

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet ⁽¹⁾

(2003/C 20 E/25)

(Text av betydelse för EES)

KOM(2002) 542 slutlig — 2001/0229(COD)

(Framlagt av kommissionen den 26 september 2002)

(Ändringar anges genom understrykningar/överstrykningar i texten)

MOTIVERING

Vid plenarsammanträdet den 30 maj 2002 godkände Europaparlamentet med vissa ändringar kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet. Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén har också givit sitt stöd till lagstiftningsinitiativet:

- Förslaget, KOM (2001)544, antogs av kommissionen den 2 oktober 2001.
- Regionkommitténs yttrande antogs den 15 maj 2002.
- Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande antogs den 21 mars 2002.
- Europaparlamentets yttrande vid den första behandlingen antogs den 30 maj 2002.

Europaparlamentet samtycker till de viktigaste delarna i kommissionens förslag, men har lagt fram ett antal ändringsförslag. På grundval av dessa föreslår kommissionen att det förs in vissa nya bestämmelser i den ursprungliga texten.

Det har ännu inte nåtts någon politisk överenskommelse i rådet. Europeiska kommissionen lägger fram detta omarbetade förslag för att underlätta processen för att uppnå de mål som Europeiska rådet fastställde i Barcelona ⁽²⁾.

1. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM GODTAGITS/DELVIS GODTAGITS

I det ändrade förslaget har kommissionen tagit med texten eller sakinnehållet i parlamentets ändringsförslag 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 15 (delvis), 16, 22, 23 (delvis), 24, 26 (delvis), 28, 48 och 51, vilka syftar till att skärpa vissa bestämmelser eller klargöra texten i det ursprungliga förslaget. Ändringarna i artikel 8 om miljön har föreslagits på grundval av vissa idéer i ändringsförslag 20.

1.1 Skäl

Följande har tagits med:

- I skäl 1, "internationell rörlighet" som ett centralt mål för politiken för det transeuropeiska transportnätet (ändringsförslag 1).
- I skäl 2, en hänvisning till behovet av att förbättra överensstämelsen mellan riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet och planeringen av de finansiella instrumenten på gemenskapsnivå (strukturfonderna, sammanhållningsfonden och budgeten för det transeuropeiska nätet) (ändringsförslag 2).

⁽¹⁾ EGT C 362 E, 18.12.2001, s. 205.

⁽²⁾ Europeiska rådet har begärt att rådet och Europaparlamentet senast i december 2002 skall anta de reviderade riktlinjerna med tillhörande finansiella bestämmelser för de transeuropeiska näten, inbegripet de nya prioriterade projekt som fastställts av kommissionen, i syfte att förbättra transportförhållandena med hög säkerhet i hela Europeiska unionen och undanröja flaskhalsar i områden som bl.a. Alperna, Pyrenéerna och Östersjön.

- I skäl 3, en hänvisning till prioriteringen att främja miljövänligare transportsätt (ändringsförslag 3).
- I skäl 5, en hänvisning till bedömningen av nya planers och programs miljöpåverkan, enligt direktiv 2001/42/EG (ändringsförslag 4).
- I skäl 6, en hänvisning till de mål som anges i vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden", framför allt målet att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportsektorns tillväxt och i detta sammanhang minska överbelastningen i trafiken, främst på vägarna (ändringsförslag 5), och främja en övergång till andra transportsätt.
- I skäl 7, en hänvisning till främjandet av sjöfart på inre vattenvägar (ändringsförslag 6).
- I skäl 8, en hänvisning till en framtida översyn av riktlinjerna och till närsjöfart (ändringsförslagen 7 och 48).
- I skäl 11, ett förtydligande om förberedelserna inför utvidgningen av det transeuropeiska transportnätet till kandidatländerna (ändringsförslag 8).
- I skäl 21, en hänvisning till utvidgningens konsekvenser för anslagen till det transeuropeiska nätet i nästa budgetplan (ändringsförslag 11).

1.2 Artikel 5 (riktlinjernas prioriteringar)

Följande har tagits med:

- En hänvisning till målet om balanserad territoriell utveckling i den andra prioriteringen (ändringsförslag 14).
- Förstärkningen i den fjärde prioriteringen av åtgärder för att främja närsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar (ändringsförslag 16).
- Förstärkningen i den sjätte prioriteringen av målet att främja intermodalitet genom att upprätta intermodala terminaler eller bygga ut intelligenta transportsystem (ändringsförslag 15).

1.3 Artikel 8 (skydd av miljön)

Följande har ändrats med anledning av Europaparlamentets ändringsförslag 20 om att stärka kommissionens roll när det gäller att göra strategiska miljöbedömningar och utveckla metoder för sådana bedömningar:

- Artikel 8.2 har ändrats för att klargöra den samordnande rollen för den kommitté som upprättats enligt artikel 18.2.
- En ny punkt har lagts till där det anges att kommissionen skall fortsätta att utveckla bättre analysmetoder för en strategisk bedömning av hela nätets miljökonsekvenser (liksom av dess ekonomiska, säkerhetsmässiga och sociala konsekvenser) och för genomförandet av sådana miljöbedömningar som avses i direktiv 2001/42/EG med avseende på gränsöverskridande korridorer och projekt.

Det bör noteras att dessa ändringar ger gemenskapen en starkare ställning när det gäller strategiska miljöbedömningar, och samtidigt ger de åtgärder som medlemsstaterna vidtar ett mervärde.

1.4 Övriga artiklar

Vid sidan av de förtydliganden som gjorts i artikel 10.4 och 10.5 (ändringsförslagen 22, 51 och 23) är de nya bestämmelserna följande:

- Artikel 10.6 omfattar ytterligare infrastrukturer och utrustning som gör det möjligt att integrera järnvägstransporttjänster med lufttransporttjänster, men också med väg- och sjötransporter (ändringsförslag 24).
- Artikel 11.6 inbegriper RIS (River Information Systems) som en del av det transeuropeiska nätet för inre vattenvägar (ändringsförslag 26).
- I artikel 18.3 anges att rapporten om riktlinjernas genomförande skall utarbetas vartannat år och att den skall innehålla information om fördelningen av medlemsstaternas respektive gemenskapens finansiering samt annan finansiering (ändringsförslag 28).

2. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM INTE GODTAGITS

Parlamentets ändringsförslag 9, 10, 12, 13, 15 (delvis), 17, 18, 19, 20, 21, 23 (delvis), 25, 26 (delvis), 27, 29, 30, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 50, 52 och 53 har inte tagits med i det ändrade förslaget. Det rör sig närmare bestämt om följande:

- Ändringar av skälen som inte hänger samman med ändringar i lagstiftningstexten (artiklarna) har inte tagits med för att texten skall bli konsekvent (ändringsförslagen 44 och 47). För att undvika upprepningar har kommissionen inte heller tagit med skäl vars text är mer eller mindre identisk med text i någon artikel.
- Ett skäl där det betonas att Europaparlamentet genom fördraget ges möjlighet att besluta om de specifika projekt som anges i bilaga III till förslaget anses inte vara relevant, eftersom hela förslaget behandlas genom medbeslutandeförfarandet (ändringsförslag 53).
- En kostnads-intäktsanalys för Galileo gjordes redan under 2001. Liksom när det gäller alla andra projekt inom det transeuropeiska transportnätet, är det därför onödigt att i ett skäl begära ytterligare analyser (ändringsförslag 10).
- Kommissionen vill inte föregripa sin initiativrätt, till exempel när det gäller innehåll i och datum för nästa revidering av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (ändringsförslagen 29 och 50) eller när det gäller utbyggnadsplanen för RIS (River Information System) (ändringsförslag 26). I förslaget har det dock tagits med ett nytt skäl (skäl 8) där det hänvisas till handlingsplanen avseende vitboken om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010.
- Politiken för det transeuropeiska transportnätet syftar inte till att minska transportsektorns tillväxt genom att ifrågasätta rätten till rörlighet. Målet att minska transportsektorns tillväxt inom ramen för politiken för det transeuropeiska transportnätet har därför inte tagits med i riktlinjernas mål i artikel 2 (ändringsförslag 12).
- Ändringsförslag 19 kan inte godtas eftersom artikel 5 avser prioriteringar och inte allmänna politiska mål.
- Övergångarna mellan multimodala korridorer utgör i allmänhet flaskhalsar och omfattas därför av riktlinjernas prioriteringar i artikel 5 (ändringsförslagen 13 och 49).
- Genom ändringsförslag 52 framhävs på ett obalanserat sätt ett visst geografiskt område i prioriteringslistan.
- Hänvisningen till lokala passagerartåg i prioriteringen om järnvägsinfrastruktur för godstransporter (artikel 5) har inte tagits med eftersom det på ett olämpligt sätt skulle försvaga denna prioritering (ändringsförslag 15). Kommissionen vill dock betona att detta förslag förtydligar att det konventionella järnvägsnätet omfattar banor både för gods- och persontransporter (artikel 10.3).

- Den särskilda betoningen på sjö- och lufttransportförbindelser (främst artikel 5) har inte tagits med eftersom sjö- och lufttransporter totalt sett utgör ett mycket litet segment av transportefterfrågan (ändringsförslagen 17 och 27).
- Transportsektorns viktigaste hälsoeffekter har i huvudsak sin grund i miljö- och säkerhetskONSEKVENSER som omfattas av artikel 5, och hälsoeffekterna nämns därför inte uttryckligen i texten (ändringsförslag 18).
- De skäl och bestämmelser som avser tillämpningen av miljölagstiftning (skäl och artikel 8) på transportinfrastruktur i kandidatländerna kan inte tas med eftersom riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet endast riktar sig till medlemsstaterna. I detta sammanhang bör det även påpekas att förberedelsearbetet inför ändringar av kartor liksom andra ändringar som krävs inom ramen för den tekniska anpassningen av beslut nr 1692/96/EG behandlas i anslutningsförhandlingarna med kandidatländerna (ändringsförslag 9).
- Det ändringsförslag (artikel 8) som innebär att det förs in en hänvisning till rådets direktiv 79/409/EEG om bevarande av vilda fåglar anses inte vara relevant, eftersom direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, som tagits med i texten, innehåller en hänvisning till detta direktiv (ändringsförslagen 20, 41 och 42).
- Det ändringsförslag enligt vilket kommissionen skall genomföra strategiska bedömningar av projekt och korridorer inom det transeuropeiska transportnätet i enlighet med direktiv 2001/42/EG, har inte tagits med eftersom sistnämnda direktiv riktar sig till medlemsstaterna (artikel 8). Det hänvisas dock till ett nyligen antaget meddelande där kommissionen uttrycker sin avsikt att genomföra konsekvensanalyser innan förslag till rättsakter antas (KOM(2002) 276) (ändringsförslagen 20, 41 och 42).
- Kommissionen har inte tagit med ändringsförslagen 21 och 27 (artiklarna 5 och 10) där det krävs att man särskilt uppmärksammar förbindelser mellan höghastighetsjärnvägar och regionala flygplatser, eftersom det är troligare att en modal övergång från lufttransporter till järnvägstransporter kommer att främjas genom förbindelser mellan höghastighetsjärnvägar och stora flygplatser.
- När det gäller utbyggnadsplanen för trafikstyrningssystem för järnvägarna (artikel 10), vill kommissionen koncentrera sig på åtgärder som omfattas av direktiven om järnvägssystemets driftskompatibilitet, och vill därför inte i detta förslag ta upp samtrafik med trafikstyrningssystem för andra transportsätt (ändringsförslag 23).
- Kommissionen anser inte att det är nödvändigt att ta med detaljerade kartor över inlandshamnar (artikel 11) med tanke på att det rör sig om ett stort antal hamnar och med tanke på den låga upplösningen i kartorna i bilaga I. Kommissionen betonar att urvalskriterierna för inlandshamnar inte ändrats och att hamnar kan väljas ut som hamnar av gemensamt intresse även om de inte har tagits med på kartorna (ändringsförslag 25).
- Kommissionen har inte heller tagit med det ändringsförslag som innebär att det skall föras in en ny artikel där det fastställs att kommissionen vart 15:e år skall göra en översyn av bilaga III. Det måste framhållas att vissa specifika projekt vid transitvägar är av särskilt stor betydelse för gemenskapen men mindre viktiga för de medlemsstater där projekten genomförs. Det är dock medlemsstaterna som har huvudansvaret för deras finansiering och genomförande. Förseningar när det gäller sådana projekt bör därför inte automatiskt leda till att de stryks från bilaga III, utan det bör göras en bedömning i varje enskilt fall. Denna bedömning kan göras inom ramen för den rapport som nämns i artikel 18 och som skall utarbetas vartannat år (ändringsförslagen 30 och 46).

Kommissionen har ändrat sitt ändringsförslag i enlighet med detta.

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 156 första stycket i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande, och

av följande skäl:

- (1) Den ökade trafiken och framför allt den allt större andelen tunga lastbilar, har lett till ökade trafikstockningar och fler flaskhalsar i de internationella transportkorridorerna. För att säkra den internationella rörligheten för varor och människor krävs därför åtgärder för att optimera det transeuropeiska transportnätets kapacitet, såsom anges i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁽¹⁾, ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG⁽²⁾.
- (2) Enligt artikel 154 i fördraget bör politiken för det transeuropeiska nätet bidra till att stärka den ekonomiska och sociala sammanhållningen i gemenskapen. För att detta mål skall uppnås bör det vidtas åtgärder för att gemenskapens riktlinjer för det transeuropeiska nätet i så stor utsträckning som möjligt skall stämma överens med planeringen för relevanta finansiella instrument på gemenskapsnivå.
- (3) Miljöskyddskraven måste enligt artikel 6 i fördraget integreras i utformningen och genomförandet av politiken inom området transeuropeiska nät. Detta förutsätter framför allt att man främjar miljövänligare transportsätt, såsom järnvägstransporter, närsjöfart och sjöfart på inre vattenvägar.
- (4) Vid sitt möte i Göteborg uppmanade Europeiska rådet gemenskapens institutioner att senast 2003 anta reviderade riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet i syfte att där det är lämpligt prioritera infrastrukturinvesteringar för järnvägar, sjöfart på inre vattenvägar, närsjöfart, intermodala transporter och effektiv samtrafik.
- (5) I framtiden kommer det att göras miljöbedömningar enligt direktiv 2001/42/EG avseende alla planer och program som utgör grunden för projekt av gemensamt intresse.

⁽¹⁾ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 185, 6.7.2001, s. 1.

(6) Mot bakgrund av en hållbar utveckling krävs i kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken⁽³⁾ att sambandet mellan transportsektorns tillväxt och BNP-tillväxten i stor utsträckning bryts, för att minska trafikstockningarna och transporternas övriga negativa bieffekter.

(7) I vitboken om den gemensamma transportpolitiken efterlyser kommissionen en integrerad strategi där man bland annat kombinerar åtgärder för att förnya järnvägssektorn, särskilt sektorn för godstransporter, uppmuntra sjöfart på inre vattenvägar och närsjöfart, främja en större komplementaritet mellan höghastighetsjärnväg och lufttransporter samt främja utbyggnaden av driftskompatibla intelligenta transportsystem i syfte att garantera en ökad effektivitet och säkerhet i nätet.

(8) I ovan nämnda vitbok konstaterar kommissionen också att denna omarbetning av gemenskapens riktlinjer för det transeuropeiska nätet utgör ett första steg. Det andra steget kommer att inbegripa en mer omfattande översyn, mot bakgrund av reaktionerna på vitboken, som framför allt syftar till att införa begreppet "höghastighetssjövägar" för att främja närsjöfarten, utveckla flygplatskapaciteten och integrera vägar i de nya medlemsstaterna. Det bör på så vis utformas ett primärt nät bestående av den infrastruktur som är av störst betydelse för fjärrtrafiken och för sammanhållningen på den europeiska kontinenten.

(9) Den gemensamma transportpolitikens effektivitet avgörs bland annat av samstämmigheten av de åtgärder som syftar till att förnya järnvägssektorn och bygga ut infrastrukturen i denna sektor. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar⁽⁴⁾ föreskrivs ett transeuropeiskt järnvägsnät för godstransporter som skall vara öppet för internationella godstransporter efter 2003. Banorna inom det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter bör betraktas som en del av det järnvägsnät som definieras i de nuvarande riktlinjerna, vilka fastställs i beslut nr 1692/96/EG, för att kunna bli föremål för investeringar och locka till sig trafik från vägar.

(10) Vid den andra alleuropeiska transportkonferensen på Kreta 1994 och den tredje alleuropeiska transportkonferensen i Helsingfors 1997 identifierades tio alleuropeiska transportkorridorer och fyra alleuropeiska transportregioner som skall prioriteras i samarbetet mellan Europeiska gemenskapen och berörda tredje länder.

⁽³⁾ KOM(2001) 370.

⁽⁴⁾ EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

(11) Bulgarien, Tjeckien, Cypern, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet har slutit associerings- och Europaavtal och ansökt om medlemskap i unionen. ~~Transportförvaltningen i elva av dessa~~ Alla dessa länder har med stöd från kommissionen gjort en bedömning av behovet av transportinfrastruktur ⁽¹⁾, i syfte att utforma ett nät enligt de principer som fastställs i beslut 1692/96/EG.

(12) De specifika projekten nr 9, 10 och 11 i bilaga III har slutförts.

(13) Med tanke på samtrafiken mellan höghastighetståg "söder" och det övriga nätet måste projektet utvidgas till Nîmes.

(14) Det måste upprättas bättre förbindelser mellan Brennerleden och italienska städer.

(15) Galileo, det europeiska projektet för satellitbaserad radionavigering för civila syften, erbjuder stora möjligheter när det gäller att utveckla tillämpningar och tjänster inom områdena navigering, positionsbestämning och trafikstyrning för alla transportsätt samt när det gäller att utveckla mervärdetjänster på transportområdet.

(16) På grund av den kraftiga trafikökningen i Pyrenéerna krävs omedelbara insatser för att upprätta en järnvägsförbindelse med hög kapacitet som gör det möjligt att flytta över en del av vägtrafiken till järnvägen och öka framkomligheten genom denna bergskedja.

(17) På grund av den ökande internationella trafiken på leden mellan Stuttgart och Wien, framför allt i Donau-korridoren, krävs en effektiv infrastruktur.

(18) Flaskhalsen på Donau mellan Straubing och Vilshofen utgör en allvarlig begränsning för sjöfarten på den internationella leden Rhen-Main-Donau från Nordsjön till Svarta havet.

(19) Den bristande driftskompatibiliteten hos järnvägsnätet på Iberiska halvön utgör ett stort hinder för möjligheterna att skapa ett effektivt transeuropeiskt järnvägsnät.

(20) En fast förbindelse mellan Tyskland och Danmark bör förbättra de nordiska ländernas tillgänglighet.

(21) För att kunna uppnå målsättningarna för det transeuropeiska transportnätet och anta de transportpolitiska utmaningarna i samband med utvidgningen är det nödvändigt att i nästa budgetplan avsevärt öka medlen till de transeuropeiska näten.

(22) Beslut nr 1692/96/EG bör således ändras.

⁽¹⁾ Se kontrakt 97/0150.00 som finansierats av Phare-programmet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Beslut nr 1692/96/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 5 skall ersättas med följande:

"Prioriteringarna skall, med beaktande av de mål som anges i artikel 2 och de huvudlinjer som anges i artikel 4, gälla

a) skapande och utbyggnad av viktiga förbindelselänkar och utveckling av samtrafikförmåga som krävs för att undanröja flaskhalsar, färdigställa länkar som saknas, särskilt på de gränsöverskridande avsnitten, och förbättra driftskompatibiliteten mellan de stora lederna,

b) skapande och utbyggnad av infrastrukturer för att kunna knyta samman öar, inlandsområden, randområden och regioner i gemenskapens yttersta randområden med gemenskapens centrala regioner, och främja en balanserad utveckling inom gemenskapens territorium,

c) åtgärder som krävs för att gradvis skapa ett driftskompatibelt järnvägsnät där godstransporter prioriteras, ~~inbegripet åtgärder som rör intermodala terminaler,~~

d) åtgärder som krävs för att främja närsjöfarten och sjöfarten på inre vattendängar, bland annat skapande av järnvägsinfrastruktur för att säkra förbindelser med hamnar, i syfte att främja närsjöfart och sjöfart på inre vattendängar,

e) åtgärder för att knyta samman järnvägs- och lufttransporter, framför allt genom järnvägsförbindelser till flygplatser, samt infrastruktur och utrustning som krävs för luft- och järnvägstransporttjänster,

f) optimering av befintlig och ny infrastrukturs kapacitet och effektivitet samt främjande av intermodalitet och förbättring av nätets säkerhet och pålitlighet, genom att upprätta och förbättra intermodala terminaler och/eller bygga ut driftskompatibla intelligenta transportsystem, utbyggnad av driftskompatibla intelligenta transportsystem i syfte att optimera kapaciteten hos befintlig infrastruktur och öka säkerheten,

g) integrering av säkerhets- och miljöfrågor vid utformningen och genomförandet av det transeuropeiska transportnätet."

2. Artikel 8 skall ersättas med följande:

"1. Vid utarbetandet och genomförandet av projekt skall medlemsstaterna ta hänsyn till skyddet av miljön genom att bedöma miljökonsekvenserna av de projekt av gemensamt intresse som skall genomföras enligt rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt ⁽¹⁾ och med tillämpning av rådets direktiv 92/43/EEG av den 21 maj 1992 om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter ⁽²⁾.

Medlemsstaterna skall bedöma miljökonsekvenserna av de planer och program som ligger till grund för sådana projekt, framför allt av dem som finansieras av gemenskapen, i enlighet med och genom tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/42/EG av den 27 juni 2001 om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan ⁽³⁾.

2. Om det föreslås att nya förbindelser eller annan viktig utbyggnad av knutpunkter skall föras in i detta beslut, skall de berörda medlemsstaterna inleda en miljöbedömning av de föreslagna ändringarna, ~~i enlighet med principerna för en strategisk miljöbedömning, i enlighet med och genom tillämpning av direktiv 2001/42/EG.~~ När det gäller gränsöverskridande projekt och korridorer skall den kommitté som upprättats enligt artikel 18.2 samordna dessa bedömningar för att underlätta genomförandet av direktiv 2001/42/EG.

3. Kommissionen

a) skall fortsätta att utveckla bättre analysmetoder för en strategisk bedömning av hela nätets miljökonsekvenser (liksom av ekonomiska, säkerhetsmässiga och sociala konsekvenser),

b) skall utveckla lämpliga metoder för genomförandet av miljöbedömningar enligt direktiv 2001/42/EG i syfte att underlätta bland annat lämplig samordning, undvika att samma arbete upprepas samt förenkla och skynda på förfarandena när det gäller gränsöverskridande projekt och korridorer."

3. I artikel 9 skall punkt 3 ersättas med följande:

"3. Nätet skall omfatta infrastruktur för trafikstyrning, trafikinformation till användarna, hantering av incidenter och olyckor samt elektronisk uppbörd av vägavgifter, på grundval av ett aktivt samarbete mellan europeiska, nationella och regionala trafikstyrningssystem samt aktörer som

tillhandahåller rese- och trafikinformation och mervärdetjänster för att på så sätt säkra erforderlig komplementaritet med tillämpningar vilkas utbyggnad främjas genom programmet för det transeuropeiska telenätet."

4. Artikel 10 skall ersättas med följande:

"1. Järnvägsnätet skall bestå av höghastighetsjärnvägsnätet och det konventionella järnvägsnätet.

2. Höghastighetsnätet skall bestå av

- a) banor särskilt konstruerade för höghastighet och utrustade med befintlig eller ny teknik för hastigheter på i allmänhet 250 km/tim eller däröver,
- b) banor särskilt anpassade för höghastighet och utrustade för hastigheter på cirka 200 km/tim,
- c) banor särskilt anpassade för höghastighet och av specifik karaktär på grund av topografiska förhållanden, terräng eller stadsbebyggelse, där hastigheten måste anpassas från fall till fall, eller banor för anslutningstrafik till flygplatser av gemensamt intresse.

Detta nät skall utgöras av de banor som anges i bilaga I. Väsentliga krav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som är tillämpliga på järnvägsnätet för höghastighetståg med hänsyn till den senaste tekniken fastställs enligt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg ⁽⁴⁾. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen innan de öppnar en ny höghastighetslinje oavsett om det rör sig om en särskilt konstruerad höghastighetslinje eller en särskilt anpassad höghastighetslinje.

3. Det konventionella järnvägsnätet skall bestå av ~~banor av god kvalitet, banor för konventionell järnvägstransport av passagerare och gods,~~ inbegripet avsnitt avsedda för kombinerad transport enligt artikel 14, anslutningsförbindelser till kusthamnar och inlandshamnar av gemensamt intresse samt de godsterminaler som är öppna för alla aktörer. Väsentliga krav och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet som är tillämpliga på konventionella järnvägsbanor fastställs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ EGT L 175, 5.7.1985, s. 40.

⁽²⁾ EGT L 206, 22.7.1992, s. 7.

⁽³⁾ EGT L 197, 21.7.2001, s. 30.

⁽⁴⁾ EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.

⁽⁵⁾ EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.

4. Järnvägsnätet skall
- spela en viktig roll i fjärtrafiken för persontrafik,
 - möjliggöra samtrafik med flygplatser i lämpliga fall,
 - möjliggöra anslutning till regionala och lokala järnvägsnät,
 - underlätta godstransporter genom identifiering och utveckling av särskilda stambanor för godstrafik eller banor på vilka godståg har prioritet,
 - spela en viktig roll för kombinerade transporter,
 - möjliggöra samtrafik via hamnar av gemensamt intresse med närsjöfart och trafik på inre vattenvägar.
5. Nätet skall erbjuda användarna en hög kvalitets- och säkerhetsnivå, tack vare sin kontinuitet och en gradvis införd driftskompatibilitet, som erhålls framför allt genom teknisk harmonisering och ERTMS harmoniserade trafikledningssystem, vilket rekommenderas för det europeiska järnvägsnätet. I detta syfte skall kommissionen i samråd med medlemsstaterna upprätta en utbyggnadsplan.
6. Nätet skall inbegripa de infrastrukturer och den utrustning som gör det möjligt att integrera järnvägs- och väg- samt, där så är lämpligt, sjö- och lufttransporttjänster.”
5. Artikel 11 skall ändras på följande sätt:
- a) Följande skall införas som punkt 3b:
- ”3b) De inlandshamnar i nätet där det finns omlastningsutrustning för intermodala transporter och som har en årlig fraktvolym på minst 500 000 ton anges i bilaga I.”
- b) Punkt 4 skall ersättas med följande:
- ”4. Nätet skall omfatta infrastruktur för trafikstyrning. Denna skall framför allt omfatta ett driftskompatibelt och intelligent trafik- och transportsystem, RIS (River Information System), som skall göra det möjligt att optimera den befintliga kapaciteten och säkerheten inom nätet av inre vattenvägar samt förbättra driftskompatibiliteten med andra transportsätt.”
6. I artikel 13 skall följande punkt 3 införas:
- ”3. Internationella knutpunkter och gemenskapsknutpunkter skall där det är lämpligt gradvis anslutas till järnvägsnätets höghastighetsbanor. Nätet skall inbegripa de infrastrukturer och den utrustning som gör det möjligt att integrera lufttransport- och järnvägstjänster.”
7. I artikel 18 skall
- a) rubriken ersättas med följande:
- ”Kommitté för övervakning och översyn av riktlinjerna”
- b) punkt 1 ersättas med följande:
- ”1. Före 2004 skall medlemsstaterna, till den kommitté som upprättats enligt artikel 18.2 och kommissionen, överlämna nationella planer och program som de utarbetat och som påverkar utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, bland annat vad gäller beskaffenhet, tidsplan och preliminära ekonomiska planer för de projekt av gemensamt intresse som pekas ut i detta beslut.
- Medlemsstaterna skall även till den kommitté som upprättats genom artikel 18.2 och kommissionen anmäla eventuella uppdateringar av dessa planer och program.
- Före alla ändringar som påverkar det nät som fastställs i bilagorna till detta beslut skall medlemsstaten informera den kommitté som upprättats enligt artikel 18.2 liksom kommissionen och de medlemsstater som kan beröras av den planerade ändringen.”
- c) punkt 3 ändras på följande sätt:
- ”3. Kommissionen skall regelbundet vartannat år till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén rapportera om genomförandet av de riktlinjer som beskrivs i detta beslut. Den kommitté som avses i punkt 2 skall bistå kommissionen vid utarbetandet av denna rapport. Rapporten skall innehålla information om fördelningen när det gäller medlemsstaternas och gemenskapens finansiering samt annan finansiering. Om nödvändigt skall rapporten åtföljas av lagstiftningsförslag om revidering av riktlinjerna.”
8. Artikel 19 skall ersättas med följande:
- ”Artikel 19
- Specifika projekt**
- I bilaga III anges de projekt av gemensamt intresse vilkas genomförande enligt gemenskapen bör prioriteras.”
9. Artiklarna 20 och 21 skall utgå.
10. Bilagorna I och III till beslut 1692/96/EG skall ändras enligt bilagan till detta beslut.
- Artikel 2
- Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.
- Artikel 3
- Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

BILAGA

Bilagorna I och III till beslut nr 1692/96/EG skall ändras på följande sätt:

1. I bilaga I skall avsnitten 2, 3, 4 och 6 ersättas med följande avsnitt:

"Avsnitt 2: **Vägnätet**

2.0 Europa	2.4 Grekland	2.8 Italien	2.12 Portugal
2.1 Belgien	2.5 Spanien	2.9 Luxemburg	2.13 Finland
2.2 Danmark	2.6 Frankrike	2.10 Nederländerna	2.14 Sverige
2.3 Tyskland	2.7 Irland	2.11 Österrike	2.15 Förenade kungariket

Avsnitt 3: **Järnvägsnätet**

3.0 Europa	3.4 Grekland	3.8 Italien	3.12 Portugal
3.1 Belgien	3.5 Spanien	3.9 Luxemburg	3.13 Finland
3.2 Danmark	3.6 Frankrike	3.10 Nederländerna	3.14 Sverige
3.3 Tyskland	3.7 Irland	3.11 Österrike	3.15 Förenade kungariket

Avsnitt 4: **Nätet för inre vattenvägar och inlandshamnar**Avsnitt 6: **Flygplatsnätet**

6.0 Europa	6.4 Frankrike
6.1 Belgien/Danmark/Tyskland/ Luxemburg/Nederländerna/Österrike	6.5 Irland/Förenade kungariket
6.2 Grekland	6.6 Italien
6.3 Spanien/Portugal	6.7 Finland/Sverige"

2. Bilaga III skall ersättas med följande:

"FÖRTECKNING ÖVER SPECIFIKA PROJEKT

- Höghastighetståg/kombinerad transport norr-söder:
München–Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin
Brenner-leden: Neapel–Verona–München och Bologna–Milano
- Höghastighetståg PBCAL (Paris–Bryssel–Köln–Amsterdam–London):
Belgien: fransk-belgiska gränsen–Bryssel–Liège–belgisk-tyska gränsen
Bryssel–belgisk-nederländska gränsen
Förenade kungariket: London–tillfart till tunnel under Engelska kanalen
Nederländerna: belgisk-nederländska gränsen–Rotterdam–Amsterdam
Tyskland: (Aix-la-Chapelle) G27 Köln–Rhen/Main
- Höghastighetståg 'söder':
Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpellier–Nîmes
Madrid–Vitoria–Dax
- Höghastighetståg 'öster':
Paris–Metz–Strasbourg–Appenweier–(Karlsruhe) därav avsnittet Metz–Saarbrücken–Mannheim och Metz–Luxemburg
- Konventionell järnväg/kombinerade transporter: Betuwesträckan
Rotterdam nederländsk-tyska gränsen–(Rhen/Ruhr)
- Höghastighetståg/kombinerade transporter Frankrike/Italien:
Lyon–Turin
Turin–Milano–Venedig–Trieste
- Grekkiska motorvägar: Patra: Rio Antirio–Patra–Aten–Thessaloniki–Promahmon (grekisk-bulgariska gränsen) och Via Egnatia: Igoumenitsa–Thessaloniki–Alexandropolis–Ormenio (grekisk-bulgariska gränsen)–Kipi (grekisk-turkiska gränsen)

8. Multimodal förbindelse Portugal–Spanien–Centraleuropa
 12. Den nordiska triangeln (järnväg/väg)
 13. Vägförbindelse Irland/Förenade kungariket/Benelux
 14. Huvudlinje längs västkusten (järnväg)
 15. Globalt positionsbestämnings- och navigeringssystem via satellit–Galileo
 16. Järnvägslinje med hög kapacitet genom Pyrenéerna
 17. Östeuropeisk järnvägslinje för kombinerade transporter/höghastighetståg:
Stuttgart–München–Salzburg/Linz–Wien
 18. Förbättrad farbarhet på Donau mellan Vilshofen och Straubing
 19. Driftskompatibla höghastighetsbanor på Iberiska halvön
 20. Fehmarn bält: fast förbindelse mellan Tyskland och Danmark”
-