

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om "Alleuropeiska transportkorridorer"

(2005/C 120/04)

Den 23 januari 2003 beslutade Europeiska ekonomiska och sociala kommittén att i enlighet med artikel 29.2 i arbetsordningen utarbeta ett yttrande om: "Alleuropeiska transportkorridorer".

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som ansvarat för beredningen av ärendet, antog sitt yttrande den 5 oktober 2004. Föredragande var Karin Alleweldt.

Vid sin 412:e plenarsession den 27–28 oktober 2004 (sammanträdet den 27 oktober) antog kommittén följande yttrande med 164 röster för, 2 röster emot och 9 nedlagda röster:

1. Inledning

1.1 Med en utvidgning av ämnesområdet⁽¹⁾ till att omfatta alla frågor som rör utvecklingen av alleuropeiska transportkorridorer återupptog den permanenta studiegruppen sitt arbete i januari 2003. Verksamheten under den föregående mandatperioden hade fått mycket positivt mottagande av plenarförsamlingen i december 2002. Utöver fortsättningen på och utvecklingen av sin korridorsrelaterade verksamhet fattade Europeiska kommissionen 2003 och 2004 också nya viktiga beslut om utvecklingen av transeuropeiska transportnät (TEN-T), som också rör arbetet med de tio Helsingforskorridorerna. Utvidgningen av Europeiska unionen i maj 2004 och anslutningsplanerna för länder i sydöstra Europa har förändrat ramvillkoren för den gemensamma infrastrukturpolitiken och samarbetet i korridorerna.

1.2 Syftet med detta initiativytrande är inte bara att redogöra för Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs verksamhet och ställningstaganden på området alleuropeiska transportkorridorer under de senaste två åren, utan också att utfärda rekommendationer om vilka vidare åtgärder som de berörda parterna kan vidta och på vilket sätt kommittén kan bidra till detta arbete.

2. Nya ramvillkor för den alleuropeiska transportinfrastrukturpolitiken

2.1 Kommissionen inledde i mitten av år 2003 sin översyn av TEN-T med en rapport från en **expertgrupp under ledning av Karel von Miert**. Detta resulterade i att en förteckning över prioriterade projekt från 1996 utvidgades och att nya möjligheter till finansiering genom EU och en ny bättre samordningsform föreslogs⁽²⁾. Det fanns planer på att förankra konceptet om transportkorridorer i EU:s infrastrukturpolitik. I stället för

en generell nätverksrelaterad infrastrukturpolitik i EU skulle man i framtiden fokusera på prioriteringar rörande vissa huvudtransportleder. Detta förslag från van Miert-gruppen accepterades inte.

2.2 EESK diskuterade ingående frågan "**Framtidsutsikter för TEN-T**" med CNEL:s (det italienska rådet för ekonomi och arbetsmarknad) utskott V (för större investeringsprojekt och infrastruktur) i samband med sitt externa facksektionssammanträde i Rom i september 2003 och antog en gemensam resolution⁽³⁾. I denna resolution kräver man ett större engagemang för att genomföra ett integrerat transportnät som bland annat införlivar de nya medlemsstaterna på ett effektivt sätt. Intermodalitet och hållbarhet bör sättas i fokus och finansieringen förstärkas gemensamt och, om det behövs, kompletteras med hjälp av en gemenskapsfond för det transeuropeiska transportnätet.

2.3 På uppmaning av det italienska ordförandeskapet utarbetade EESK ett yttrande på eget initiativ för att fördjupa den diskussion som påbörjades i Rom. I detta initiativytrande med titeln "Framtida transportinfrastruktur: planering och grannländerna – hållbar rörlighet och finansiering"⁽⁴⁾ presenterade kommittén sina aktuella ståndpunkter vad gäller den europeiska transportinfrastrukturpolitiken. EESK föreslår att man i framtiden prövar nya finansieringsformer och ger högre prioritet åt miljöskydd och social och ekologisk hållbarhet. Kommittén föreslår också att man fortsätter med arbetet i Helsingforskorridorerna och svarar på nya utmaningar med nya metoder när det gäller planering och genomförande av det alleuropeiska transportnätverket.

2.4 Europeiska unionen har gjort det fredsåteruppbyggande arbetet i **sydöstra Europa** till en nyckelprioritet och följaktligen drivit på uppbyggnaden av en fullt fungerande transportinfrastruktur. Ett transportkoncept har utvecklats för sydöstra Europa, vilket kompletterar de korridorer som redan finns och som rör denna region (X, V, VII, IV och VIII), på basis av

⁽¹⁾ Presidiets beslut av den 23 oktober 2002.

⁽²⁾ För vidare information se EESK:s yttrande i EUT C 10, 14.1.2004, s. 70.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 fin. Dokumentet finns hos TEN-sektionens sekretariat.

⁽⁴⁾ EUT C 108, 30.4.2004, s. 35.

Helsingforsdeklarationen från 1987 och de erfarenheter som man skaffat sig inom ramen för TINA-processen⁽⁵⁾. Detta koncept omfattar ett intermodalt infrastrukturnät, det s.k. *South East Europe Core Regional Transport Network*, som skall genomföras med hjälp av ett gemensamt samordningsförfarande. De berörda länderna⁽⁶⁾ har utarbetat ett "samförståndsavtal" i vilket de bland annat tydligt hänvisar till samarbete med regionens socioekonomiska intresseorganisationer och EESK:s permanenta studiegrupp.

2.5 Samordningen av arbetet i styrkommittéerna för de tio Helsingforskorridorerna⁽⁷⁾ och de fyra transportområdena (PETRA)⁽⁸⁾ har undergått förändringar. Ungefär en gång per år bjuder kommissionen in ordförandena och ledarna för korridorernas sekretariat liksom en rad andra europeiska företrädare och EU-institutionerna för att diskutera arbetets aktuella läge och framtid. Den tidigare transportarbetsgruppen "G-24" bör ersättas med en mindre och effektivare arbetsstruktur. De ansvariga inom kommissionen är samtidigt medvetna om att viss samordning och teknisk-organisatorisk stöd bara kan genomföras av kommissionen. De senaste mötena ägde rum i juni 2003 och den 15 mars 2004. De viktigaste slutsatserna från dessa möten tas upp i kapitel 3 och 4.

2.6 Utvidgningen av EU och unionens "nya grannskapspolitik" påverkar också den framtida planeringen av transportpolitiken i Europa. I juni ägde ett gemensamt strategimöte rum mellan kommissionen och Europaparlamentet till vilket företrädare från europeiska transportsektorn, särskilt från EU:s grannländer, var inbjudna. Man beslöt att inrätta en högnivågrupp med uppgift att utarbeta avtal om utbyggnad av de stora trans-europeiska transportlederna, framför allt i riktning mot de östra grannländerna, Ryssland, Svartahavsregionen och Balkan. Vad gäller Medelhavsområdet inleddes ett projekt för att skapa ett transportnätverk Europa-Medelhavet. Vad beträffar Turkiet undersöks för närvarande landets transportinfrastrukturbehov.

3. Den permanenta studiegruppens arbetsinriktning

3.1 Ny utveckling och en gammal uppgift: information och öppenhet

3.1.1 Sju års tillämpning av Helsingforsdeklarationen, ett konsoliderat samarbete i styrkommittéerna och ett omfattande deltagande av Europeiska kommissionen har knappt lett till någon förbättring när det gäller öppenhet och ett bättre nätverk för de olika planeringsprocesserna. De nya TEN-T-riktlinjerna, korridorerna och transportområdena, *South East Europe Core Regional Transport Network*, det arbete som utförts av ECMT och

⁽⁵⁾ Transport-Infrastructure-Needs-Assessment (TINA), infrastrukturplanering för anslutningsländerna under andra hälften av 1990-talet.

⁽⁶⁾ Albanien, Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Serbien-Montenegro och f.d. jugoslaviska republiken Makedonien (FYROM).

⁽⁷⁾ En detaljerad karta över korridorerna finns hos TEN-sektionens sekretariat.

⁽⁸⁾ PETRA: fyra transportregioner i enlighet med Helsingforsdeklarationen från 1997: den euro-arktiska Barentsregionen, Svartahavs-bäckenet, Medelhavsområdet och Adriatiska/Joniska havet.

FN/ECE liksom olika regionala initiativ för att förstärka samarbetet är bara kända av en liten grupp experter.

3.1.2 Bristen på öppenhet blir allt större inom det organiserade civila samhället. En väsentlig uppgift för den permanenta studiegruppen är och förblir att fungera som informationslänk för officiella organ och berörda organisationer i det civila samhället. Kommissionen arbetar med att utveckla ett informationssystem (GIS) som skall användas för planering och konsekvensbedömning. Detta informationssystem har hittills bara varit möjligt att utnyttja internt, men kan eventuellt byggas ut med socioekonomiska uppgifter och därmed också användas i förbindelse med EESK:s temaområden. Denna fråga bör diskuteras med kommissionen.

3.2 Tillämpning av samrådsförfarandet: Det behövs en "europeisk samsyn" för transportlederna inom Europa

3.2.1 Van Miert-gruppens rapport påvisar de svårigheter som ger upphov till en diskrepans mellan ambitiösa europeiska planer och genomförandet av dessa. Denna diskrepans är svår att komma till rätta med. Ett större utnyttjande av gränsöverskridande planläggningar och ett större deltagande av intresseorganisationer från det civila samhället identifierades med rätta som element för en framtida förbättring och har också införts i de nya TEN-riktlinjerna.

3.2.2 Deltagande av organisationer från det civila samhället är en nyckel till en väl avvägd utveckling där hänsyn tas till lokala och regionala intressen samtidigt som användningen och förvaltningen av transportlederna vitaliseras. Infrastrukturprojekt i europeiskt intresse fyller sin funktion först när hållbarhetsaspekterna beaktas och uppfylls. För detta krävs ett gränsöverskridande deltagande på EU-nivå av näringslivsorganisationer, transportföretag, fackföreningar och miljö- och konsumentorganisationer. Impulserna för ett genomförande av "europeiska" transportleder kan endast bygga på ett av samhället omfattat "europeiskt" medvetande och ett samförstånd. EESK har vid upprepade tillfällen erbjudit sig att bidra till upprättandet av detta samförstånd. För att uppnå detta måste man systematiskt genomföra samråd på europeisk nivå. EESK vill emellertid framhålla att detta inte får ses som en skyldighet som måste genomföras utan hänsyn till resultaten. Det samråd som EESK genomförde i samarbete med Europeiska kommissionen inom ramen för TINA-processen 1998 beaktades inte på något sätt i slutrapporten, trots att det fanns ett stort intresse och att man hade kommit fram till tydliga slutsatser.

3.3 Från rådgivning till idémässig och praktisk medverkan

3.3.1 Under EESK:s mångåriga arbete med alleuropeisk transportpolitik har kravet på deltagande och rådgivning länge stått i centrum. I dag har denna grundidé vunnit terräng hos deltagare som agerar inom Europa, och EESK har etablerat goda arbetskontakter. Därför måste man nu också leva upp till kravet på att bidra till styrkommittéernas och andra organs arbete när det gäller planering och praktiskt genomförande.

3.3.2 Den innehållsmässiga grunden för planeringssamarbetet bygger framför allt på det senaste initiativyttrandet "Framtida transportinfrastruktur" där kommittén definierar principerna för den europeiska transportpolitiken. Målet om hållbarhet, planer på bättre finansiering och den alleuropeiska transportinfrastrukturen utgör tre huvudområden. Vad beträffar utbyggnaden av transportkorridorerna fastställs en rad prioriteringsområden som ligger till grund för den permanenta arbetsgruppens arbete och som av den anledningen – kortfattat – nämns i detta sammanhang (?). Dessa prioriteringar är följande:

- Bättre inbördes förbindelser mellan ekonomiska områden bör eftersträvas.
- Intermodaliteten måste förbättras med hjälp av relevanta kriterier.
- Förbindelserna med de inre vattenvägarna måste förbättras.
- Närsjöfarten bör integreras.
- Samarbetet inom järnvägssektorn har delvis varit framgångsrikt och bör främjas i högre grad.
- Förbindelserna mellan regionala och lokala transportnät och de stora transportlederna bör uppmärksammas i högre grad.
- Kvalitativa driftmässiga utvecklingsmål måste systematiskt införas i arbetet med korridorerna (säkerhet, konsumentintressen, sociala villkor, särskilt inom långdistanstrafik, samt tjänsternas kvalitet och miljöbalans).
- Korridorkonceptet bör till stor del behållas och utvidgas ytterligare på lokal och regional nivå.

3.3.3 Dessa mål har delvis tagits upp av kommissionen i de reviderade TEN-riktlinjerna. Konsten är att sörja för att de i praktiken genomförs på ett begripligt, gemensamt och gräns-

överskridande sätt. EESK har goda möjligheter att bidra till detta med hjälp av särskilda och praktiska åtgärder.

3.4 Korridornätverk och regionalt samarbete

3.4.1 Arbetet i styrkommittéerna fortgår för närvarande i ungefär samma takt i alla korridorer. Man kan samtidigt konstatera att det i dag finns regionala förbindelser, vilket betyder att man i dag kan tala mer om ett korridornätverk än om enskilda transportleder. Jämte initiativen inom transportområdena förekommer i allt högre grad regionalt samarbete, t.ex. mellan korridorerna IV, V, VII och X i sydöstra Europa och mellan korridorerna I och IX i Östersjöområdet. Detta står i kontrast till den mer begränsade verksamheten i de officiellt angivna transportområdena (PETRA).

3.4.2 De två initiativen att genomföra huvudtransportleder och omfattande regionala förbindelser kompletterar varandra. I den permanenta studiegruppens arbete bör man i framtiden lägga större vikt vid koncept för regional utveckling. Sambandet mellan transportpolitiken, regional utveckling och de prioriterade områdena inom ramen för EESK:s yttre förbindelser (de östra grannländerna, den nordliga dimensionen och sydöstra Europa) är ett viktigt bidrag från EESK som rör flera facksektioner.

3.5 Framtida uppgift: skapa nya förbindelser

3.5.1 Kommissionens och Europaparlamentets strategimöte i juni 2004 var välkommet. EESK har dock alltid understrukt att EU:s initiativ beträffande genomförandet av europeiska transportförbindelser inte får försvagas till följd av utvidgningen. Kommissionen har i en skriftväxling med EESK försäkrat att detta möte var en upptakt till ett mer omfattande och öppnare samordningsförfarande där alla parter kan bidra. Denna öppning är avgörande för att man med framgång skall kunna genomföra nya hållbara transportplaner på EU-nivå.

3.5.2 Den erfarenhet som man hittills har skaffat sig, särskilt genom arbetet i styrkommittéerna, är en absolut förutsättning för den framtida planeringen. EESK:s särskilda bidrag, som beskrivs i föreliggande yttrande och som har utvecklats under många år av praktiskt arbete, kan nu ges i ett tidigt stadium av infrastrukturplaneringen. Det gäller att ta vara på denna möjlighet.

(?) EUT C 108, 30.4.2004, s. 35, punkterna 1.8.1–1.8.8.

4. Den permanenta studiegruppens verksamhet i de enskilda transportkorridorerna

4.1 I **korridor II** ⁽¹⁰⁾ har nu en facklig arbetsgrupp inrättats. Ett första sammanträde ägde rum den 10–11 april 2003 i Moskva. EESK deltog också i det officiella styrkommittésammanträdet den 15–16 maj 2003 i Berlin. Slutsatserna från båda dessa möten har varit mycket positiva för kommitténs arbete. De problem som finns i Korridor II beror på svårigheter i samarbetet med Vitryssland. Man har utarbetat en plan som innebär att en omfattande och väl utbyggd del av korridoren förläggs norr om Vitryssland. Anledningen till detta är svårigheter vid gränserna. En intensifiering av samarbetet med järnvägsföretag äger för närvarande rum och en utvidgning av korridoren fram till Jekaterinenburg föreslogs nyligen. Det finns ett särskilt intresse för att bättre kunna ta itu med problem inom vägtransportsektorn och med det praktiska arbetet vid gränsövergångarna, och i samband med detta ta EESK till hjälp.

4.2 Kommitténs deltagande i arbetet i **korridor IV** ⁽¹¹⁾ har stärkts kontinuerligt. Inom ramen för styrkommittésammanträdet i Sopron i Ungern den 20–21 maj 2003 träffades företrädare för järnvägsföretag och för fackföreningar för järnvägsanställda inom korridor IV. Detta ledde till en fruktbar diskussion om främjande av järnvägstransporter, vilken måste löpa vidare. En fortsättning på diskussionen ägde rum vid det senaste sammanträdet den 10–11 november 2003 i Dortmund. Teknisk-organisatoriska hinder och lösningsförslag beträffande gränsövergångarna identifierades som tematiska prioriteringar för vidare samtal. För att säkra kontinuiteten kommer härnäst också en facklig företrädare för järnvägssektorn att delta som observatör i styrkommittéerna. Det vore välkommet att göra en tematisk översyn av den ekonomiska och sociala situationen inom vägtransportsektorn och av teknisk-organisatoriska aspekter inom denna transportsektor i korridor IV.

4.3 EESK fäster särskild vikt vid främjandet av **korridor X** ⁽¹²⁾. Därför har kontakterna med styrkommittén inom denna korridor intensifierats. En konkretisering av möjliga åtgärder från EESK:s sida ägde rum i samband med styrkommittésammanträdet den 18–19 juli 2003 i Slovenien. Den 3 november genomförde EESK med stor framgång en dialogkonferens i Belgrad, vilket ledde till ett gemensamt beslut ⁽¹³⁾. Detta leder till ytterligare steg mot en intensifiering, särskilt inom järnvägssektorn. Arbetskontakter i Sarajevo och samarbetet med styrkommittén inom *South East Europe Core Regional Transport Network* är två andra frågor som omfattas av detta arbete. För en välvägd hamnpolitik och dess koppling till baklandstransporter utgör **korridor V** ⁽¹⁴⁾ en viktig förbindelse i detta sammanhang.

⁽¹⁰⁾ Tyskland – Polen – Vitryssland – Ryssland.

⁽¹¹⁾ Tyskland – Tjeckien – Österrike – Slovakien – Ungern – Rumänien – Bulgarien – Grekland – Turkiet.

⁽¹²⁾ Österrike – Kroatien – Serbien – FYROM – Slovenien – Ungern – Serbien – Bulgarien.

⁽¹³⁾ Se bilaga 1.

⁽¹⁴⁾ Italien – Slovenien – Ungern – Ukraina – Slovakien – Kroatien – Bosnien-Hercegovina.

4.3.1 Ett gemensamt evenemang planeras att anordnas i början av november 2004 tillsammans med järnvägsförbundet ARGE Korridor Xline. Evenemanget att främja bättre järnvägstjänster. Man planerar att genomföra ett särskilt demonstrationståg och anordna evenemang i Villach (Österrike), Zagreb (Kroatien) och Sarajevo (Bosnien och Hercegovina) ⁽¹⁵⁾.

4.4 EESK har utarbetat en hel rad förslag ⁽¹⁶⁾ för att främja den inre sjöfarten och **korridor VII** ⁽¹⁷⁾ (Donau). Det senaste sammanträdet inom styrkommittén hölls i juli 2004. Inom den permanenta studiegruppen fortsätter för närvarande diskussionerna på detta område. I centrum för diskussionerna står de hinder som för närvarande står i vägen för utvecklingen av sjöfarten i korridor VII, och lämpliga bestämmelser för att avlägsna dessa hinder. Det handlar samtidigt om de möjligheter och det investeringsbehov som finns när det gäller att uppnå en bättre integration i ett multimodalt transportsystem. ⁽¹⁸⁾

4.4.1 I sitt yttrande om "Framtida transportinfrastruktur" som antogs den 28 januari 2004 ⁽¹⁹⁾ ställde EESK följande krav: särskilt främjande av den inre sjöfartskorridoren VII (Donau), förbindelser med järnvägslinjer och lämpliga tekniska och sociala bestämmelser för gränsöverskridande transporter på inre vattenvägar.

4.4.2 I syfte att fullt ut dra nytta av Donau som en alleuropeisk transportkorridor föreslog den gemensamma rådgivande kommittén EU-Rumänien vidare vid sitt sammanträde i Bukarest den 23–24 maj 2002 att man inleder arbeten och anslår mer medel för att göra floden mer segelbar samt för anslutningen till Svarta havet.

4.5 Sedan dialogkonferensen i **korridor III** ⁽²⁰⁾ och **VI** ⁽²¹⁾, i Katowice 2001, har EESK inte haft någon egen verksamhet i dessa korridorer. Nu finns en skrivelse från sekretariatet för korridor III från augusti 2004 med krav om att bidra med förslag till arbetsprogrammet för 2003–2004 för ytterligare utveckling.

4.6 EESK har under de senaste två åren fått särskilt stöd genom det nybildade fackföreningsarbetet för anställda inom transportsektorns korridorer och i ett alleuropeiskt sammanhang. Detta samarbete har organiserats av Europeiska transportarbetarförbundet (ETF). Detta ETF-projekt har inom alla transportsektorer bidragit verksamt, både idémässigt och praktiskt, till EESK:s framgångar och kommer också att stärka samarbetet i framtiden.

⁽¹⁵⁾ Vissa delar av engagemanget håller just nu på att förberedas och omfattas därför inte av detta yttrande. Information om dessa finns att få vid TEN-sektionens sekretariat.

⁽¹⁶⁾ "Ett alleuropeiskt system för den inre sjöfarten", EUT C 10, 14.1.2004, s. 49.

⁽¹⁷⁾ Tyskland – Österrike – Slovakien – Ungern – Kroatien – Serbien – Bulgarien – Moldavien – Ukraina – Rumänien

⁽¹⁸⁾ För ytterligare information, se Levaux-rapporten som kan fås vid TEN-sektionens sekretariat.

⁽¹⁹⁾ Se fotnot 4.

⁽²⁰⁾ Tyskland – Polen – Ukraina

⁽²¹⁾ Polen – Slovakien – Tjeckien

4.7 Slutligen vill vi påpeka, att ordföranden i den permanenta studiegruppen i samarbete med TEN-sektionens sekretariat och med hjälp av berörda enheter inom Europeiska kommissionen, har skapat ett dokument med grundläggande information för varje transportkorridor ⁽²⁾.

5. Rekommendationer inför det fortsatta arbetet

5.1 De nya riktlinjerna inom den alleuropeiska transportpolitiken, som beskrivs ovan, har tagits upp av den permanenta studiegruppen och integrerats i de regionala, praktiska och idémässiga planläggningarna. EESK:s styrka ligger ännu mer än tidigare i dess förmåga att integrera intressen och utarbeta konkreta förslag. Verksamhet och närvaro på platsen måste prioriteras.

5.2 Med den permanenta studiegruppen förfogar EESK över ett informations- och kontaktcentrum för intresserade utanför och inom kommittén. Information, debattledning, samordning av EESK:s verksamhet och ansvarsfullt deltagande i den övergripande samordningsverksamheten på EU-nivå är den permanenta studiegruppens centrala uppgifter. Denna studiegrupp har 13 års erfarenhet av aktiv medverkan i den alleuropeiska transportpolitiken.

5.3 Under de kommande två åren bör EESK framför allt inrikta sig på att få de organisationer för det civila samhället som finns på plats att medverka aktivt i det praktiska arbetet. Man bör arbeta för att förverkliga de transportpolitiska målsättningar som anges i punkt 3.3.2, dvs. att berörda organisationer

i det civila samhället skall få möjlighet att analysera, kritisera och ge förslag på förbättringar i fråga om enskilda transportkorridorer, inom regionen eller vad gäller infrastrukturprojekt.

5.4 EESK bör ytterligare intensifiera samarbetet med styrkommittéerna för transportkorridorer och med kommissionen. Det gäller framför allt att definiera rollen för den permanenta studiegruppen inom ramen för att förverkliga det s.k. South East Europe Core Regional Transport Network (se punkt 2.4).

5.5 Den permanenta studiegruppen bör överväga hur de operativa aspekterna av transporterna kan beaktas i högre grad vid förverkligandet av alleuropeiska transportleder, framför allt bör politiken för transportkorridoren göra det möjligt att konkretisera intermodalitet, miljöskydd, säkerhet, sociala villkor och effektivitet.

5.6 För närvarande planeras nya transportleder inom den europeiska grannskapspolitiken. Kommission vill att arbetet skall präglas av insyn, och den permanenta studiegruppen bör stödja denna inställning.

5.7 Kommissionens arbete och styrkommittéernas arbete beträffande korridorerna och transportområdena bör sammanlänkas i ökad utsträckning. I detta sammanhang har kommissionen en viktig samordnande roll som också bör inbegripa tekniskt och organisatoriskt stöd. Det är önskvärt att samtliga berörda parter på alleuropeisk nivå får större utrymme för gemensamma aktiviteter och att Europaparlamentet bidrar till arbetet i större omfattning.

Bryssel den 27 oktober 2004

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Anne-Marie SIGMUND

⁽²⁾ Se bilaga 2– inofficiella uppgifter som kan komma att ändras.