandshamnar och omlastningsanläggningar är en förutsättning för att de intermodala transporterna skall fungera inom ett sådant nätverk. Kommissionen noterar att 1996 års beslut inte omfattar särskilda kriterier för utveckling och lokalisering av viktiga transportsätt eller förbindelsepunkter inom TEN.

2.1.2. Kommissionen strävar efter att rätta till bristerna genom sitt förslag om att ändra 1996 års beslut, men begränsar sina ändringar på detta stadium till integration av kusthamnar, inlandshamnar och förbindelsepunkter i inlandet när det gäller intermodala transporter.

2.1.3. Kommissionsdokumentet tar upp särskilda ändringar av 1996 års beslut, men det är omöjligt att förstå förslagen utan att jämföra dem med originaltexten. Därför försöker kommittén under följande punkter att sammanfatta de aktuella förslagen i logisk följd för varje enskild sektor.

2.2. Kusthamnar

2.2.1. När det gäller att ersätta artikel 12 i 1996 års beslut (artikel 1.3 i förslaget) föreslås det att kusthamnarna i det transeuropeiska nätet skall omfatta de cirka 300 hamnar som är öppna för all kommersiell trafik och som omfattas av de nya översiktsplanerna i den reviderade bilaga I. I bilagan anges det att dessa kusthamnar skall uppfylla ett av följande kriterier:

- Den totala årliga fraktvolymen skall uppgå till minst 1 miljon ton.
- Det totala årliga passagerarantalet skall uppgå till minst 200 000 internationella passagerare (med undantag för öarna i Egeiska havet och Joniska havet).
- De skall tillhandahålla anslutningar till landförbindelser i det transeuropeiska nätet.

Dessutom anger denna bilaga att kusthamnar och projekt av gemensamt intresse som avser kusthamnar skall uppfylla kriterierna och specifikationerna i bilaga II.

2.2.2. Den största förändringen av kriterier och specifikationer av gemensamt intresse avseende kusthamnar i avsnitt 5 i bilaga II är ett tillägg som föreskriver att projekt som rör följande områden skall uppmärksammas särskilt:

- Utveckling av närsjöfarten och sjöfarten på hav och inre vattenvägar.

- Utveckling av hamninfrastrukturen, särskilt i hamnar på öar och i randområden.
- Förbättring av tillgängligheten till inlandet, särskilt genom tågförbindelser och förbindelser med de inre vattenvägarna.
- Utveckling av styrnings- och informationssystem.

2.2.3. Det finns en särskild bestämmelse som föreskriver att investeringar i hamninfrastruktur inte är berättigade till ekonomiskt stöd inom området för transeuropeiska nät, utom när dessa investeringar uppfyller kriterierna för utveckling av kombinerade transporter. Detta beror, enligt kommissionen, på den stora konkurrensen mellan hamnarna.

2.3. Inlandshamnar

2.3.1. Den föreslagna ändringen av artikel 11 i 1996 års beslut (artikel 1.2 b i förslaget) anger att inlandshamnar inom det transeuropeiska nätet skall vara:

- öppna för all kommersiell trafik,
- angivna i planen i bilaga I,
- förbundna med andra transportvägar enligt bilaga I och
- utrustade med anläggningar för omlastning av gods för intermodal transport.

2.3.2. I bilaga I finns en ändrad plan när det gäller inre vattenvägar och inlandshamnar (avsnitt 7.2) som omfattar 35 särskilda inlandshamnar.

2.3.3. Följaktligen stryks kriterierna för inlandshamnar under punkt A i avsnitt 4 i bilaga II även om olika kategorier för infrastrukturprojekt har behållits.

2.4. Kombinerade transporter

2.4.1. De föreslagna ändringarna av artikel 14 i 1996 års beslut (artikel 1.4 i förslaget) ändrar definitionen av terminaler med anläggningar för intermodal omlastning (genom att hänvisningen till omlastning som inkluderar sjövägar stryks) och specificerar att dessa terminaler skall vara:

- öppna för all kommersiell trafik,
- belägna vid eller förbundna med en järnvägskorridor enligt bilaga I och
- utrustade med omlastningsanläggningar för intermodal transport.

Terminalerna skall även uppfylla kriterierna och specifikationerna i avsnitt 7 i bilaga II. I detta avsnitts tredje strecksats (som manar till anpassning av hamnområden för att utveckla eller förbättra omlastning vid kombinerade transporter) har hänvisningen till vägtransporter strukits.

2.4.2. De två planerna 7.1.A och 7.1.B i bilaga I som omfattade järnvägskorridorer för kombinerade transporter ersätts med fyra nya planer 7.1.0-7.1.4 som visar cirka 210 intermodala terminaler. Kommissionen noterar att översiktsplanerna, i enlighet med subsidiaritetsprincipen, inte preciserar några exakta terminalområden utan identifierar omlastningsområden.

2.5. Järnvägsnätverk

2.5.1. Artikel 10.4 som specificerar järnvägsnätverkens särskilda egenskaper och avsnitt 3 i bilaga II har ändrats för att omfatta hänvisningar till utveckling av nya järnvägstjänster i synnerhet med utgångspunkt i "transeuropeiska godskorridorer för järnvägsfrakt" (Trans-European Rail Freight Freeways).

2.6. Projekt som antagits av Europeiska rådet

2.6.1. I förteckningen i bilaga III har benämningen "Multimodal förbindelse Portugal/Spanien och övriga Europa" ersatt benämningen "Motorväg Lissabon-Valladolid" för att stämma överens med Europeiska rådets beslut i Dublin i december 1996.

3. Tidigare kommittéyttranden

3.1. I november 1994 antog kommittén ett yttrande om förslag till beslut om det trans-europeiska nätverket som slutligen blev beslut 1692/96/EG⁽¹⁾. Detta yttrande var mycket omfattande, och i det avsnitt som behandlade hamnar framhölls följande punkter:

- Hamnar och sjötransporter är en nyckelfaktor när det gäller utvecklingen av det transeuropeiska nätet.
- Hamnutvecklingsprojekt skall gå hand i hand med de förbindelser som planerats inom det transeuropeiska nätet för andra transportsätt.
- Förslag till utveckling av närsjöfarten är mycket angelägna.
- Planerna får inte leda till att konkurrensen störs mellan olika hamnar.
- Inlandshamnar kommer att spela en viktig roll inom alla övergripande intermodala strategier.

3.2. I sitt yttrande om "Utvecklingen av närsjöfart i Europa"⁽²⁾ som antogs i januari 1996 förespråkade kommittén att närsjöfarten helt skulle integreras i det

transeuropeiska nätet som en likvärdig partner till andra transportsätt. ESK välkomnade också kommissionens förslag att förbättra infrastrukturen och effektivitet i hamnarna och särskilt att öka de små och medelstora hamnarnas roll.

3.3. I en rad yttranden [det senaste antogs i oktober 1997 och gällde kommissionens meddelande om "Intermodalitet och intermodal godstransport i Europeiska unionen"⁽³⁾] har kommittén lagt särskild tonvikt vid förbättring och utvidgning av de intermodala transporterna och framhållit hamnarnas betydelse i alla intermodala nätverk.

3.4. I det yttrande om "transeuropeiska godskorridorer (freeways) för järnvägsfrakt" som kommittén antog i januari 1998 välkomnades kommissionens förslag. Skapandet av godskorridorer sågs som ett viktigt steg mot en vitalisering av Europas järnvägar.

4. Allmänna kommentarer

4.1. Som redan noterats är det särskilt svårt att bedöma de samlade effekterna av kommissionens förslag i den form de nu har. Kommittén anser att man i dokumentet borde återge det ändrade beslutet i dess helhet och framhäva de föreslagna ändringarna med markerad stil eller understrykning.

4.2. Generellt sett välkomnar kommittén att kommissionen erkänner att hamnarna spelar en viktig roll i det europeiska transportnätverket och att det är av avgörande betydelse för dem att ha effektiva förbindelser med andra transportsätt. I linje med tidigare yttranden välkomnar kommittén även att kommissionen lägger särskild tonvikt på uppbyggnaden av intermodala anläggningar och att kommissionen kartlägger viktiga godskorridorer och anslutningspunkter.

4.3. Kommissionen använder en i grunden fragmentarisk metod, eftersom man behandlar varje transportsätt för sig och i specifika termer. Kommittén anser att man måste utforma en övergripande strategi för förslagen rörande olika transportsätt, i enlighet med det syfte och de målsättningar för de transeuropeiska transportnäten som anges i artiklarna 1 och 2 i 1996 års beslut. Utan en sådan strategi är det inte möjligt att genomföra en slutgiltig utvärdering av de transeuropeiska transportnäten.

4.4. Även om kusttrafiken och närsjöfarten nämns i artikel 12 och i det ändrade avsnitt 5 i bilaga II, ges inte ett tillräckligt erkännande av det bidrag som en utveckling av dessa transportsätt kan ge till utformningen av en hållbar rörlighet. ESK anser att förslagen inte

⁽¹⁾ EGT C 397, 31.12.1994, s. 23.

⁽²⁾ EGT C 97, 1.4.1996, s. 15.

⁽³⁾ EGT C 19, 31.1.1998, s. 25.

räcker som svar på de viktigaste frågorna i kommitténs yttrande om utvecklingen av närsjöfart i Europa.

4.5. Kommittén är missnöjd med vad som framstår som ett nästan totalt utelämnande av vägtransporter som ett bidrag till utvecklingen av kusthamnar och kombinerade transporter i samband med det transeuropeiska transportnätet. ESK stöder helt uppfattningen att det är av avgörande betydelse att utveckla de intermodala transportererna för att kunna upprätthålla en hållbar rörlighet, men menar samtidigt att kommissionen inte kan bortse från att en oerhört stor del av den varumängd som passerar gemenskapens hamnar i dagsläget går via vägtransporter och att vägtransportprojekt måste tillåtas spela en viss roll när hamnar och terminaler skall integreras inom det transeuropeiska transportnätet.

5. Särskilda kommentarer

5.1. Kusthamnar

5.1.1. Kommittén anser att de trösklar beträffande fraktvolym och internationell passagerartrafik som anges i den nya artikel 12.2 bör tillämpas med viss försiktighet och med beaktande av de andra kriterier som måste uppfyllas. Om tröskelvärdena tillämpas alltför strikt finns en risk att mindre hamnar med påtagliga möjligheter att bidra till utvecklingen av kusttrafiken och närsjöfarten inte kommer att anses vara kvalificerade att ingå i utvecklingsprojekten. Vad beträffar punkt 12.2 (b) finns det dessutom andra områden där inrikestrafiken mellan öar eller till fastlandet är av betydande omfattning.

5.1.2. Bestämmelsen i den nya punkt 4 i avsnitt 5 i bilaga II, där det anges att investeringar i infrastruktur inom hamnområden inte är berättigade till finansiellt stöd från gemenskapen inom området transeuropeiska nät, utom för projekt av gemensamt intresse som avser kombinerade transporter inom hamnområden i enlighet med avsnitt 7 i bilaga II, ger upphov till ett antal frågor.

5.1.3. Det tycks framgå av denna bestämmelse att utveckling av infrastruktur som inte avser kombinerade transporter kan vara berättigade till stöd om de är belägna strax utanför ett hamnområde men inte inom det. Detta skulle kunna leda till missförhållanden och konstlad lokalisering av projekt för att maximera rätten till finansiellt stöd. Avsaknaden av en definition av "infrastruktur" kan också komma att skapa osäkerhet.

5.1.4. Det kan mycket väl finnas utrymme för variationer och inkonsekvenser vid tillämpningen av kriterierna för hamnar och hamnrelaterade projekt av gemensamt intresse enligt definitionen i avsnitt 5 i bilaga II. Detta kan komma att leda till betydande skillnader vad gäller fördelar och nackdelar i konkurrensen mellan de hamnar som valts ut för att ingå i projekt och övriga hamnar. Kommissionen inser också att hamntransportbranschen är särskilt känslig för konkurrens mellan olika hamnar,

eftersom hamnar (som drivs av enskilda aktörer och inte i nationellt intresse) i många fall konkurrerar om trafik till och från ett visst uppland.

5.1.5. En del av dem som har intressen i hamnar anser därför att gemenskapsstödet skulle vara mer rättvist om det användes till genomförbarhetsstudier rörande hamnutveckling. Å andra sidan är det i samband med främjandet av målen för transeuropeiska nät av allmänt intresse att stödet till stora och betydande hamnutvecklingsprojekt inte hindras på grund av stelbenta byråkratiska regler. Kommittén föreslår att kommissionen ytterligare tänker över denna komplicerade aspekt och vilka praktiska effekter ett antagande av förslaget kan få i olika fall.

5.2. Kombinerade transporter

5.2.1. Genom den föreslagna ändringen av andra strecksatsen i artikel 14 tar man bort den befintliga hänvisningen till sjövägar i samband med terminaler med anläggningar för intermodal omlastning mellan olika transportsätt. Kommittén ifrågasätter denna utslutning och menar i linje med den allmänna kommentaren under punkt 4.4 ovan att kusttrafiken och närsjöfarten särskilt skall lyftas fram i beskrivningen av det kombinerade transportnätverket inom de transeuropeiska näten.

5.2.2. Vad gäller avsnitt 7 i bilaga II föreslås att kriterierna för projekt av allmänt intresse skall betraktas som en specifikation och inte som ett tillägg till förteckningen över projekt i bilaga I.

5.2.3. I dessa kriterier finns i andra strecksatsen en särskild hänvisning till installering av fasta eller rörliga omlastningsanordningar. Det bör finnas en liknande hänvisning i avsnitt 5.3 i bilaga II om sjötransporterna inte skall drabbas av nackdelar i detta avseende.

5.2.4. I tredje strecksatsen, som handlar om utbyggnad av hamnområden för att utveckla eller förbättra omlastning av containrar mellan sjötransport och andra transportsätt, har hänvisningen till vägtransporter tagits bort. Kommittén hävdar att den intermodala principen inte kan utvecklas om vägtransporterna inte tillåts spela en välvägd roll. Det finns många fall då det kan vara lämpligt att genomföra projekt i ett hamnområde för att förbättra omlastningen mellan sjötransport och vägtransport — t.ex. utbyggnad av en vägförbindelse till en hamnanläggning så att vägen dras förbi ett stadscentrum. Kommittén ifrågasätter därför detta utelämnande.

5.3. Järnvägsnät

5.3.1. Kommittén ställer sig bakom den ändring av artikel 10.4 och avsnitt 3 i bilaga II som innebär att en hänvisning läggs till rörande utvecklingen av nya

järnvägstjänster, särskilt med utgångspunkt i transeuropeiska godskorridorer ("freeways") för järnvägsfrakt.

5.4. Projekt som antagits av Europeiska rådet

5.4.1. Kommittén noterar att man i bilaga III har ersatt benämningen av projektet "Motorväg Lissabon-Valladolid" med benämningen "Multimodal förbindelse mellan Portugal/ Spanien och övriga Europa" i enlighet med Europeiska rådets beslut i Dublin i december 1996. ESK företrar också att en multimodal förbindelse skapas.

6. Slutsats

6.1. Kommittén skulle vilja att man inom en nära framtid presenterar en översikt över hela det transeuropeiska transportnätet.

6.2. Detta skulle kunna följas upp med en bedömning på grundval av fastlagda mål, särskilt rörande intermodala nät. Ekonomiska och sociala kommittén skulle också vilja bli rådfrågad dels i detta ärende, dels vad gäller de rapporter som kommissionen i enlighet med artiklarna 18 och 21 är ålagd att utarbeta rörande genomförande och översyn av riktlinjerna.

Bryssel den 29 april 1998.

Ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Tom JENKINS

Yttrande från Ekonomiska och sociala kommittén om "Förslag till rådets beslut om antagande av ett flerårigt ramprogram för insatser inom energisektorn (1998-2002) och därmed sammanhängande åtgärder"

(98/C 214/12)

Den 4 februari 1998 beslutade rådet att i enlighet med artikel 198 i EG-fördraget rådfråga Ekonomiska och sociala kommittén om ovannämnda förslag.

Sektionen för energi, kärnkraft och forskning som fick uppdraget att förbereda ärendet antog sitt yttrande den 7 april 1998. Föredragande var Claus-Benedict von der Decken.

Vid sin 354:e plenarsessionen den 29-30 april 1998 (sammanträdet den 29 april 1998) antog Ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 115 röster för och 3 nedlagda röster.

1. Inledning

1.1. Dokumentet med förslag till rådsbeslut består av ett avsnitt med motivering samt sju bilagor enligt följande:

- Bilaga I innehåller ett utkast till beslut.
- Bilaga II innehåller en finansieringsöversikt för första delen av den övergripande åtgärden som omfattar framtidsanalys, prognoser och marknadsuppföljning.
- Bilaga III innehåller en finansieringsöversikt för andra delen av den övergripande åtgärden som omfattar främjande av internationellt samarbete inom energisektorn och som för närvarande täcks av Synergy-programmet.

- Bilaga IV innehåller en beskrivning av det tematiska programmet för främjande av förnybara energikällor inom gemenskapen, samt en finansieringsöversikt. Detta program täcks för närvarande av programmet Altener II.
- Bilaga V innehåller en beskrivning av det tematiska programmet för en effektiv energianvändning och en minskning av koldioxidutsläppen, samt en finansieringsöversikt. Detta program täcks för närvarande av programmet Save II.
- Bilaga VI beskriver programmet Carnot.
- Bilaga VII behandlar finansiella frågor med anknytning till samarbetet med de nya oberoende staterna, inklusive transport av radioaktivt material och bekämpning av olaga handel med sådant material.

1.2. Ramprogrammet "Energi" syftar till att garantera samstämmiga och effektiva energipolitiska åtgärder.