



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel 10.12.2003
KOM(2003) 755 slutlig

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN

OM FASTIGHETSPOLITIKEN OCH INFRASTRUKTURERNA I BRYSSEL

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	INLEDNING.....	4
2.	PRINCIPER FÖR ÅTGÄRDER.....	6
2.1.	Integrering av kommissionens byggnader i stadsväven.....	6
2.1.1.	Diversifiering av verksamheten i EU-kvarteren	6
2.1.2.	Utveckling av Europeiska unionens framtoning.....	7
2.1.3.	Deltagande i fastställandet av stadsplaneringsramen.....	6
2.2.	Byggnadernas tillgänglighet och kvalitet.....	7
2.2.1.	Byggnadernas tillgänglighet	7
2.2.2.	Byggnadernas kvalitet.....	7
2.3.	Mobilitet.....	9
2.3.1.	Förflyttningarna mellan kommissionens olika byggnader.....	10
2.3.2.	Resorna till arbetet	10
2.4.	Yrkeslivsramen och yrkeslivsvillkoren.....	12
2.4.1.	En anpassad arbetsmiljö.....	12
2.4.2.	Sociala infrastrukturer som svarar mot behoven.....	13
3.	GENOMFÖRANDET AV FASTIGHETSPOLITIKEN PÅ KORT OCH MEDELLÅNG SIKT	14
3.1.	Kontorssituationen i slutet av 2003.....	14
3.2.	Åren 2004 och 2005, en övergångsperiod	15
3.3.	Alternativ lokalisering av avdelningarna	16
4.	EN STRATEGI FÖR HYRNING, FÖRVÄRV OCH RENOVERING AV FASTIGHETER.....	15
5.	INTERINSTITUTIONELLT SAMARBETE.....	17
6.	STADSBYGGNADSPLANEN FÖR EU-KVARTEREN	18
7.	SLUTSATSER.....	17
8.	Bilaga I – Handlingsplan.....	20
9.	Bilaga II – Förfarande för utfärdande av bygglov	23

1. INLEDNING

Medlemsstaternas beslut i Edinburgh den 12 december 1992 om att fastställa Bryssel som kommissionens säte gjorde det möjligt att inleda en planering av fastighetsbehoven. Kommissionen redogjorde för denna planering i ett meddelande från 1996¹ rörande fastighetspolitiken i Bryssel och i Luxemburg och i ett meddelande från 1999² rörande fastighetspolitiken i Bryssel.

I meddelandena betonas tre huvudmål:

- Rationell installation av avdelningarna och bättre arbetsvillkor för personalen.
- Större användning av möjligheten att köpa fastigheter.
- Intensifiering av dialogen med de belgiska myndigheterna i syfte att, med tanke på verkningarna för stadsmiljön i Bryssel av kommissionens fastighetspolitik, få kommissionens fastighetsbehov att gå bättre ihop med stadsplaneringen och invånarnas önskemål.

Kommissionens avdelningar upptar i slutet av 2003 en kontorsyta på 734 000 m². EU-organen upptar tillsammans en kontorsyta på närmare 1 600 000 m², vilket utgör ca 45 % av den sammanlagda kontorsytan i EU-kvarteren.

Dessa siffror ger belägg för EU-organens betydelse i ekonomiskt hänseende. Genom deras närvaro genereras betydande finansiella medel³: de positiva verkningarna för Brysselregionens ekonomi enbart av EU-organens driftsutgifter uppskattades till 27 miljarder belgiska franc för år 1998⁴. Till detta kan läggas de ekonomiska verkningar som genereras av EU-organens anställda och deras familjer (sammanlagt mer än 50 000 personer). Många inrättningar och sektorer har utvecklats kraftigt, t.ex. Europaskolorna, diplomatiska kåren, presskåren, representationskontoren, de internationella sammanslutningarna, intressegrupperna och bank- och företagstjänstesektorn. Även via dessa flyter finansiella medel in i den lokala ekonomin och i de belgiska myndigheternas budgetar.

EU-kvarteren kännetecknas ur stadsplaneringssynpunkt av arkitektoniska kontraster, av ett inklämt läge (vilket ger upphov till trafikproblem) samt av obalans vad beträffar den verksamhet som bedrivs där, eftersom det i stort sett uteslutande rör sig om administrativ verksamhet och tillhandahållande av tjänster.

Kommissionen har mot denna bakgrund satt upp som mål att med hjälp av sina byggnader och initiativ och i enlighet med sin politik bl.a. på det sociala området och på miljö- och energiområdena verka för en harmonisk utveckling av EU-kvarteren i syfte att bidra till att förbättra EU:s framtoning. Detta omfattar yrkeslivsvillkoren, inbegripet sådana frågor som resorna mellan hemmet och arbetet och handikappade personers tillträde till byggnaderna.

¹ SEK(96) 1095 slutlig, 18.6.1996.

² KOM(1999) 713 slutlig, 16.12.1999.

³ The socio-economic impact of the European and international Institutions in the Brussels Region – Iris consulting, 1998.

⁴ Verkningarna för hela Belgiens ekonomi uppskattades till 42 miljarder belgiska franc för år 1998. 27 miljarder belgiska franc motsvarar ca 670 miljoner euro.

I linje med dessa överväganden måste kommissionens fastighetspolitik, eftersom den – särskilt när det gäller arbetsmiljöaspekterna (säkerhet, hygien och välbefinnande) och de socialpolitiska aspekterna – har direkta verkningar för kommissionspersonalens arbetsvillkor, föras med beaktande av personalkommitténs och de berörda gemensamma kommittéernas⁵ befogenheter enligt tjänsteföreskrifterna.

Även om denna princip ligger fast och de i meddelandena från 1996 och 1999 angivna målen fortfarande är giltiga, kan en betraktelse över kommissionens fastighetspolitik och utvecklingen av dess infrastrukturer på medellång sikt inte avskiljas från ett mer övergripande upplägg som berör fyra områden:

- Integrering av kommissionens byggnader i stadsväven på ett sätt som gör att institutionens roll återspeglas och dess framtoning omdefinieras.
- Byggnadernas tillgänglighet och kvalitet.
- Mobiliteten i Brysselområdet.
- Yrkeslivsramen och yrkeslivsvillkoren (i förbindelse med socialpolitiken), bl.a. i fråga om resorna mellan hemmet och arbetet.

Dessa fyra områden bör utgöra grunderna för utvecklingen av fastighetspolitiken och infrastrukturerna i Bryssel under de närmaste åren.

Inom ramen för ett sådant kvalitativt upplägg måste även utvidgningen, ökningen av personalstyrkan och inlemmandet av tjänstemän från de nya medlemsstaterna beaktas, vilka nödvändiggör en omorganisation av fastighetsbeståndet och av de sociala infrastrukturerna.

Situationen i Bryssel i slutet av 2003 är nämligen problematisk vad beträffar den tillgängliga kontorsytan, och det råder brist på daghems- och fritidshemsplatser.

Koncentreringen av samtliga EU-organs byggnader till den begränsade ytan i EU-kvarteren har dessutom direkta konsekvenser när det gäller hyrorna och fastighetspriserna samt förvaltningen av kontorsytorna.

Kostnaderna för fastigheterna – satta i proportion till den upptagna kontorsytan⁶ – har visserligen uppvisat en viss stabilitet under de senaste åren, men detta kommer troligen att ändras. Enligt flera ekonomiska och tekniska index håller priserna i EU-kvarteren på att pressas upp. Kostnaderna för fastigheterna kommer hur som helst att öka år 2005 i och med köpet av Berlaymontfastigheten. Senare kommer även den nya JECL-fastigheten att medföra ökade kostnader.

Denna situation bör leda till att det antas en serie åtgärder som syftar till att få ökningen av behoven att gå ihop med de budgetmässiga begränsningarna och till att uppnå större effektivitet inom den befintliga budgetramen, genom

- upprättande av en strategi för köp av fastigheter samt utveckling av metoder för förmånlig finansiering,

⁵ CSHT, COCEPE, CPRE, COPAS, CASS.

⁶ 1996: 123 miljoner euro för 612 000 m². 2003: 158,2 miljoner euro för 734 000 m².

- prövning av under vilka omständigheter kommissionen skulle kunna föranledas att utveckla en alternativ lokalisering av sina avdelningar, utanför EU-kvarteren, och
- förstärkning av samarbetet mellan EU-organen.

Tanken på samarbete – och rent av på ett partnerskap mellan EU-organen och de belgiska myndigheterna – förs fram även i den på den belgiska statens initiativ den 3 oktober 2003 offentliggjorda stadsbyggnadsplanen för EU-kvarteren⁷. Kommissionen måste ange vilka riktlinjer den har för avsikt att anta med avseende på de förslag som läggs fram i planen.

De beslut och riktlinjer som föreslås nedan kommer att ligga till grund för de fleråriga programmen för Infrastruktur- och logistikbyrå i Bryssel (OIB), som är operativ sedan den 1 januari 2003. De kommer från och med 2004 att tas med i OIB:s årliga arbetsprogram och kommer att genomföras i enlighet med de administrativa regler som kommissionen fastställt⁸ för genomförandet av sin politik på detta område.

Denna politik baserar sig på en väl överlagd utveckling av EU-kvarteren, för att göra Bryssel till en huvudstad i harmoni med sin ställning som symbol för den europeiska identiteten.

2. PRINCIPER FÖR ÅTGÄRDER

2.1. Integrering av kommissionens byggnader i stadsväven

Tre typer av åtgärder kan tänkas: diversifiering av verksamheten i EU-kvarteren, utveckling av Europeiska unionens framtoning med hjälp av dess byggnader samt deltagande i fastställandet av stadsplaneringsramen.

2.1.1. Diversifiering av verksamheten i EU-kvarteren

Diversifiering av verksamheten i EU-kvarteren bör vila på främjande av en blandad användning av kvarteren (blandning av kontor, affärer och bostäder).

Syftet med att främja skapande av bostäder och etablering av affärer är att återskapa en grannskapskänsla i EU-kvarteren, vilket bör kunna göra det möjligt att lösa problem såsom den osäkerhet som vid vissa tider på dygnet råder på de folktomma gatorna eller den bristande närservicen.

Kommissionen är alltså i princip positivt inställd till att det skapas bostäder i EU-kvarteren, under förutsättning att det rör sig om en fastighetsutveckling som hålls under kontroll av de myndigheter som är behöriga att utfärda bygglov.

Vad beträffar kommersiell verksamhet åtar sig kommissionen att främja inrättandet av för allmänheten tillgängliga ytor, särskilt affärslokaler, i bottenvåningen av sina byggnader.

Vad beträffar typen av kommersiell verksamhet kringskärs detta åtagande av den dubbla begränsning som å ena sidan iakttagandet av kraven i fråga om säkerhet och arbetshygien – vilka kommer att infogas i de nya bestämmelserna rörande ”modellfastigheten” (*l'immeuble type*) – och å andra sidan nödvändigheten av att skydda institutionens framtoning utgör.

⁷ Ombudsplan Bru/Eur Médiateur – Aries consultants. Studie beställd av premiärministerns kansli och av kansliet för ministerpresidenten i Brysselregionen (*Région de Bruxelles – Capitale*).

⁸ K(2003) 570/5, 22.7.2003.

2.1.2. Utveckling av Europeiska unionens framtoning

Kommissionen måste sträva efter att – i möjligaste mån i samarbete med de belgiska myndigheterna – förbättra den bild som EU-kvarteren ger av Europeiska unionen, genom att bidra till en förbättring av stadsplaneringen och genom att försöka höja kvaliteten på arkitekturen i kommissionens byggnader.

Arbetet med att utveckla Europeiska unionens framtoning rör nämligen även dess byggnader, först i valet av en kvalitetsarkitektur som förenar effektivitet, måttfullhet och estetik och därefter när det gäller att se till att varje fastighet får en inbjudande, mot omvärlden öppen framtoning.

Det första målet – kvalitetsarkitektur – är inte oförenligt med de budgetmässiga begränsningarna. Det bygger på följande:

- En kapacitet att planera förvärv och hyrning av fastigheter som är tillräcklig för att byggherrars och arkitekters beslut skall kunna förekommas samtidigt som de administrativa kraven beaktas⁹. Kommissionens avsikt är att OIB¹⁰ skall tillgodose detta behov, särskilt genom att utarbeta ett flerårigt program för fastighetspolitiken.
- Att OIB:s arkitekter har möjlighet att lämna synpunkter på arkitekturprojekt när dessa läggs fram för dem på ett tillräckligt tidigt stadium i utarbetandet av projekten.
- Utnyttjande – efter bedömning av budgetkonsekvenserna – av internationella arkitekttävlingar när det rör sig om att fullständigt renovera en byggnad och OIB står som byggherre eller om att uppföra nya, stora byggnader som kan ha betydande inverkan på stadsmiljön.

Det andra målet – fastigheter med en inbjudande, mot omvärlden öppen framtoning – är för närvarande föremål för prövning i en arbetsgrupp som består av företrädare för Generalsekretariatet (SG), Generaldirektoratet för personal och administration (ADMIN), Generaldirektoratet för press och kommunikation (PRESS), Generaldirektoratet för utbildning och kultur (EAC) och Gruppen av politiska rådgivare (GOPA) samt av företrädare för de andra EU-organen. OIB innehar ordförandeskapet i gruppen. Dess uppgift är att utarbeta riktlinjer för och förslag till hur Europatanken kan främjas – bl.a. med hjälp av de byggnader som EU-organen upptar i EU-kvarteren – och hur mottagandet kan förbättras och kontakterna med EU-medborgarna kan underlättas. De två första åtgärder som gruppen utarbetat rör byggnadernas synlighet och mottagandet. De kommer för genomförande att läggas fram för de berörda avdelningarna. Arbetsgruppen har även satt upp som prioritet att definiera innehållet i det budskap som förmedlar Europatanken och formerna för spridandet av detta budskap.

2.1.3. Deltagande i fastställandet av stadsplaneringsramen

Fastställandet av en stadsplaneringsram som innefattar kommissionens hela fastighetsbestånd förutsätter att kommissionens roll visavi de belgiska myndigheterna förstärks.

⁹ Se bilaga II (Förfarande för utfärdande av bygglov).

¹⁰ Kommissionens beslut av den 6 november 2002 om inrättandet av Infrastruktur- och logistikbyrån i Bryssel – K(2002) 4368 slutlig.

För närvarande inskränker sig kommissionens roll till att i likhet med en vanlig medborgare delta i diskussionsgrupper som inrättas i syfte att främja förbättringar i kvarteren. Med tanke på det som står på spel och på vilken betydelse kommissionen har för utvecklingen av EU-kvarteren är det helt uppenbart att detta inte räcker till.

Kommissionen måste i sin egenskap av betydande ekonomisk aktör i fastighetssektorn ha som mål att i samarbete med de belgiska myndigheterna delta redan från början i fastställandet av projekt för anläggning och utveckling av byggnadskomplex och vägar och att i samband därmed bli en fullvärdig aktör i beslutsprocessen.

För att det målet skall kunna uppnås krävs det att de belgiska myndigheterna ser till att kommissionen får en enda motpart i värdlandet, i form av ett offentligt organ med de erforderliga befogenheterna på området stadsutveckling. Den nuvarande splittringen av beslutsnivåerna i Brysselregionen utgör nämligen ett hinder för genomförandet av en konsekvent politik på det området. Endast om de belgiska myndigheterna tar ett initiativ för att avhjälpa detta problem kan det vidtas samordnade och effektiva åtgärder i kraft av vilka kommissionens och andra parters åtagande att göra Bryssel till Europas huvudstad kan omsättas i praktiken.

Kommissionen önskar därför att de behöriga myndigheterna tar initiativ till att inrätta ett offentligt organ i vilket alla berörda förvaltningsnivåer sammanförs.

I syfte att målet harmonisk och konsekvent stadsutveckling skall uppnås förbinder sig kommissionen å sin sida att förstärka samarbetet med de andra EU-organen.

2.2. Byggnadernas tillgänglighet och kvalitet

2.2.1. Byggnadernas tillgänglighet

Det finns tre aspekter på frågan om byggnadernas tillgänglighet:

- Hur byggnaderna kan nås med hjälp av olika typer av transportmedel (för individuella transporter eller kollektiva transporter). Detta behandlas i avsnittet nedan om mobilitet¹¹.
- Hur enkelt det är för var och en att finna en viss byggnad. Lokaliseringen av byggnader kan underlättas genom att skyltningen i EU-kvarteren förbättras. Man kan även tänka sig genomförande, med de belgiska myndigheternas medverkan, av ett initiativ av samma slag som *Sentier de l'Europe*-initiativet ("Europastigen"). Eftersom det senare initiativet hittills inte satts i verket, kommer de problem man ställdes inför i samband med behandlingen av det att beaktas.
- Hur tillgängliga byggnaderna är för handikappade, särskilt för personer med nedsatt rörlighet, syn eller hörsel. Kommissionen måste med beaktande av de på europeisk nivå gällande normerna genomdriva de regler (bl.a. reglerna i handboken med normer för modellfastigheten (*Manuel des normes applicables à l'immeuble type*)) och sätta in de medel som behövs för tillämpning av "bästa praxis". Vid tillämpningen av denna princip måste det ges akt på en balanserad användning av medel och måste byggnadernas tekniska begränsningar beaktas.

¹¹ Punkt 2.3.

2.2.2. Byggnadernas kvalitet

Två aspekter är avgörande när det gäller frågan om byggnadernas kvalitet:

- Kommissionen måste ur teknisk synvinkel upprätthålla en hög utrustningsstandard och därvid grunda sig bl.a. på normer och bästa praxis på miljöområdet, särskilt vad beträffar byggnaders energiprestanda¹². En sådan utrustningsstandard gäller t.ex. även säkerhets-, hygien- och brandvarningsanordningar, som måste uppfylla de rättsliga fordringarna och skydda såväl människor som egendom. Detta dubbla krav kommer att återspeglas i handboken med normer för modellfastigheten.
- Kommissionen strävar ur operativ synvinkel efter att – för effektivitetens och enhetlighetens skull – föra samman varje generaldirektorat eller annan avdelning i ett och samma byggnadskomplex och efter att – i syfte att förbättra arbetsmiljön och personalens välbefinnande – få byggherrarna att anpassa byggnadernas arkitektur till de behov och fordringar som de avdelningar som skall använda byggnaderna har.

Det fleråriga program för fastighetspolitiken som OIB skall genomföra kommer att vara till hjälp när det gäller att uppnå dessa mål.

2.3. Mobilitet

I Europeiska gemenskapens femte åtgärdsprogram för miljön och en hållbar utveckling, som antogs av rådet den 1 februari 1993, gjordes hanteringen av mobiliteten till en av de viktigaste frågorna för en hållbar utveckling.

I kommissionens beslut¹³ rörande beaktandet av miljöskyddsfrågor i kommissionens förvaltning påtalades behovet av en mobilitetspolitik.

Med tanke på försämringen av transportförhållandena i Brysselområdet, som tar sig uttryck i en ökning av föroreningarna och trafikstockningarna, är kommissionen, eftersom den är en av de största arbetsgivarna i Brysselregionen, skyldig att i enlighet med sin politik på olika områden bidra till en allmän förbättring av transportförhållandena, särskilt för sin personal.

En viktig del av den av Brysselregionen nyligen fastställda stadsplanerings- och mobilitetspolitiken är en väsentlig minskning av antalet parkeringsplatser i förhållande till kontorsytan¹⁴. Bestämmelserna kommer att tillämpas för alla nya eller reoverade fastigheter i Brysselregionen och kommer på sikt att få direkta konsekvenser även för kommissionen, särskilt vad beträffar tilldelning av parkeringsplatser.

Kommissionens mobilitetspolitik måste flätas samman å ena sidan med de etableringsbeslut som skall fattas i fråga om kontorsbyggnader och sociala infrastrukturer och å andra sidan med diskussionerna om transportförhållandena (t.ex. i fråga om resorna mellan hemmet och arbetet) och om alternativa arbetsformer (t.ex. i fråga om distansarbete), samtidigt som stadsplanerings- och miljökraven beaktas.

¹² Enligt direktiv 2002/91/EG av den 16 december 2002 om byggnaders energiprestanda.

¹³ KOM(97) 2155, 16.7.1996.

¹⁴ Det nuvarande förhållandet är 1 parkeringsplats per 75 m² kontorsyta. Förhållandet kommer att bli 1 parkeringsplats per 200 m² kontorsyta.

Mobilitetspolitiken omfattar två separata men kompletterande aspekter: förflyttningarna mellan kommissionens olika byggnader samt resorna mellan hemmet och arbetet (vilket inbegriper sträckorna till och från skolor, daghem och fritidshem).

Vad beträffar stadsplanerings- och miljökraven bör det göras en övergripande analys i syfte att identifiera konkreta åtgärder i fråga om mobilitetspolitik (och analysera formerna för finansieringen av åtgärderna inom ramen för denna), med inriktning på ett mer balanserat utnyttjande av de olika transportsätten¹⁵.

2.3.1. Förflyttningar mellan kommissionens olika byggnader

Med tanke på att dess avdelningar ligger utspridda över ett relativt stort område strävar kommissionen efter att finna tillförlitliga och trovärdiga alternativa lösningar på frågan om förflyttningar i arbetet, lösningar som kan sättas i verket på ett sätt som medför att den inverkan dessa förflyttningar har på trafiken och miljön i EU-kvarteren minimeras.

Kommissionens arbete har bl.a. tagit sig uttryck i främjandet av kollektiva transporter. Personalen får sedan 1998 använda busslinjerna 21 och 22 gratis, mot uppvisande av tjänstekortet. Tjänstemän på tjänsteresa kan sedan den 1 juli 2001 gratis använda en pendelbusslinje mellan EU-kvarteren och flygplatsen Bruxelles National. Personal som tjänstgör i byggnader som är belägna utanför EU-kvarteren (t.ex. i Beaulieu- och Demeyområdena) och teknisk personal som behöver förflytta sig mycket ofta mellan kommissionens byggnader har sedan den 1 januari 2003 möjlighet att färdas gratis på lokaltrafikföretaget STIB:s nät (*Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles*).

Kommissionen har i syfte att främja användningen av cyklar ställt tjänstecyklar till personalens förfogande för förflyttningar inom stadens gränser. För att detta initiativ skall kunna bli till fullo verksamt krävs det dock att det byggs säkra cykelbanor.

Kommissionen underrättar dessutom regelbundet personalen om de alternativa transportsätt som den ger personalen möjlighet att använda samt genomför enkäter i syfte att få reda på de anställdas vanor i fråga om transporter och deras kännedom om de faciliteter som kommissionen ställer till deras förfogande.

Kommissionens olika initiativ utgör bevis för att en väl överlagd strategi kan frambringa tillfredsställande resultat: i en enkät som genomfördes i september 2002 bland ett urval av ca 4 000 kommissionsanställda förklarade sig 63 % använda busslinje 22, som betjänar i stort sett alla kommissionsbyggnader. I detta perspektiv är det nödvändigt att bekräfta och ytterligare befästa principen att byggnaderna måste vara belägna utmed sträckor där de mest prestationsdugliga transportmedlen passerar (dvs. tunnelbana samt buss och spårvagn med egen fil, eller på längre sikt regionala snabbtåg (*Réseau Express Régional, RER*)).

Betoningen måste hädanefter läggas på ett mer intensivt utnyttjande av de alternativa transportsätten, oavsett om det därvid rör sig om individuella transporter eller kollektiva transporter, och på bättre kunskaper om de faciliteter som ställs till personalens förfogande. Med tanke på detta kommer samarbetet med STIB och med de lokala myndigheter som har ansvaret för utbyggnad av cykelbanor att förstärkas.

¹⁵ Kommissionen förfogar för närvarande över 10 000 parkeringsplatser. Den årliga kostnaden för en parkeringsplats ligger mellan 1 000 och 1 500 euro. Årskostnaden för de åtgärder som genomförs inom ramen för kommissionens samarbete med STIB är 300 000 euro.

När det gäller medel slutligen, måste kommissionen vara i stånd att trygga handikappade anställdas mobilitet. Lämpliga åtgärder kommer att tas med i mobilitetsplanen.

2.3.2. Resorna till arbetet

Enkäten från september 2002 visade att 56 % av de svarande använde ett eget fordon för resorna till arbetet, huvudsakligen i brist på godtagbara alternativ eller på grund av familje- eller arbetsrelaterade skäl.

På detta område återstår det fortfarande att bygga upp mobilitetspolitiken, och denna är ouplösligt förbunden med de beslut som skall fattas i fråga om förläggning av avdelningar och med nödvändigheten av att undvika en vid utspridning av kontorsbyggnader och av sociala infrastrukturer.

Till att börja med kommer det att göras en inventering av situationen, genom en studie av trafikflödena och formerna för transporter till och från kommissionens byggnader (inbegripet sträckorna till och från skolor, daghem och fritidshem). Syftet är att fastställa huvudlinjerna i en framtida mobilitetsplan.

Med beaktande av resultatet av studien kommer det att läggas fram ett antal alternativ i syfte att fastställa en strategi för utveckling av mobiliteten, för att förbättra resorna mellan hemmet och arbetet och bidra till en minskning av de kroniska trafik- och föroreningsproblemen i Brysselområdet.

Flera typer av åtgärder som syftar till att stimulera ett mer rationellt utnyttjande av privata transportmedel (t.ex. genom samåkning) och användning av kollektiva transportmedel kan dock inledas redan nu. Det är lämpligt såväl att se till kollektivtransporternas kvalitet som att sträva efter att göra sådana transporter tillgängliga för så många som möjligt.

Prövningen av huruvida det är möjligt att nå en självfinansierande, samlad överenskommelse med STIB som ger kommissionens personal rätt att använda företagets hela nät bör fortsätta. Kommissionen kommer i detta sammanhang att avgöra vilka incitament som kan vara nödvändiga för att öka användningen av de kollektiva transportmedlen.

I linje med dessa överväganden och beroende på hur många personer som berörs bör kommissionen – eventuellt i samförstånd med de andra EU-organen – pröva huruvida den kan ta över ansvaret för hanteringen av abonnemangsansökningar från anställda som använder järnvägsbolaget SNCB:s nät (*Société Nationale des Chemins de fer Belges*).

De åtgärder som tas upp i de två sista styckena kan utgöra ett kraftigt incitament för användning av de berörda transportsätten.

Kommissionens främjande av användning av cyklar illustreras bl.a. av att särskild utrustning har installerats i byggnader och parkeringsgarage. Detta upplägg bör förstärkas genom utbyggnad av cykelparkeringar och installation av sanitär utrustning avsedd för cyklister. Det bör även kombineras med framställningar till de belgiska myndigheterna om utbyggnad av cykelbanorna.

Samarbetet med myndigheterna i Bryssel måste förstärkas i dessa sammanhang.

Främjandet av ”Europeiska mobilitetsveckan” skulle därigenom kunna anta en ny dimension, genom att kommissionen på grundval av de konkreta åtgärder som den vidtagit skulle kunna öka de anställdas medvetenhet.

Kommissionen måste nämligen visa sin politiska vilja, såväl gentemot sin personal som visavi de övriga EU-organen och Belgiens politiska instanser. Kommissionen kan därför inte annat än uppmuntra varje initiativ till utveckling av kollektivtrafiken, bl.a. inrättandet av nätet med regionala snabbtåg.

2.4. Yrkeslivsramen och yrkeslivsvillkoren

Fastställandet av mobilitetspolitiken samt noggranna val när det gäller förläggningen av kontorsbyggnaderna är viktiga komponenter som bidrar till kvaliteten i yrkeslivet och privatlivet. Lika viktiga i detta avseende är dock en anpassad arbetsmiljö och sociala infrastrukturer som svarar mot behoven.

2.4.1. En anpassad arbetsmiljö

OIB:s fleråriga program för fastighetspolitiken grundar sig på planeringen av generaldirektoratens och de andra avdelningarnas behov av kontorsytor och andra lokaler. Denna planering stöder sig på kommissionens politiska prioriteter, den förutsebara utvecklingen av antalet anställda samt budgetprognoserna. Syftet med planeringen är att uppnå en bättre anpassning av ytorna i kvantitativt och kvalitativt hänseende.

I kvantitativt hänseende kommer OIB att på grundval av de tekniska kriterierna i handboken med normer för inhysning (*Manuel des conditions d'hébergement*: handboken är under utarbetande) tilldela en viss sammanlagd yta med hänsyn till det behov som varje generaldirektorat eller annan avdelning på årlig förfrågan meddelat. Var och en av dessa enheter kommer att ha ansvaret för att den sålunda tilldelade ytan förvaltas på ett rationellt och skäligt sätt, i enlighet med vad som anges i kommissionens beslut rörande de administrativa reglerna för OIB¹⁶. OIB kommer på generaldirektorats eller andra avdelningars begäran att tillhandahålla sådant tekniskt stöd som behövs för att optimera användningen av de tilldelade ytorna.

I kvalitativt hänseende kommer OIB, utöver att beakta reglerna i handboken med normer för modellfastigheten¹⁷, särskilt att försöka se till att storleken på varje enskild byggnad (eller grupp av byggnader) är avpassad efter storleken på den avdelning (generaldirektorat eller annan avdelning) som skall använda byggnaden (gruppen av byggnader), detta i syfte att skapa operativt enhetliga helheter. Detta mål måste dock sättas i samband med den snabba utvecklingen i vissa avdelningar, vilket kan medföra att det blir svårt att förverkliga målet. OIB kommer även att se till att möblerna är av hög kvalitet i ergonomi- och bekvämlighetshänseende, så att de individuella arbetsvillkoren kan optimeras.

Det är för att kontorsytorna skall kunna förvaltas på ett sunt sätt och särskilt med tanke på behovet av att kunna förfoga över ett visst manöverutrymme – i synnerhet i samband med utvidgningen – och av att med ett minimum av hinder kunna organisera flyttningar och omplaceringar nödvändigt att bekräfta den i det ovan nämnda meddelandet¹⁸ av den 18 juni 1996 fastlagda principen om att det bör finnas en kontorsytereserv som utgör åtminstone 5 % av kommissionens sammanlagda kontorsyta.

En diskussion om utvecklingen av arbetsformerna (t.ex. delade arbetsrum och distansarbete) pågår för närvarande. De olika formerna för användning av de tillgängliga kontorsytorna (t.ex.

¹⁶ Se fotnot 8.

¹⁷ Se punkt 2.2.

¹⁸ SEK(96) 1095 slutlig, 18.6.1996, s. 2.

individuella arbetsrum eller öppna kontorslandskap) måste också diskuteras. Syftet med dessa diskussioner är inte att genomdriva en viss lösning. Det är att trygga en sund och rationell förvaltning av kontorsytorna och att göra det möjligt för avdelningarna att välja den arbetsram som passar bäst för deras behov.

2.4.2. Sociala infrastrukturer som svarar mot behoven

I syfte att förverkliga de mål som satts upp inom ramen för reformprocessen inom kommissionen har det fastställts ett flertal prioriteter – rörande förplägnadstjänsterna, personalens tillgång till nära EU-kvarteren belägna inrättningar för fysisk träning samt barnomsorgen – som faller under området fastighets- och infrastrukturpolitik.

Den viktigaste av dessa prioriteter är att inrätta ett integrerat barnomsorgssystem som uppfyller mycket strikta normer och omfattar daghemmen (*crèches*), fritidshemmen (*garderies postcolaires*), friluftsfritidshemmen (*garderies aérées*) och skolorna. Denna prioritet utgör en central komponent i kommissionens socialpolitik.

En av huvudlinjerna i kommissionens socialpolitik är nämligen att förbättra barnomsorgsfaciliteterna för att göra det lättare att förena yrkesliv och privatliv¹⁹.

Utvecklingen av daghems- och fritidshemsinfrastrukturerna måste följaktligen bli föremål för särskild uppmärksamhet och detta även med tanke på utvidgningen, för att göra det lättare att inlemma anställda från de nya medlemsstaterna och hjälpa dem att komma i ordning.

Det råder nämligen brist på daghems- och fritidshemsplatser i Bryssel och denna brist kan på medellång sikt endast avhjälpas med hjälp av en överlagd och kraftfull politik för att förvärva eller hyra lämpliga byggnader.

Det är kommissionens uppgift att tillhandahålla de nödvändiga infrastrukturerna för daghem och fritidshem för barn till anställda vid samtliga EU-organ (med undantag av Europaparlamentet vad daghemmen beträffar).

Det antal daghemsplatser som kommissionen förfogar över är inte tillräckligt stort för att täcka behoven. Det finns fortfarande en lång väntelista. Denna brist kommer dessutom att förvärras på grund av läget på den lokala marknaden och stigande efterfrågan i samband med utvidgningen.

Flera projekt har studerats i syfte att möta det växande behovet, med hjälp av två nya daghem. Man räknar med att det första, på boulevard du Triomphe, kommer att öppna i slutet av 2006 eller i början av 2007. Bristen kommer dock inte att kunna avhjälpas enbart med hjälp av detta.

Infrastruktur- och logistikbyrån i Bryssel måste nu, samtidigt som den fortsätter att sträva efter att uppfylla målet att etablera ett andra nytt daghem i närheten av kontorsbyggnaderna eller Europaskolorna, finna sätt att särskilt med hjälp av övergångslösningar möta den förväntade kraftiga efterfrågan under 2004–2007.

Behovet av platser på fritidshem och friluftsfritidshem ökar i ungefär samma omfattning som behovet av platser på daghem.

¹⁹ Beslut K(2002) 842, 4.3.2002.

Strategin när det gäller fritidshemmen är att placera dessa vid Europaskolorna. Det tas fasta på denna princip i samband med diskussionerna om att öppna en fjärde Europaskola.

Friluftsfritidshemmens verksamhet anordnas för närvarande till viss del vid det interinstitutionella centret i Overijse.

Detta center, som bl.a. har anläggningar för sport och idrott, är slitet. Dess ställning samt utnyttjandet av och syftet med det bör därför bli föremål för en översyn. Det prövas för närvarande huruvida det lönar sig att renovera det. Resultatet av denna prövning kommer att jämföras med resultatet av en pågående analys av alternativa lösningar: en hänvändelse till den lokala marknaden i Brysselområdet kan t.ex. göra det möjligt att erbjuda tillträde på förmånliga villkor till ett flertal inrättningar för fysisk träning.

Tillförfogandeställande av förplägnadsinrättningar i närheten av arbetsplatserna är en av dimensionerna i processen för ingående av – beroende på var byggnaderna är belägna – hyresavtal eller arrende- och köptionsavtal (*emphytéose acquisitive*) för nya byggnader. Denna aspekt av socialpolitiken tar sig även uttryck i renovering av de mest slitna förplägnadsinrättningarna.

3. GENOMFÖRANDET AV FASTIGHETSPOLITIKEN PÅ KORT OCH MEDELLÅNG SIKT

De principer som fastläggs ovan ligger i linje med den strategi som kommissionen följt sedan meddelandet från 1999²⁰: sammanföra och koncentrera byggnaderna i syfte att avdelningarna skall fungera smidigt och att mobilitetspolitiken skall bli mer verksam, renovera byggnaderna för att upprätthålla en högkvalitativ arbetsmiljö, rationalisera genom att se till att storleken på byggnaderna är avpassad efter behoven hos de avdelningar som använder dem.

Genomförandet av fastighetspolitiken på kort och medellång sikt måste ske i överensstämmelse med detta trefaldiga mål och med beaktande av situationen i slutet av 2003. Det är i ljuset av de (på ett flertal indikatorer grundade) prognoser som pekar på att det finns en reell risk för ekonomisk överhettning på fastighetsmarknaden i EU-kvarteren även nödvändigt att inleda en diskussion om lämpligheten av att utveckla en alternativ lokalisering av avdelningarna.

3.1. Kontorssituationen i slutet av 2003

Kontorssituationen karakteriseras av följande:

- a) Ett problematiskt läge vad beträffar den tillgängliga kontorsytan.

Kommissionen förfogar över en kontorsyta på 734 000 m², fördelad på 53 byggnader.

Denna yta täcker kommissionens grundläggande behov (718 000 m² ²¹) men endast en del²² av den kontorsytereserv som inte tilldelas generaldirektoraten och de andra avdelningarna (nödvändigheten av att förfoga över en sådan reserv bekräftas ovan²³).

²⁰ Se fotnot 2.

²¹ Detta tal fås fram genom att det antal personer som kommissionen skall inhysa multipliceras med 35 (m²). Parametern 35 m² fastställs i dok. IX/2689/83 av den 1 april 1984, Rapport nr 2 till

Sammantaget avslutas år 2003 med en en brist på 20 000 m² i reserven. Detta gör det svårare att förbättra inhysningssituationen för personalen.

- b) En uppdelning mellan tre ”poler”²⁴, vars storlek och karaktär skiljer sig åt. Detta är gynnsamt med tanke på funktion och kontinuitet.
- c) Många generaldirektorat och andra avdelningar är utspridda över flera byggnader på grund av att de inte får plats i en enda. Endast 15 % av byggnaderna har mer än 20 000 m² kontorsyta.
- d) Genomförandet av en konsekvent politik för förvärv av kvalitetsbyggnader i EU-kvarteren. Kontorsytan i dessa byggnader utgör 42 % den samlade kontorsytan (vilket är nästan en fördubbling i förhållande till 1998).

3.2. Åren 2004 och 2005, en övergångsperiod

Övergångsperioden 2004-2005 torde göra det möjligt att inleda ett skifte mot en mer rationell installation av generaldirektoraten och de andra avdelningarna.

Under 2004 kommer Berlaymontfastigheten i hjärtat av EU-kvarteren att ställas till kommissionens förfogande.

Detta kommer att medföra att kommissionen lämnar byggnaderna i Genèvepolen och att det blir förhandlingar om hyresavtalen för några byggnader som för närvarande handhas av belgiska staten och fungerar som ersättning för Berlaymont. De principer som fastlagts ovan kommer att vara vägledande för de beslut som skall fattas rörande de byggnaderna.

Besluten om vilka generaldirektorat och andra avdelningar som skall flytta in i Berlaymont har inte fattats ännu, men de kommande flyttningarna kommer att göra det möjligt att föra samman avdelningar, bl.a. i Breydelfastigheten.

Utflyttningen från JECL-fastigheten, som för närvarande väntas ske under år 2005, kommer att planeras med beaktande av att Berlaymont ställs till kommissionens förfogande och med hänsyn till det beslut som fattas i fråga om inhysningen av Generaldirektoratet för översättning (DGT), som för närvarande upptar JECL.

Under 2006 och 2007 måste kommissionen besluta huruvida den skall omförhandla utlöpande hyresavtal för elva byggnader (med en sammanlagd kontorsyta av 113 500 m²) eller lämna dessa byggnader.

Det kommer för övrigt att inrättas av ett antal byråer (*agences*) av olika slag. Detta kommer också att kräva ytterligare kontorsytor²⁵.

Europaparlamentet om gemenskapsorganens fastighetspolitik. Rapporten upprättades av Interinstitutionella gruppen för fastighetspolitik. Parametern är sammansatt av 12 m² för arbetsrummet, 12 m² för sanitär utrustning, korridorer och arkiv samt i genomsnitt 11 m² för ytor med annan användning (entré, mötesrum, förplägnadsinrättningar, etc.).

²² Knappt 50 %.

²³ Se punkt 2.4.1.

²⁴ Genèvepolen: 2 byggnader med sammanlagt 28 000 m². Beaulieupolen: 6 byggnader med sammanlagt 59 000 m². Quartier Léopold-polen: 45 byggnader med sammanlagt 647 000 m².

²⁵ Dessa byråer kommer att finansiera sina fastigheter själva.

Detta sakernas tillstånd visar på behovet av att överväga huruvida kommissionen kan ge sina avdelningar en alternativ lokalisering, under förhållanden som är tillfredsställande ur tillgänglighetssynpunkt samt i närheten av en prestationsduglig kollektivtrafikaxel.

3.3. Alternativ lokalisering av avdelningarna

Kommissionens närvaro i EU-kvarteren har såväl historiska som praktiska förklaringar. Under årens lopp inrättade sig samtliga gemenskapsorgan i de områden som sedermera kom att kallas ”*le quartier européen*” (EU-kvarteren). Den omständigheten att organen befinner sig i närheten av varandra innebär obestridliga fördelar – i fråga om kommunikation och arbetskontakter – för de kommissionsavdelningar som har täta kontakter med de andra organen. EU-kvarteren erbjuder dessutom fördelar när det gäller kollektivtrafikinfrastruktur.

Om samtliga EU-organs avdelningar fortsätter att koncentreras till och utvecklas i EU-kvarteren, finns det emellertid på sikt risk för att priserna på kontorsfastigheter drivs upp, detta även om samarbetet mellan EU-organen i fråga om fastigheter (se nedan) förstärks.

Europaparlamentet och rådet räknar med en betydande tillväxt under de närmaste fem åren, med hänsyn till utvidgningen.

Geografisk koncentration av avdelningarna kan vara nödvändig för de båda institutionerna med tanke på deras sätt att fungera, men kommissionen kan överväga att placera sådana avdelningar som inte behöver befinna sig i omedelbar närhet av kommissionens och de andra EU-organens huvudbyggnader utanför EU-kvarteren. Det krävs i detta syfte en analys av vissa generaldirektorats och andra avdelningars funktionella behov av att finnas mitt i EU-kvarteren.

I samband med denna analys är det nödvändigt att beakta principen om koncentrerings och sammanföring av avdelningar som handhar likartade politiska ämnen.

En sådan utflyttning av avdelningar skulle medföra en ökad konkurrens på fastighetsmarknaden och ett minskat tryck uppåt på hyror och fastighetspriser.

Särskilt följande kriterier måste vara avgörande i samband med övervägandena och besluten: faciliteterna när det gäller tillgänglighet, kommunikationer och prestationsduglig kollektivtrafik, möjligheterna att förbättra resorna mellan hemmet och arbetet, kort avstånd till EU-kvarteren, möjligheterna att utvidga en sådan alternativ etableringsplats, tillgången till kommersiella och sociala infrastrukturer samt möjligheterna att ge en sådan alternativ etableringsplats en ”europeisk” framtoning.

4. EN STRATEGI FÖR HYRNING, FÖRVÄRV OCH RENOVERING AV FASTIGHETER

I meddelandet från 1996²⁶ anges de två viktigaste slutsatserna från arbetet i den interinstitutionella tekniska arbetsgruppen för fastighetsprogram och finansieringsvillkor:

- På lång sikt är det billigare att köpa än att hyra.
- På kort sikt är det en mindre belastning per år att hyra än att köpa.

²⁶ Se fotnot 1.

Detta är lika giltigt idag mot bakgrund av kommissionens fortsatta närvaro i EU-kvarteren. Förvärv av fastigheter gör det möjligt å ena sidan att stabilisera etableringarna och å andra sidan att begränsa de ofta negativa verkningarna av riskmoment och svängningar på marknaden.

Det är emellertid också nödvändigt att kommissionen bevarar ett visst mått av flexibilitet – särskilt genom att hyra fastigheter – så att den kan anpassa sin strategi alltefter de framtida behoven.

Det är med beaktande av de riktlinjer som fastställts sedan 1996 och den förvärvspolitik som förts sedan dess nödvändigt att utforma en egendoms politik som grundar sig på det strategiska värdet hos de fastigheter som skall förvärfvas.

Följande tre budgetära aspekter måste stå i centrum för denna egendoms politik:

- a) Betalningen av arrendeavgifter under 27 år inom ramen för arrende- och köptionsavtal, det enda sätt att förvärva egendom som är rättsligt förenligt med de finansiella reglerna och som dessutom, genom förvärvet av en saklig rättighet till fastigheterna, gör det möjligt att utnyttja bestämmelserna i protokollet rörande immunitet och privilegier.
- b) Möjligheterna att inom ramen för de gällande budgetreglerna kunna ingå kontrakt om fastighetsprojekt på ett tillräckligt tidigt stadium för att å ena sidan trygga fastigheternas disponibilitet och å andra sidan sörja för att fastigheterna uppfyller kommissionens fordringar.
- c) De långsiktiga kostnaderna för fastighetsrenoveringar för vilka planer måste upprättas och för vilka det är nödvändigt att fastställa lämpliga budgetmässiga lösningar och att inrätta särskilda strukturer inom Infrastruktur- och logistikbyrån för att denna skall kunna fungera som byggherre för sina renoveringsprojekt.

Kommissionen måste också utrusta sig med effektiva instrument för urval och finansiering av fastigheter.

Vad beträffar fastighetsurvalet måste kommissionen när den går in i förhandlingar ha tillgång till en expertbedömning som utförts av en oberoende extern expert, så att den har en klar bild av byggnadens tillstånd och av trenden på fastighetsmarknaden i det område där byggnaden är belägen.

Vad beträffar fastighetsfinansieringen fastställs arrendeavgifterna (inom ramen för arrende- och köptionsavtal) som regel via finansmarknaderna. Denna metod har visat sig vara effektiv i budgethänseende: i de fall då kommissionen har använt sig av den metoden har den fått synnerligen förmånliga räntor. Optionsrätten kommer att utnyttjas så snart det är möjligt med hänsyn till avtalsvillkoren. I syfte att säkra de sakliga rättigheter som kommissionen har till de fastigheter för vilka den ingått arrende- och köptionsavtal, kan användning av s.k. Special Purpose Vehicles (SPV, från fastighetsbolagen skilda rättsliga entiteter som innehar de fastigheter som omfattas av arrende- och köptionsavtalen, i syfte att avskilja den finansiella risken) tas i beaktande, om det visar sig att en sådan lösning erbjuder obestridliga fördelar.

5. INTERINSTITUTIONELLT SAMARBETE

För närvarande koncentreras det interinstitutionella samarbetet kring det mandat som tilldelats den interinstitutionella arbetsgruppen för infrastrukturer, logistik och interna tjänster²⁷.

Arbetsgruppens huvuduppgift består i att samordna EU-organens åtgärder i syfte att uppnå skalfördelar inom det vida behörighetsområde (samtliga aspekter av fastighetspolitiken, infrastrukturerna och logistiken) som tilldelats gruppen. Gruppen har även till uppgift att samordna EU-organens hållning visavi myndigheterna i värdländerna.

Den utgör i dessa sammanhang ett organ som aktivt utbyter information om varje EU-organs mål på fastighetsområdet, vilket gör det möjligt att föregripa utvecklingen på marknaden.

Gruppen har ansvaret för utarbetandet av politiska förslag som läggs fram för den interinstitutionella gruppen bestående av generalsekreterarna.

EU-organen måste antingen inom arbetsgruppen eller genom utveckling av gemensamma, samordnade åtgärder stärka det interinstitutionella samarbetet å ena sidan när det gäller att bedöma de långsiktiga behoven och å andra sidan när det gäller att finna, förhandla om och finansiera fastigheter. En sådan förstärkning av samarbetet är absolut nödvändig med hänsyn till att planering blir alltmer väsentlig till följd av att EU-organens behov ökar samtidigt som budgetmedlen är knappa.

6. STADSBYGGNADSPLANEN FÖR EU-KVARTEREN

De belgiska myndigheterna lade den 3 oktober 2003 fram en stadsbyggnadsplan med ett antal förslag rörande EU-kvarteren. Huvudlinjerna i planen är att de institutionella aktörerna i samarbete skall delta i utvecklingen av projektet och i finansieringen av detta, att det skall skapas ett viktigt kulturellt centrum och att den funktionella avbalkningen av EU-kvarteren skall brytas genom främjande av en blandad användning av kvarteren. I planen betonas även mobilitetsfrågan (fastläggande av en ny balans mellan de olika transportsätten), utveckling och renovering av offentliga ytor samt säkerheten.

Kommissionen välkomnar de allmänna riktlinjerna för projektet. Vissa av slutsatserna i planen sammanfaller med rekommendationerna i detta meddelande. Kommissionen önskar delta i de kommande diskussionerna om genomförandet av projektet. Den kommer i detta sammanhang att företrädas av direktören för OIB när det gäller behandling av tekniska frågor. På det politiska planet kommer den att företrädas av kommissionsledamoten med ansvar för förvaltningsfrågor. Kommissionen vill dock betona att det med hänsyn till de vittgående förslagen i fråga om infrastrukturer och till konsekvenserna av det av de belgiska myndigheterna föreslagna finansiella partnerskapet krävs ett interinstitutionellt upplägg, bl.a. när det gäller att skapa en eventuell rättslig och budgetmässig grund.

7. SLUTSATSER

Kommissionen bör

- godkänna riktlinjerna i detta meddelande samt handlingsplanen i bilagan,

²⁷ Interinstitutional Infrastructure, Logistics and Internal Services Working Group, ILISWG.

- ge OIB i uppdrag att till juni 2004 ta fram konkreta förslag för tillämpning av principerna i detta meddelande samt en bedömning av de resurser som krävs för detta, så att förslagen kan läggas fram för kommissionens ledning i juli 2004,
- börja tillämpa riktlinjerna i detta meddelande, genom särskilda riktade åtgärder som är förenliga med de budgetmässiga begränsningarna, de tillgängliga anslagen, principerna i detta meddelande och de konkreta förslag som skall läggas fram i juni 2004,
- vidarebefordra detta meddelande till Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och de belgiska myndigheterna.

8. BILAGA I – HANDLINGSPLAN

Tema	Åtgärder	Tidsplan	Samordnande/associerade avdelningar
Europeiska unionens framtoning (punkt 2.1)	Fastställande av ett övergripande upplägg, kopplat till diskussioner om genomförandet av de framförda idéerna.	Arbetet pågår. Upprättande av en utförlig handlingsplan till juni 2004.	Infrastruktur- och logistikbyrå i Bryssel (OIB) – Generaldirektoratet för personal och administration (ADMIN)/ Generalsekretariatet (SG), Gruppen av politiska rådgivare (GOPA), Generaldirektoratet för press och kommunikation (PRESS), Generaldirektoratet för utbildning och kultur (EAC)
Handboken med normer för modellfastigheten (<i>Manuel des normes applicables à l'immeuble type</i>) (punkterna 2.1 och 2.2)	Anpassning av handboken i syfte att den tekniska utvecklingen och principerna i detta meddelande (särskilt vad beträffar tillträde för handikappade, miljö- och energinormer samt blandad användning av EU-kvarteren (blandning av kontor, affärer och bostäder)) skall beaktas.	Arbetet med dokumentet pågår. Samråd med de berörda avdelningarna och färdigställande under första kvartalet 2004.	OIB – ADMIN/ Generaldirektoratet för sysselsättning och socialpolitik (EMPL), Generaldirektoratet för miljö (ENV), Generaldirektoratet för energi och transport (TREN), företrädare för personalen

<p>Studie rörande de EU-anställdas mobilitet (bl.a. i fråga om personer med nedsatt rörlighet) och rörande främjandet av alternativa transportsätt (<i>punkt 2.3</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rekrytering av en konsult och inledande av en ”mobilitetsenkät” (med tanke på upprättandet av en handlingsplan). - Beträktelse över användningen av alternativa transportsätt, finansieringen av sådana transportsätt samt kommissionens roll. - Upprättande av en mobilitetsplan samt, inom ramen för detta, uppbyggnad av kontakterna med myndigheterna i Brysselområdet, järnvägsbolaget SNCB och lokaltrafikföretaget STIB i syfte att finna lösningar och underlätta tjänstemännens användning av alternativa transportsätt. 	<ul style="list-style-type: none"> - Juni 2004. - Upprättande av en utförlig rapport till april 2004. - December 2004. 	<p>OIB – ADMIN/ Generaldirektoratet för näringsliv (ENTR), ENV, TREN</p>
<p>Handboken med normer för inhysning (<i>Manuel des conditions d’hébergement</i>) (<i>punkt 2.4</i>)</p>	<p>Utarbetande av handboken, i samarbete med Infrastruktur- och logistikbyrån i Luxemburg (OIL).</p>	<p>Färdigställande av handboken under första kvartalet 2004.</p>	<p>OIB – ADMIN/ Infrastruktur- och logistikbyrån i Luxemburg (OIL)</p>

Tema	Åtgärder	Tidsplan	Samordnande/associerade avdelningar
Förbättring av förvaltningen av ytorna och av användningen av ytorna (<i>punkt 2.4</i>)	- Personalutbildning vid OIB. - Ingående av ett ramavtal med en konsult på området ytförvaltning.	Tredje kvartalet 2004.	OIB – ADMIN
Anpassning av de sociala infrastrukturena (<i>punkt 2.4</i>)	Upprättande av ett dokument med en genomgång av samtliga sociala infrastrukturer och med förslag till genomförandeåtgärder, i enlighet med de principer som kommissionen tagit fasta på inom ramen för reformprocessen och i detta meddelande.	Upprättande av en analysrapport till januari 2004.	OIB – ADMIN
Utveckling av en alternativ lokalisering (<i>punkt 3.3</i>)	Analys, på grundval av de principer som kommissionen tagit fasta på, av lämpligheten av och möjligheterna till en alternativ lokalisering.	Upprättande av en analysrapport till juni 2004.	OIB – ADMIN/ SG
Renovering av byggnader (<i>punkt 4</i>)	Diskussioner om och rekommendation rörande principen, processen och finansieringsformerna.	Upprättande av en analysrapport till juni 2004.	OIB – ADMIN/ Generaldirektoratet för budget (BUDG)
Betraktelse över inrättandet av s.k. Special Purpose Vehicles (SPV) och över en eventuell finansiering via EIB (<i>punkt 4</i>)	Analys av rätts- och finanssystemet samt utarbetande av rekommendationer.	Upprättande av en analysrapport till juni 2004.	OIB – ADMIN/ OIL, BUDG, Generaldirektoratet för ekonomi och finans (ECFIN), Rättstjänsten (SJ)
Intensifiering av dialogen med de belgiska myndigheterna (<i>punkt 6</i>)	Fastställande av en gemensam ståndpunkt på interinstitutionell nivå.	Juni 2004.	OIB – ADMIN/ SG

9. BILAGA II – FÖRFARANDE FÖR UTFÄRDANDE AV BYGGLOV

Bygglov (*permis d'urbanisme*) beviljas antingen av kommunerna eller av regionen.

Kommunerna kan bevilja bygglov endast om bygglovsansökningarna är förenliga med den regionala markanvändningsplanen (*Plan Régional d'Affectation du Sol, PRAS*), i vilken regionens område indelas i kontorszoner, bostadszoner, blandade zoner, etc.

Regionen beviljar bygglov på grundval av artikel 139 i den regionala stadsplaneringsförordningen (*Ordonnance Régionale sur l'urbanisme*), i enlighet med vilken offentliga inrättningar kan deponera bygglov direkt hos regionen.

När ett bygglov har deponerats anslås detta offentligt och blir föremål för en offentlig enkät. Var och en kan göra invändningar eller lägga fram synpunkter. När enkäten har avslutats äger samråd rum inför en kommitté. Byggherren presenterar där sitt projekt inför de behöriga myndigheterna och de medborgare som önskar yttra sig.

Den för utfärdande av bygglov behöriga myndigheten grundar sig på kommitténs yttrande vid sitt beslut om att utfärda eller avslå bygglovet. Om ett bygglov deponeras hos regionen, äger kommittésamrådet rum med de berörda kommunerna, som sänder ett icke bindande yttrande till regionen.

Den regionala förordningen innehåller även bestämmelser om tidsfrister och överklaganden för varje förfarande.