



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 1.10.2003  
COM(2003) 564 definitief

2001/0229 (COD)

Voorstel voor een

**BESCHIKKING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een**

**BESCHIKKING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire**  
**richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet**

(door de Commissie ingediend overeenkomstig artikel 250, lid 2, van het EG-Verdrag)

{SEC(2003) 1060 }

## INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding en samenvatting .....	3
2.	Prioritaire projecten voor de uitgebreide Unie.....	4
2.1.	Een selectieve methodologie.....	5
2.2.	Een beperkt aantal nieuwe projecten.....	5
2.3.	Verklaring van Europees belang .....	6
3.	Het ondersteuningsmechanisme voor de zeeroutes.....	8
4.	Verbetering van de coördinatie tussen de lidstaten.....	10
4.1.	Europese coördinatoren per project of groep van projecten .....	11
4.2.	Gecoördineerde procedures voor bouwvergunningen .....	12
5.	Aspecten van de effectbeoordeling .....	14
5.1.	De financiering.....	14
5.2.	Het economische, sociale en milieueffect.....	15
5.3.	Ontvangen reacties .....	17

## 1. INLEIDING EN SAMENVATTING

Een echt trans-Europees vervoersnet bevordert de dynamiek van de interne markt en verbetert de territoriale samenhang, en daarmee het concurrentievermogen en het groeipotentieel van de Europese Unie. De uitbreiding van het vervoersnet naar de toekomstige lidstaten draagt bij aan het succes van de uitbreiding van de Europese Unie en vormt een nieuwe kans om de verstopping van de grote verkeersaders te verminderen en de intermodaliteit op het niveau van het uitgebreide Europa aan te moedigen, hetgeen een voorwaarde is voor een duurzame ontwikkeling van het vervoer.

Om de ontwikkeling van een dergelijk netwerk rondom projecten met een duidelijk Europese dimensie te stimuleren, heeft de Commissie op 2 oktober 2001 een wijziging voorgesteld van de beschikking van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet.<sup>1</sup> Tijdens de plenaire zitting van 30 mei 2002 heeft het Europees Parlement onder voorbehoud van diverse amendementen ingestemd met de belangrijkste onderdelen van dit voorstel, met name het toevoegen van zes prioritaire projecten met een grote toegevoegde waarde voor Europa. De Commissie heeft in september 2002 het Parlement en de Raad een gewijzigd voorstel voorgelegd waarin de amendementen van het Parlement zijn aangegeven die de Commissie wenst opgenomen te zien worden.<sup>2</sup>

De Raad heeft dit voorstel niet kunnen aannemen. Reeds in het Witboek betreffende het Europese vervoersbeleid in 2001 had de Commissie gewezen op de noodzaak dit eerste voorstel aan te vullen, teneinde te blijven trachten zich tegen de achtergrond van de uitgebreide Unie te concentreren op prioritaire projecten.

De Commissie heeft derhalve een groep op hoog niveau in het leven geroepen onder voorzitterschap van de heer Karel Van Miert en bestaande uit door de ministers van transport van de huidige en toekomstige lidstaten aangewezen deskundigen, alsmede van de Europese Investeringsbank. Het rapport van deze groep is op 30 juni 2003 aan de Commissie overhandigd en direct daarop openbaar gemaakt.<sup>3</sup>

Op basis van de aanbevelingen van die groep en de ontvangen reacties na de publicatie is de Commissie van mening dat nieuwe elementen pleiten voor aanvulling van het in september 2002 ingediende gewijzigde voorstel. Deze aanvulling op het gewijzigde voorstel heeft tot doel het verkrijgen van goedkeuring binnen de Raad en het Europees Parlement gemakkelijker te maken en zo te komen tot verwezenlijking van de door de Europese Raad vastgestelde doelstelling om deze richtsnoeren, waaronder begrepen nieuwe prioritaire projecten in de Alpen, de Pyreneeën en de Oostzee, snel aan te nemen. Met de nieuwe voorgestelde wijzigingen:

- wordt de in 2001 voorgestelde lijst van prioritaire projecten aangevuld met de nieuwe projecten die door de bovengenoemde groep zijn aangegeven, waaronder ook nieuwe vormen van steun bij het ontwikkelen van transnationale projecten voor zeeroutes;

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> COM(2002) 542.

<sup>3</sup> Zie [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm)

- wordt aan deze projecten een label van Europees belang toegekend, waardoor bij voorrang gebruik kan worden gemaakt van de communautaire middelen die beschikbaar zijn in het kader van de regels met betrekking tot de specifieke communautaire financieringsinstrumenten voor netwerken; dankzij dit label kunnen de lidstaten tevens, alvorens een bouwvergunning te verlenen, gecoördineerde procedures inzake beoordeling en publieksraadpleging toepassen of een gemeenschappelijke transnationale enquête houden in het geval van bepaalde grensoverschrijdende trajecten;
- worden mechanismen ingevoerd die gericht zijn op verbetering van de operationele en financiële coördinatie van de lidstaten voor bepaalde projecten of groepen van projecten die van Europees belang zijn verklaard, door de aanwijzing van «Europese coördinatoren»;
- wordt de einddatum voor de realisatie van het trans-Europese vervoersnet naar 2020 gebracht, gezien het tijdsverloop sinds het eerste in oktober 2001 ingediende voorstel en de tijd die nodig is om de vervoersinfrastructuur aan te leggen.

De Commissie wijst erop dat dit aanvullende voorstel vergezeld gaat van een parallel voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 dat voor grensoverschrijdende gedeelten van projecten van Europees belang, zoals omschreven in het onderhavige voorstel, communautaire medefinancieringspercentages tot 30 % van de kosten van de projecten mogelijk moet maken.

Deze beide voorstellen liggen in de lijn van het groei-initiatief dat de Commissie in juli 2003 heeft aangekondigd. In het voorstel voor een beschikking worden namelijk investeringen in projecten van Europees belang aangewezen ten bedrage van circa 220 miljard € tegen 2020, waarvan 80 miljard € voor 2006. Deze bedragen kunnen op een doelmatige wijze worden gemobiliseerd om de economie te stimuleren en zelfs op korte termijn indien daartoe de politieke bereidheid bestaat. Met nog meer voorstellen voor investeringen op langere termijn die het toekomstige groeipotentieel kunnen verbeteren, wordt zowel publieke als particuliere investeerders de mogelijkheid geboden hun inbreng te anticiperen. Een eerste voortgangsverslag over het groei-initiatief wordt tegelijk met deze voorstellen uitgebracht ten behoeve van de Europese Raad van oktober, terwijl de gedetailleerde analyse van de uit dit initiatief voortvloeiende prioritaire investeringen en hun hiërarchie in de tijd aan de Europese Raad van december 2003 zal worden voorgelegd op basis van de gezamenlijke werkzaamheden van de Commissie en de Europese Investeringsbank. Aangezien de ontwikkeling van het trans-Europese netwerk een van de hoekstenen van dit initiatief is, vormen deze beide voorstellen, na het op 23 juli 2003 ingediende voorstel betreffende de heffingen op zware vrachtvoertuigen («Eurovignet»-richtlijn), dan ook een basiselement van de in te voeren voorzieningen.

## **2. PRIORITAIRE PROJECTEN VOOR DE UITGEBREIDE UNIE**

Het trans-Europese netwerk bestaat uit vele projecten van gemeenschappelijk belang. Bepaalde projecten onderscheiden zich echter door hun Europese dimensie, hetzij op grond van hun omvang of hun rol om het transnationale handelsverkeer te ontwikkelen, hetzij omdat zij in aanzienlijke mate bijdragen aan de territoriale

samenhang en aan de concentratie van de vervoersstromen op milieuvriendelijkere wijzen van transport.

De Gemeenschap dient zich bijzonder in te spannen om de uitvoering van dergelijke projecten te coördineren en eventueel financieel te ondersteunen, teneinde een samenhangende ontwikkeling van het netwerk te garanderen en een gemeenschappelijke visie met betrekking tot deze grote doorgaande verbindingen te bevorderen bij de nationale en regionale autoriteiten en de exploitanten die ieder op hun eigen niveau bij het trans-Europese netwerk betrokken zijn. Dat is de doelstelling van het etiket “prioritair of voorrangproject”.

## **2.1. Een selectieve methodologie**

Het is noodzakelijk dat er een strikte en duidelijke methodologie komt om een wel overwogen selectie van prioritaire projecten te maken. De groep op hoog niveau heeft een methodologie opgesteld, die nader gespecificeerd is in het rapport van de groep. Deze methodologie is op twee fasen gebaseerd:

- De eerste fase heeft tot doel de totale samenhang van de projecten te garanderen, te kijken of de projecten goed zijn uitgewerkt en of de betrokken lidstaten voldoende bereidheid bezitten om ze uit te voeren. Dit laatste punt is van groot belang gezien de omvang van de territoriale en financiële gevolgen voor de lidstaten waarin deze projecten tot stand worden gebracht.
- Gedurende de tweede fase wordt gekeken in welke mate de projecten bijdragen aan drie wezenlijke doelstellingen van de Gemeenschap: hun toegevoegde waarde om de mobiliteit van goederen en personen tussen de lidstaten te vergemakkelijken, hun bijdrage aan de territoriale samenhang en hun bijdrage aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer.

**Deze methodologie heeft zich in het kader van de groep op hoog niveau bewezen en wordt derhalve door middel van het onderhavige voorstel in artikel 19 opgenomen.**

Prioritaire projecten waarvan de werkzaamheden vóór 2010 worden aangevat, worden na onderzoek van deze verschillende criteria in het kader van deze beschikking vastgesteld, dus via medebeslissing van het Europees Parlement en de Raad op voorstel van de Commissie overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag.

## **2.2. Een beperkt aantal nieuwe projecten**

De groep op hoog niveau heeft met toepassing van deze methodologie een honderdtal projecten onderzocht. Zo kon met instemming van de overgrote meerderheid van de groepsleden een beperkt aantal nieuwe prioritaire projecten worden uitgekozen. De betreffende werkzaamheden zouden vóór 2010 een aanvang moeten kunnen nemen (lijst 1 van het rapport van de groep). De groep op hoog niveau heeft overigens het belang van de tijdens de Europese Raad van Essen en die van Dublin goedgekeurde projecten bevestigd (lijst 0 van het rapport van de groep).

De Commissie heeft het resultaat van die werkzaamheden onderzocht en op basis van het rapport van de groep op hoog niveau een publieksraadpleging georganiseerd

(zie hoofdstuk 4). Deze beoordeling heeft geen nieuwe elementen opgeleverd die de keuze van de groep ter discussie kunnen stellen, overwegende dat:

- de opneming van een project in de lijst van prioritaire projecten niet vooruitloopt op de variant die wordt gekozen na voltooiing van de milieueffectbeoordelingsprocedures. De Commissie ziet bovendien toe op de correcte toepassing van de desbetreffende richtlijnen door de lidstaten. Met betrekking tot de kandidaat-landen is de Commissie van mening dat de minimumeisen van deze richtsnoeren moeten gelden voor de projecten van het trans-Europese netwerk, inclusief de prioritaire projecten. De steun die de Gemeenschap eventueel verleent, is derhalve in de praktijk afhankelijk van de naleving van deze minimumeisen;
- de opneming van een project in de lijst van prioritaire projecten niet vooruitloopt op de communautaire financiering waarvoor het project eventueel in aanmerking komt. De prioritaire projecten bestaan namelijk uit groepen van projecten die op dezelfde hoofdverbinding zijn gesitueerd. De subsidiabiliteit van deze afzonderlijke onderdelen, waarvan elk overeenkomt met een reeks economisch onscheidbare taken met duidelijk omschreven doelstellingen, is onder meer afhankelijk van de bevestiging van de mogelijke economische levensvatbaarheid ervan.

**Naast de prioritaire projecten die door de Commissie in oktober 2001 zijn voorgesteld en die het Europees Parlement in eerste lezing op 30 mei 2002 heeft goedgekeurd, stelt de Commissie derhalve voor alle projecten die op basis van de hierboven omschreven methode in lijst 1 van het rapport van de groep op hoog niveau zijn geselecteerd, als nieuwe prioritaire projecten op te nemen in bijlage III.**

De Commissie is bovendien van mening dat drie spoorwegprojecten (nrs. 27, 28 en 29) waarover de groep op hoog niveau uitgebreid van gedachten heeft gewisseld, maar die niet zijn geselecteerd, aan de vereiste criteria voldoen en in de lijst van bijlage III kunnen worden opgenomen gezien de duidelijke verbintenis van de betrokken landen en de toegevoegde waarde ervan voor Europa. Na de indiening van het rapport van de groep op hoog niveau heeft de Commissie overtuigende bewijzen op het hoogste politieke niveau ontvangen waarbij de betrokken lidstaten zich ertoe verbinden de werkzaamheden vóór 2010 te starten.

Om de samenwerking met het oog op de follow-up ervan te vergemakkelijken, zijn de nieuwe projecten ingedeeld langs de hoofdassen die de hoofdsteden van de uitgebreide Unie met elkaar verbinden of die een uitbreiding vormen van projecten die reeds in oktober 2001 zijn voorgesteld.

Deze bijlage bevat derhalve projecten die gelegen zijn op het grondgebied van landen die binnenkort tot de Gemeenschap zullen toetreden. Er moet namelijk op gewezen worden dat door de toetredingsverdragen de richtsnoeren ook betrekking hebben op de netwerken van deze landen, met name in de kaarten van bijlage I, zonder evenwel in deze landen prioritaire projecten aan te wijzen.

### **2.3. Verklaring van Europees belang**

Uit de ervaring blijkt dat prioritaire projecten op diverse moeilijkheden stuiten die in verband staan met het gebrek aan middelen, met de organisatie van de gezien de

transnationale dimensie noodzakelijke coördinatie tussen de lidstaten of met de versnippering van de bouwvergunningsprocedures.

Om een en ander mede te verhelpen worden prioritaire projecten in deze beschikking van Europees belang verklaard. De Commissie had in het Witboek betreffende het Europese vervoersbeleid reeds het idee van een Verklaring van Europees belang aangedragen wanneer *«een bepaalde infrastructuur beschouwd wordt als zijnde van strategisch belang voor de goede werking van de interne markt en de ontstopping, zonder dat deze hetzelfde belang vertegenwoordigt op puur nationaal of plaatselijk niveau»*. In artikel 19 bis zijn de gevolgen van een dergelijke verklaring van Europees belang nader omschreven:

1. Er dient voor te worden gezorgd dat de Gemeenschap de door haar gekozen prioriteiten in feiten vertaalt. De steun die voor trans-Europese netwerken uit het Cohesiefonds en het structurele pretoetredingsinstrument wordt verleend, moet derhalve uiteraard bij voorrang voor deze projecten zijn bestemd, met inachtneming evenwel van de specifieke regels en criteria van elk van deze instrumenten.<sup>4</sup>
2. Gezien het negatieve effect dat vertragingen of het verwaarlozen van bepaalde gedeelten kunnen hebben op de rentabiliteit van de werkzaamheden die andere lidstaten op dezelfde hoofdverbinding hebben verricht, en op de financiële belangen van de Gemeenschap, dient een mechanisme te worden ingevoerd dat de lidstaten ertoe aanzet de in de beschikking betreffende de richtsnoeren vastgelegde tijdschema's in acht te nemen. Artikel 19 bis voorziet derhalve in de mogelijkheid dat de Commissie besluit bij vertragingen de kwalificatie van projecten van Europees belang in te trekken, na het advies van de betrokken lidstaten over de redenen voor die vertragingen te hebben ingewonnen.
3. Teneinde toekomstige herzieningen van de richtsnoeren en eventueel van de lijst van prioritaire projecten te vergemakkelijken en tevens de beoordelingsprocedures voor projecten te verbeteren, voert artikel 19 bis nieuwe bepalingen in waarbij de lidstaten evaluaties a posteriori van elk prioritair project moeten verrichten en de resultaten ervan aan de Commissie moeten meedelen.
4. Gezien de moeilijkheden die kunnen worden veroorzaakt door de versnippering van de nationale procedures voor beoordeling en publieksraadpleging die voorafgaan aan het verlenen van de bouwvergunning, wordt de lidstaten verzocht voor grensoverschrijdende delen gecoördineerde procedures of, nog beter, één enkele procedure op te zetten (zie hoofdstuk 4).

Het parallelle voorstel tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2236/95 maakt ten slotte voor grensoverschrijdende gedeelten van projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in het onderhavige voorstel, medefinancieringspercentages tot 30 % van de kosten van een project mogelijk. In bijlage III van de onderhavige beschikking zijn ter informatie de grensoverschrijdende trajecten genoemd die met name in aanmerking kunnen komen voor dit soort verhoogde steun.

---

<sup>4</sup> De groep op hoog niveau beveelt aan de Gemeenschapsfinancieringen uit de diverse bestaande financieringsinstrumenten te concentreren op de prioritaire projecten.

### 3. HET STEUNMECHANISME VOOR DE ZEEROUTES

De nieuwe bijlage III omvat projecten voor de ontwikkeling van «zeeroutes». Het doel hiervan is binnen het trans-Europese netwerk aan het openen van nieuwe transnationale zeeverbindingen hetzelfde belang toe te kennen als aan de autosnelwegen of de spoorwegen. Daardoor kunnen met landen die geïsoleerd zijn door natuurlijke barrières, alsmede met insulaire landen en andere perifere landen betere verbindingen tot stand worden gebracht.

Het rapport van de groep op hoog niveau stelt een aantal maatregelen voor die de ontwikkeling van dergelijke verbindingen kan stimuleren door de vracht te concentreren op enkele zeeroutes vanaf een beperkt aantal havens, teneinde de potentiële levensvatbaarheid van de zeeverbindingen te vergroten. Deze maatregelen omvatten:

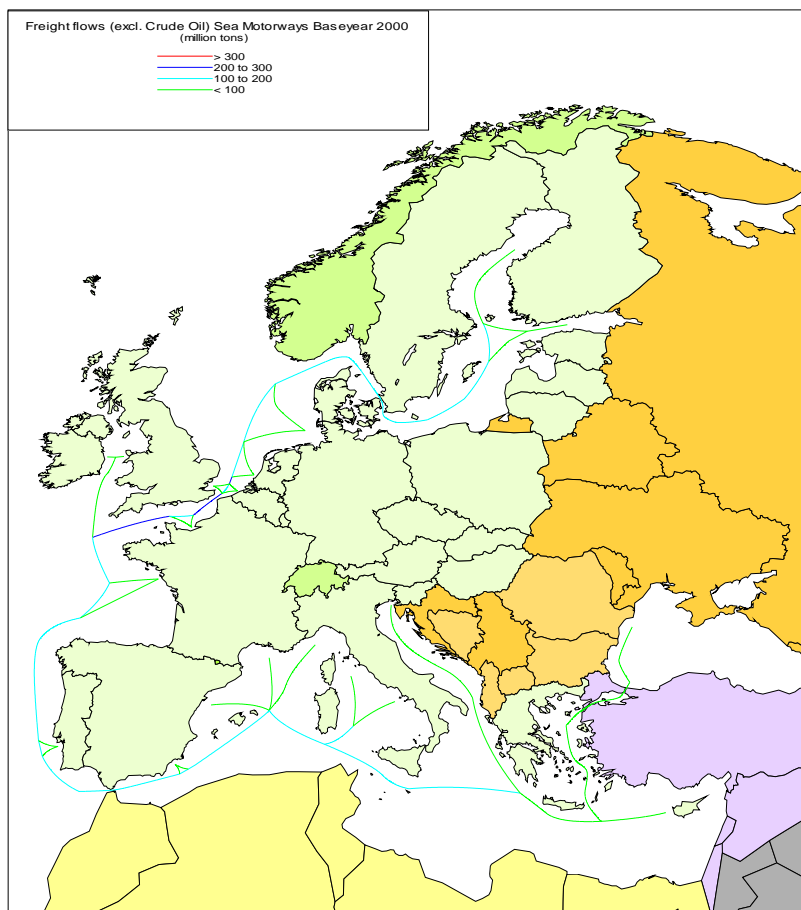
- vereenvoudiging van de administratieve en douanecontroles, zoals dit reeds gebeurt bij het passeren van de intracommunautaire grenzen op de Europese autosnelwegen, en invoering van een elektronisch aangiftesysteem voor de havenautoriteiten<sup>5</sup>;
- haveninstallaties die bij voorkeur voor deze activiteit bestemd zijn (roll-on/roll-off-terminals, logistieke voorzieningen, parkeerplaatsen, installaties voor de vrachtwagenchauffeurs) en directe toegang tot de havens (waaronder begrepen vrije toegang tot de spoorwegen);
- bevaarbaarheid gedurende het gehele jaar, in het bijzonder toegang tot de Oostzee in de winter.

De hieronder afgebeelde kaart, waarop de omvang is aangegeven van de vracht die in de in bijlage III genoemde zeegebieden wordt vervoerd (exclusief aardolieproducten), geeft aan op welke verbindingen de concentratie kan plaatsvinden.

---

<sup>5</sup> Hetgeen reeds is bepaald in artikel 15 van de beschikking van 1996.





In de praktijk zouden stimuleringsmaatregelen voor de ontwikkeling van nieuwe transnationale zeeverbindingen eruit moeten bestaan de hierboven omschreven begeleidingsmaatregelen te ondersteunen of te subsidiëren, mede door het verlenen van steun bij het opzetten van nieuwe diensten.

**Naast de acties die reeds in het kader van het Marco-Polo-programma zijn ondernomen, worden in het nieuwe artikel 12 bis de juridische bepalingen opgenomen die nodig zijn om in het kader van het trans-Europese netwerk communautaire steun aan dergelijke stimuleringsmaatregelen te kunnen geven.**

De voorgestelde procedure voor het selecteren van de voor dergelijke steun in aanmerking komende projecten moet concurrentievervalsing voorkomen. Bij een project moeten twee lidstaten zijn betrokken en moet particuliere financiering met overheidsfinanciering worden gecombineerd volgens een procedure die waarborgt dat de steun uit nationale begrotingen en eventueel uit de Gemeenschapsbegroting wordt verleend nadat de mededingingsregels zijn toegepast. In de praktijk omvat de voorgestelde procedure meerdere fasen:

1. Om als projecten van gemeenschappelijk belang te kunnen worden gekwalificeerd, moeten de projecten door ten minste twee lidstaten worden voorgesteld, het opzetten van nieuwe geregelde diensten tussen twee lidstaten beogen, een strikt minimum aan havens omvatten en de verstopping van het

autoverkeer op de grote verkeersaders verlichten of in het geval van perifere of insulaire lidstaten, hun bereikbaarheid verbeteren.

2. De belanghebbende lidstaten schrijven gezamenlijk openbare aanbestedingen uit (uitnodigingen tot het indienen van voorstellen) met het oog op het verlenen van overheidssubsidie voor pakketten van toegangsinfrastructuur, haveninfrastructuur, elektronische beheerssystemen of dienstverlening, die de economische levensvatbaarheid van de nieuwe lijnen verbeteren.
3. De moeilijkste fase is het kiezen van de havens die deel kunnen uitmaken van een zeeroute. Indien het te moeilijk blijkt te zijn op nationaal niveau een keuze te maken, kunnen de betrokken lidstaten een algemene openbare aanbesteding uitschrijven, waarop zowel havens als scheepvaartmaatschappijen kunnen inschrijven. Zodoende worden havens gekozen op basis van voorstellen die door belangstellende consortiums zijn gedaan en waarin scheepvaartmaatschappijen en havenautoriteiten zijn verenigd. In de uitnodiging tot het indienen van voorstellen mogen de beoogde havens niet nader worden genoemd, maar er moet wel voor worden gezorgd dat het vergelijkbare havens betreft om te vermijden dat de selectie van offertes niet door de ligging van de havens wordt beïnvloed.
4. De projecten die na afloop van die aanbestedingen door twee lidstaten gezamenlijk zijn geselecteerd, worden door de betrokken lidstaten ter goedkeuring aan de Commissie voorgelegd.
5. Nadat onder andere is onderzocht of de voorziene steun verenigbaar is met de richtsnoeren met betrekking tot overheidssteun in het zeevervoer, beslist de Commissie of het project als project van gemeenschappelijk belang kan worden gekwalificeerd. Als het project deze kwalificatie heeft gekregen, komt het in aanmerking voor medefinanciering uit communautaire middelen.

#### **4. VERBETERING VAN DE COÖRDINATIE TUSSEN DE LIDSTATEN**

Niet alleen is het belangrijk voor de Gemeenschap zich te concentreren op projecten met een bijzondere Europese dimensie, ook is het voor een samenhangende ontwikkeling van het trans-Europese netwerk noodzakelijk de planning en de investeringen van de lidstaten te coördineren.

De lidstaten hebben hun eigen planning, nemen het grootste deel van de overheidsfinanciering voor hun rekening, trachten particuliere investeerders te interesseren, beheren de complexe administratieve procedures die voorafgaan aan het verlenen van bouwvergunningen, houden toezicht op de toewijzing van opdrachten, de oplevering van de werken, enz.

De versnippering van deze taken en de moeilijke coördinatie daarvan tussen verschillende lidstaten, naast het gebrek aan financiering, veroorzaken vaak achterstanden die van invloed zijn op de uitvoering van transnationale verbindingen, in het bijzonder het grensoverschrijdende deel daarvan. Omdat niet volledig wordt geprofiteerd van de effecten van schaalvergroting, wordt juist de rentabiliteit van de investeringen voor de maatschappij (sociaal-economische rentabiliteit) lager.

Zoals reeds aangegeven in het «Handvest van Napels», dat is opgesteld naar aanleiding van de gesprekken tussen ministers van transport op 5 juli 2003, zou de herziening van de richtsnoeren een gelegenheid moeten zijn om nieuwe mechanismen van coördinatie tussen lidstaten in het leven te roepen.

In de mededeling van de Commissie «*Ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk*»<sup>6</sup> en meer recentelijk in het rapport van de groep op hoog niveau is reeds onderzoek gedaan naar de diverse mogelijkheden om deze coördinatie te verbeteren, die des te moeilijker is geworden nu het territorialiteitsbeginsel met betrekking tot de financiering en het beheer over de werken van de projecten diepgeworteld is. Naar aanleiding van dit onderzoek en naast de uitwisseling van nadere informatie in het Comité van artikel 18, geeft het onderhavige voorstel twee oplossingen:

#### **4.1. Europese coördinatoren per project of groep van projecten**

De rentabiliteit van de investeringen, die afhangt van het toekomstige verkeer en van de rendementen van schaalvergroting, is nauw verbonden met de opeenvolgende ingebruikneming van de verschillende delen van de verbinding in kwestie. De ervaring leert dat de sociaal-economische rentabiliteit van grote projecten van het trans-Europese netwerk teleurstellend bleek te zijn door vertragingen in de werkzaamheden van andere projecten die gelegen zijn op dezelfde trans-Europese verkeersader, met name van projecten in andere landen. Omdat niet precies duidelijk is wat de bedoelingen zijn van de buurlanden, gebeurt het bovendien regelmatig dat de lidstaten bepaalde investeringsbeslissingen opschorten, juist die beslissingen die een grote Europese toegevoegde waarde kunnen hebben. De investeringen langs de transnationale verbindingen moeten dus zo goed mogelijk op elkaar afgestemd worden.

**Voor bepaalde van Europees belang verklaarde projecten of groepen van projecten die gelegen zijn op de grote Europese verbindingen (corridors) zou het mogelijk moeten zijn een coördinatieteam in het leven te roepen, waaraan de Gemeenschap deelneemt, voor de duur van de op de verkeersader gelegen prioritaire projecten. Voor een dergelijke benadering, waarover per geval moet worden beslist, is de medewerking van de betrokken lidstaten nodig, hetgeen wordt beoogd met het door middel van het onderhavige voorstel ingevoegde artikel 17 bis.**

Op grond van artikel 155 van het EG-Verdrag heeft de Commissie de taak alle initiatieven te ontplooiën die van nut kunnen zijn om de coördinatie tussen lidstaten te bevorderen. Het zou dus aan de Commissie zijn om in overleg met de betrokken lidstaten een persoon aan te wijzen die met deze coördinatie zal zijn belast.

Deze per project of groep van projecten benoemde Europese coördinator moet de samenwerking met de gebruikers en exploitanten aanmoedigen, particuliere investeerders en financieringsinstellingen, waaronder de Gemeenschap, interesseren voor de betreffende projecten en zorg dragen voor de benodigde follow-up om de Gemeenschap te informeren over de voortgang, teneinde zonedig maatregelen te nemen om eventuele moeilijkheden te overwinnen. De Europese coördinator treedt namens en voor rekening van de Commissie op.

---

<sup>6</sup> COM(2003) 132.

Een Europese coördinator wordt aangewezen bij besluit van de Commissie, na overleg met de betrokken lidstaten. In dit individuele besluit wordt nader bepaald hoe de coördinator te werk moet gaan. Deze regels worden voor elk geval afzonderlijk vastgesteld en kunnen dus variëren naar gelang van de omstandigheden. De aanwijzing van een coördinator blijft een mogelijkheid die slechts voor bepaalde projecten of groepen van projecten geldt, afhankelijk van de moeilijkheden die bij de coördinatie worden ondervonden.

De Commissie verwacht snel een balans te kunnen opmaken van het functioneren van deze Europese coördinatoren. In het licht van de opgedane ervaring kan zij overwegen geleidelijk tot een structuur of gemeenschappelijke structuren te komen die verantwoordelijk zullen zijn voor het interesseren van investeerders uit zowel de particuliere als publieke sector en zelfs voor de uitvoering van de projecten. Deze structuren zouden eruit moeten zien zoals omschreven in de bovengenoemde mededeling van de Commissie "*Ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk*".

#### **4.2. Gecoördineerde procedures voor bouwvergunningen**

Gezien de moeilijkheden die bij bepaalde projecten worden veroorzaakt door de versnippering tussen de lidstaten van de procedures met betrekking tot de beoordeling en de publieksraadpleging die voorafgaan aan de administratieve vergunning om een project te starten, heeft de groep op hoog niveau de mogelijkheid aangedragen van één enkele enquêteprocedure voor verschillende lidstaten en niet slechts voor de lidstaat die het project in ontwikkeling heeft.

Voor grensoverschrijdende projecten, welke vaak met problemen te maken krijgen die verband houden met deze versnippering, zou met name een "transnationale" onderzoekscommissie in het leven geroepen kunnen worden om de effectbeoordelingen te leiden en de mening van alle belanghebbende partijen op de grondgebieden van de betrokken lidstaten te verkrijgen.

**Krachtens de verklaring van Europees belang in het kader van deze beschikking wordt de betrokken lidstaten dan ook verzocht gecoördineerde procedures en zelfs transnationale enquêtes in te stellen voor grensoverschrijdende gedeelten die technisch en financieel onscheidbaar zijn (artikel 19 bis, leden 8 tot en met 9).**

Dergelijke procedures, waarbij de communautaire richtlijnen inzake milieueffectbeoordeling in acht worden genomen, zouden verschillende voordelen bieden:

- Een gecoördineerde of transnationale enquête die de beoordeling en de publieksraadpleging organiseert in de verschillende betrokken lidstaten in plaats van het naast elkaar bestaan van nationale procedures die niet altijd op elkaar zijn afgestemd; een dergelijke enquête zou met name een duidelijk voordeel bieden in de gevallen waarin een enkele projectontwikkelaar is aangewezen voor de aanleg van een grensoverschrijdend traject.
- Een gecoördineerde of een enkele effectstudie voor het gehele project. Daardoor kan rekening worden gehouden met de positieve of negatieve effecten op het niveau van alle bij het betreffende project betrokken lidstaten en niet alleen op dat van het land dat het project in ontwikkeling heeft. Een dergelijke effectstudie maakt het onder meer mogelijk en zeer gemakkelijk om

na te gaan of aan beide zijden van de grens de systemen voor verkeersbeheer en/of seingeving/wegbebakening identiek of althans interoperabel zijn.

- Collegiale werkzaamheden van de onafhankelijke deskundigen (onderzoekscommissarissen) uit de betrokken lidstaten die worden belast met het gezamenlijk of gecoördineerd opstellen van een enkel advies over het gehele tracé, waarin de nadelen en de voordelen van het project in kwestie worden afgewogen.
- Gelijke behandeling ten aanzien van de naleving van bepaalde communautaire richtlijnen met betrekking tot milieubescherming (om een opeenstapeling van nationale omzettingsmaatregelen te voorkomen) en de uitvoering van de effectbeoordeling met betrekking tot duurzame ontwikkeling.
- Raadpleging van alle betrokken bevolkingsgroepen in verschillende lidstaten, in overeenstemming met de diverse richtlijnen inzake de milieueffectbeoordeling en het verdrag van Aarhus. Zodoende wordt de burgers van de Unie een gelijk recht op informatie over een transnationaal project verleend en dezelfde mogelijkheid om op het project in kwestie commentaar te leveren.

De betrokken lidstaten kunnen, met inachtneming van de communautaire richtlijnen inzake milieubescherming, besluiten voor projecten die van Europees belang zijn verklaard, een regeling inzake gecoördineerde procedures alsook inzake transnationale enquêtes uit te werken in het geval van grensoverschrijdende trajecten.

Onderstreept moet worden dat de regeling die de lidstaten kiezen voor de publieksraadpleging en de beoordelingsmethoden, in overeenstemming moet zijn met het communautair acquis op het gebied van milieueffectbeoordeling.

Dit acquis omvat met name Richtlijn 85/337/EEG betreffende de milieueffectbeoordeling van projecten, zoals herhaaldelijk gewijzigd<sup>7</sup>, Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van de flora en fauna, de vogelrichtlijn, Richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van bepaalde plannen en programma's alsmede Richtlijn 2000/60/EG tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid.

Deze richtlijnen zijn van toepassing op projecten die op het grondgebied van de lidstaten worden uitgevoerd, maar voorzien voor grensoverschrijdende projecten niet in specifieke procedures tot coördinatie of eventueel bundeling van de door de lidstaten uitgevoerde procedures en beoordelingen. De Commissie overweegt een onderzoek naar dit vraagstuk in het kader van de toepassing van deze richtlijnen en van deze beschikking en, indien nodig, de vereiste wijzigingen aan te brengen. Het is derhalve belangrijk dat de betrokken lidstaten de Commissie in kennis stellen van het opzetten en het resultaat van deze gecoördineerde procedures of transnationale enquêtes.

---

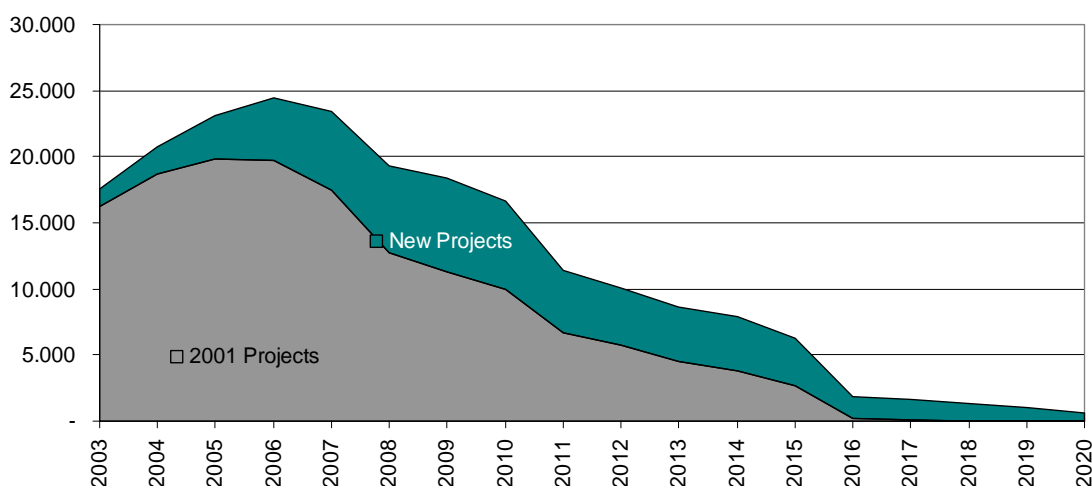
<sup>7</sup> Met inbegrip van Richtlijn 2003/35/EG waarin de bepalingen zijn opgenomen van het verdrag van Aarhus betreffende de toegang van het publiek tot informatie inzake milieuangelegenheden.

## 5. ASPECTEN VAN DE EFFECTBEOORDELING

### 5.1. De financiering

Het bedrag aan investeringen die nodig zijn om alle van Europees belang verklaarde projecten te realiseren (projecten die reeds in 2001 zijn voorgesteld en nieuwe projecten die in deze beschikking zijn voorgesteld) wordt geschat op 220 miljard €<sup>8</sup>, hetgeen ongeveer 40 % meer is dan de investeringen die nodig zijn voor de realisatie van de in 2001 voorgestelde projecten (zie grafiek). Dit cijfer geldt evenwel alleen voor de van Europees belang verklaarde projecten. Het totale bedrag voor het gehele trans-Europese netwerk tot 2020, inclusief de projecten van gemeenschappelijk belang die niet van Europees belang zijn verklaard, belooft ten minste 600 miljard €<sup>9</sup>. De investeringen die zijn vereist, met name op korte en middellange termijn (meer dan 80 miljard € voor 2006), zijn aanzienlijk.

**Remaining Investment -  
Projects proposed in 2001 and New Projects  
(2003-2020, Meuro)**



Om aan de verklaring van Europees belang een concrete betekenis te geven voor de burgers en de economie, zal het dus van cruciaal belang zijn dat de lidstaten en de Gemeenschap in aansluiting op het groei-initiatief op coherente wijze te werk gaan om de noodzakelijke investeringen, zowel op korte als op lange termijn, te verbeteren en te vergemakkelijken, zoals aangegeven in de bovengenoemde mededeling "*Ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnetwerk*".

Naast de deelname van financiële tussenpersonen, zoals de particuliere sector, om een beter beheer van kosten en risico's aan te moedigen, zal het van essentieel belang zijn de drie bestaande financieringsbronnen zo goed mogelijk te combineren, te weten de nationale begrotingen, de Gemeenschapsbegroting en de middelen die rechtstreeks van de gebruikers afkomstig zijn:

<sup>8</sup> Met uitzondering van de zeeroutes.

<sup>9</sup> Prijsniveau 2003.

- De financiering uit de nationale begrotingen heeft een sleutelrol te vervullen. De lidstaten wordt derhalve verzocht op dit gebied een beleid te voeren dat strookt met de in het kader van deze beschikking aangegeven verbintenissen. De Gemeenschapsbegroting kan in dit opzicht een belangrijke hefboomfunctie vervullen. De Commissie overweegt dan ook een onderzoek naar de haalbaarheid van een mechanisme dat de projecten beloont waarvoor de lidstaten snel een budgettaire toezegging doen.
- Het zal nodig zijn de middelen die tot 2006 beschikbaar zijn uit de voor de trans-Europese netwerken bestemde financieringsinstrumenten (begroting voor de trans-Europese netwerken, Cohesiefonds, structureel pretoetredingsinstrument) op de van Europees belang verklaarde projecten te concentreren. Voor de grensoverschrijdende gedeelten kan de mogelijkheid van steun voor de trans-Europese netwerken tot 30 % van de kosten van een project (waarvoor samen met deze beschikking een voorstel wordt ingediend) de financiering vergemakkelijken.
- De bijdragen van de gebruikers hangen nauw samen met de toegepaste tarieven voor het gebruik van infrastructuur en de communautaire voorschriften ter zake. De op 23 juli voorgestelde wijziging van Richtlijn 99/62/EG betreffende de heffingen op vrachtwagens voorziet bovendien in een kader waarin onder bepaalde omstandigheden kruisfinanciering is toegestaan.

Uit de eerste simulaties die de Commissie heeft verricht op basis van de individuele kenmerken van de projecten blijkt dat de bijdragecapaciteit van de gebruikers (waarbij rekening is gehouden met de ontwikkelingen in de bovengenoemde regelgeving inzake tarifiering<sup>10</sup>) circa 40 miljard € van het totaalbedrag van de benodigde investeringen bedraagt, of evenveel als het bedrag dat mobiliseerbaar is bij particuliere investeerders. Gezien de aan de aard van deze projecten inherente risico's zal het verlenen van leninggaranties een essentiële rol spelen bij het mobiliseren van deze kapitalen.

De rest, bijna 180 miljard € zal in ieder geval moeten worden gefinancierd door de nationale begrotingen en de Gemeenschapsbegroting, hetgeen een idee geeft van de omvang van de benodigde middelen, met name in het kader van de komende financiële vooruitzichten van de Gemeenschap na 2006.

## **5.2. Het economische, sociale en milieueffect**

De eerdergenoemde groep op hoog niveau heeft reeds een eerste onderzoek gedaan naar de prioritaire projecten die in dit voorstel als van Europees belang verklaarde projecten zijn opgenomen, alsmede naar de voordelen die van een verbetering van de coördinatie tussen lidstaten te verwachten zijn.

Volgens deze eerste analyse kunnen deze prioritaire projecten grote sociaal-economische voordelen bieden in termen van (interne en externe) kostenvermindering, verbetering van de kwaliteit van het vervoer en ontwikkeling van het grondgebied. De technische bijlage bij het rapport gaat nader in op de

---

<sup>10</sup> Met inbegrip van de kruisfinancieringen.

kenmerken, de verwachte voordelen en de mate van voortgang van elk van de nieuwe in dit voorstel opgenomen projecten.<sup>11</sup>

In het kader van de door de Commissie uitgevoerde effectbeoordeling<sup>12</sup> is een studie<sup>13</sup> verricht waaruit zou blijken dat met de realisatie van deze projecten, indien deze samengaat met andere maatregelen ter bevordering van de intermodaliteit en inzake tarifiering van het gebruik van de infrastructuur, zoals voorgesteld in het Witboek betreffende het Europese vervoersbeleid, in het bijzonder in de kandidaat-landen alleen al voor de interregionale verkeersstromen belangrijke tijdwinst kan worden geboekt in de orde van grootte van 8 miljard € per jaar.

Het pakket maatregelen kan de door de interregionale verkeersstromen veroorzaakte CO<sub>2</sub>-uitstoot met 17 miljoen ton per jaar verminderen ten opzichte van een trendmatig scenario, evenals andere verontreinigende emissies, zoals stikstofoxide.

Daarbij komen nog andere voordelen zoals een vermindering van de verkeersverstopping van 14 % en verbetering van de veiligheid met een vermindering van het aantal verkeersongevallen. Dit pakket maatregelen zou eveneens bijdragen aan een evenwichtiger ruimtelijke ordening, aangezien de thans beperkte toegankelijkheid van alle kandidaat-landen, het Iberisch schiereiland, de Scandinavische landen, het noorden van Griekenland en Ierland aanzienlijk zou verbeteren<sup>14</sup>.

Door de intermodaliteit te bevorderen zullen deze projecten bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer op communautair niveau. Volgens de bovengenoemde studie kunnen deze projecten, in combinatie met de hierboven aangegeven maatregelen, het aandeel van de weg in de tot 27 landen uitgebreide Unie stabiliseren.

De Commissie heeft overigens op basis van de genoemde studie geconstateerd dat de prioritaire projecten zijn gelegen op verbindingen van het trans-Europese netwerk waar een zeer groot internationaal verkeersaanbod wordt verwacht. Omdat nationale netwerken beter met elkaar verbonden worden en de transnationale handel gemakkelijker wordt, waardoor de dynamiek van de interne markt toeneemt, kan hun Europese toegevoegde waarde dan ook als bijzonder groot worden beschouwd.

In tegenstelling tot vele andere sectoren hebben investeringsprojecten in de vervoerssector een levensduur van tientallen jaren en zijn zij nuttig voor de toekomstige generaties. Aangezien door deze projecten het groeipotentieel op lange termijn toeneemt, de dynamiek van de interne markt wordt versterkt en een bijdrage wordt geleverd aan de duurzame ontwikkeling, kunnen zij worden beschouwd als rendabele investeringen die positieve effecten hebben voor de gehele Unie en haar concurrentievermogen.

Uit andere studies naar het macro-economische effect, die in het kader van het groei-initiatief worden verricht, kan nu reeds worden geconcludeerd dat de realisatie van

---

<sup>11</sup> Zie [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg\\_fr.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_fr.htm)

<sup>12</sup> Zie SEC(2003) 1060.

<sup>13</sup> Zie de studie "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", fase I, waarvan de publicatie op handen is. Zie <http://www.nea.nl/ten-stac>

<sup>14</sup> Zie de studie "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", fase I, waarvan de publicatie op handen is. Zie <http://www.nea.nl/ten-stac>



de prioritaire projecten een aanzienlijke verbetering van het collectieve welzijn kan bewerkstelligen, met mogelijke productiviteitswinst en het scheppen van nieuwe permanente werkgelegenheid, naast de tijdelijke werkgelegenheid die rechtstreeks uit de bouwwerkzaamheden onstaat.

### 5.3. Ontvangen reacties

De Commissie heeft het rapport van de groep op hoog niveau direct na het beschikbaar komen ervan gepubliceerd en de belanghebbende partijen uitgenodigd hun mening kenbaar te maken. Buiten het advies van het Forum Energie en vervoer van 10 september heeft de Commissie 76 reacties vanuit organisaties van exploitanten, beheerders van infrastructuur, industrieën, regioverbanden en verenigingen voor milieubescherming ontvangen. Al met al geven de opmerkingen blijk van belangrijke steun voor<sup>15</sup>:

- de doelstelling van duurzame ontwikkeling van het vervoer, met name door het bevorderen van de infrastructuur die nodig is voor het verkrijgen van intermodaliteit bij zowel de spoorwegen, de waterwegen als het zeevervoer, zonder evenwel de kwaliteit van het wegennet te verwaarlozen;
- de gedachte om zeeroutes te ontwikkelen, waarvoor de toe te passen procedures nog nader moeten worden omschreven om concreet van start te kunnen gaan met de projecten;
- de gedachte om de coördinatie tussen de lidstaten langs de corridors en de follow-up van de projecten te versterken, de beoordelingsprocedures te verbeteren en de mogelijkheid om de financiële steun van de Gemeenschap te verhogen, met name ten behoeve van grensoverschrijdende projecten.

In de ontvangen reacties wordt doorgaans gewezen op de complementariteit van de investeringen die in het kader van het beleid inzake de trans-Europese netwerken worden gedaan, met de uit het gemeenschappelijk vervoersbeleid voortvloeiende maatregelen inzake vervoersbeheer, zoals het openstellen van de spoorwegnetten voor concurrentie en de tarifiering van het gebruik van de infrastructuur.

Met betrekking tot bepaalde gedeelten van prioritaire projecten hebben niet-gouvernementele organisaties de Commissie laten weten dat zij ontevreden zijn over de wijze waarop de betrokken lidstaten de procedures voor milieueffectbeoordeling, met name bij natuurgebieden, ten uitvoer leggen. Een aantal regio's heeft bovendien aanvullende prioritaire projecten voorgesteld die niet door de lidstaten aan de groep op hoog niveau zijn voorgesteld of door de groep op hoog niveau niet zijn geselecteerd.

---

<sup>15</sup>

Zie [http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision\\_1692\\_96\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm)

Voorstel voor een

**BESCHIKKING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een**

**BESCHIKKING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire  
richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 156, eerste alinea,

Gezien het voorstel van de Commissie<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>2</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>3</sup>,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>4</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Bij Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>5</sup>, gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG<sup>6</sup>, zijn de communautaire richtsnoeren op het gebied van het trans-Europese vervoersnet vastgesteld en de projecten van gemeenschappelijk belang aangewezen waarvan de realisering moet bijdragen tot de ontwikkeling van het net, terwijl in bijlage III de specifieke projecten zijn aangewezen waaraan de Europese Raad tijdens zijn bijeenkomst te Essen in 1994 en te Dublin in 1996 een bijzonder belang heeft toegekend.

(2) De komende uitbreiding van de Unie en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de vervoerstakingen alsook het feit dat de realisering van bepaalde prioritaire projecten meer dan tien jaar kan duren, nopen tot een nieuw onderzoek van de lijst van projecten in bijlage III bij Beschikking nr. 1692/96/EG.

(3) De Commissie heeft op 2 oktober 2001 voorgesteld Beschikking nr. 1692/96/EG te wijzigen en bijlage III te vervangen door een lijst van prioritaire projecten die de onvoltooide

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>3</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>4</sup>

<sup>5</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

<sup>6</sup> PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1.

specifieke projecten waaraan de Europese Raad tijdens zijn bijeenkomst te Essen in 1994 en te Dublin in 1996 een bijzonder belang heeft toegekend, en zes nieuwe projecten omvat.

(4) De groep op hoog niveau inzake het trans-Europese vervoersnet (hierna de «groep op hoog niveau» genoemd) heeft in zijn op 30 juni 2003 aan de Commissie overhandigde rapport een beperkt aantal prioritaire projecten aangewezen, waarbij gebruik is gemaakt van een methodologie waarvan de criteria met name inhouden dat een onderzoek is verricht naar de potentiële economische levensvatbaarheid van de projecten, naar de mate van bereidheid van de betrokken lidstaten om een van tevoren overeengekomen tijdschema na te leven en naar het effect van de projecten op de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten, op de samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De door de groep op hoog niveau aangewezen prioritaire projecten omvatten de projecten die de Commissie op 2 oktober 2001 heeft voorgesteld, alsmede nieuwe projecten, inclusief projecten in de nieuwe lidstaten die op 1 mei 2004 tot de Unie zullen toetreden.

(5) De lijst van prioritaire projecten dient in beperkte mate te worden uitgebreid, de projecten dienen van Europees belang te worden verklaard en er dienen mechanismen te worden ingevoerd die de coördinatie tussen de lidstaten stimuleren, zodat de genoemde projecten gemakkelijker volgens het gewenste tijdschema kunnen worden gerealiseerd.

(6) Er dienen mechanismen ter ondersteuning van de ontwikkeling van snelwegen op zee tussen de lidstaten te worden opgezet, teneinde de congestie te verminderen en perifere of insulaire landen toegankelijker te maken. De invoering van dergelijke mechanismen, die onder meer worden geflankeerd door aanbestedingsprocedures, mag geen afbreuk doen aan de communautaire mededingingsregels of aan de regels inzake overheidsopdrachten.

(7) Het is noodzakelijk de coördinatie te versterken tussen de lidstaten die betrokken zijn bij projecten die op dezelfde verbinding betrekking hebben, teneinde de rentabiliteit van de investeringen te verbeteren en de onderlinge afstemming en financiering ervan te vergemakkelijken.

(8) Een achteraf opgemaakte balans van prioritaire projecten zal toekomstige herzieningen van de richtsnoeren en de lijst van prioritaire projecten vergemakkelijken en mede de door de lidstaten toegepaste methoden voor voorafgaande beoordelingen verbeteren.

(9) Het nationale karakter van de procedures in de lidstaten met betrekking tot de beoordeling van sociaal-economische en milieueffecten van een project kan slecht blijken te passen bij de transnationale dimensie van projecten die van Europees belang zijn verklaard. Om daarvoor een oplossing te vinden, dienen, naast gemeenschappelijke beoordelingsmethoden, gecoördineerde beoordelings- en inspraakprocedures of transnationale onderzoeksprocedures in het leven te worden geroepen die in de betrokken lidstaten worden toegepast en zowel op sociaal-economische als op milieuaspecten betrekking hebben. Deze gecoördineerde procedures of transnationale onderzoeksprocedures mogen geen afbreuk doen aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Gemeenschapswetgeving op het gebied van milieubescherming.

(10) De Commissie heeft een effectbeoordeling van de aanbevelingen van de groep op hoog niveau verricht. Uit de resultaten blijkt dat de realisering van de door de groep aangewezen projecten, in combinatie met diverse maatregelen van het gemeenschappelijke vervoersbeleid, zoals tarifiering van het gebruik van de infrastructuur en openstelling van het goederenvervoer per spoor voor concurrentie, aanzienlijke voordelen zou opleveren in termen

van tijdwinst, vermindering van emissies en congestie, verbetering van de toegankelijkheid van de perifere landen en de nieuwe lidstaten alsook van het algemeen welzijn.

(11) Het gewijzigde voorstel voor een beschikking houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG dient derhalve te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE BESCHIKKING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Beschikking nr. 1692/96/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) In artikel 2, lid 1, wordt «2010» vervangen door «2020».
- 2) In artikel 3 komt lid 2 als volgt te luiden:
  - «2. De vervoersinfrastructuur omvat wegen-, spoorweg- en waterwegennetten, snelwegen op zee, zee- en binnenhavens, luchthavens en andere verbindingpunten tussen de modale netten.»
- 3) Het volgende artikel 12 bis wordt ingevoegd:

#### *«Artikel 12 bis Snelwegen op zee*

1. Het trans-Europese net van snelwegen op zee beoogt de goederenstroom op enkele zeeverbindingen te concentreren, zodat nieuwe levensvatbare, geregelde en frequente zeeverbindingen voor goederenvervoer tussen lidstaten ontstaan, teneinde de congestie te verminderen en de bereikbaarheid van insulaire en perifere staten te verbeteren.
2. Het trans-Europese net van snelwegen op zee omvat voorzieningen en infrastructuur waarbij ten minste twee havens gelegen in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Deze voorzieningen en infrastructuur omvatten havenvoorzieningen, elektronische systemen voor logistiek beheer en administratieve en douaneprocedures alsmede infrastructuur voor directe toegang tot de havens over land en over zee, ook in de winter, die door de in lid 1 bedoelde verbindingen worden benut.
3. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van snelwegen op zee worden door ten minste twee lidstaten voorgesteld. De voorgestelde projecten worden uitgevoerd in de vorm van publiek-private samenwerkingsverbanden volgens regels die het mogelijk maken, voordat steun uit nationale begrotingen wordt verleend, eventueel aangevuld met steun van de Gemeenschap, op een van de volgende wijzen aanbestedingsprocedures toe te passen:
  - a) door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven, gericht op de totstandbrenging van nieuwe verbindingen vanaf een haven van categorie A in de zin van artikel 12, lid 2, welke haven zij van tevoren kiezen binnen elk van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden;

- b) voorzover de ligging van de havens vergelijkbaar is, door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven en die gericht zijn tot consortiums waarin zowel ten minste scheepvaartmaatschappijen als havens zijn verenigd die in een van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden zijn gelegen.
- 4. De projecten van gemeenschappelijk belang hebben betrekking op voorzieningen en infrastructuur die het net van snelwegen op zee vormen en kunnen eventueel ook aanloopsteun inhouden, bestemd voor de scheepvaartmaatschappijen die de in lid 1 bedoelde verbindingen exploiteren. De aanloopsteun is beperkt tot twee jaar en wordt slechts verleend indien bij de start op financiële problemen wordt gestuit. De omvang van die steun kan niet groter zijn dan het minimumbedrag dat nodig wordt geacht voor het starten van de desbetreffende verbindingen.
  - 5. De projecten van gemeenschappelijk belang worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie.»
- 4) De volgende afdeling 10 bis wordt ingevoegd:

**«AFDELING 10 BIS  
COÖRDINATIE TUSSEN LIDSTATEN**

*Artikel 17 bis  
Europese coördinator*

- 1. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten of gedeelten van projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, te vergemakkelijken, kan de Commissie in overleg met de betrokken lidstaten een persoon aanwijzen die «Europese coördinator» wordt genoemd. De coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie. Zijn opdracht heeft in de regel betrekking op één project, maar kan indien nodig worden uitgebreid tot andere op dezelfde verbinding gelegen projecten.
- 2. De Europese coördinator wordt met name gekozen op grond van zijn ervaring met de Europese instellingen en zijn kennis van de financiering en de sociaal-economische en milieueffectbeoordeling van grote projecten.
- 3. Het besluit van de Commissie tot aanwijzing van de Europese coördinator bevat nadere bepalingen betreffende de uitoefening van zijn taken.
- 4. De Europese coördinator:
  - a) bevordert gemeenschappelijke methoden voor beoordeling van projecten, adviseert projectontwikkelaars bij de financiering van projecten, tracht potentiële particuliere investeerders te interesseren en kan adviseren over aangelgenheden die verband houden met de exploitatie van de netten;
  - b) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van de Commissie over de voortgang in de realisering van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk is, over nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving en andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de specificaties

van het project en over eventuele moeilijkheden en belemmeringen die een belangrijke vertraging tot gevolg kunnen hebben ten opzichte van de in bijlage III vermelde data;

- c) draagt bij aan de dialoog met de exploitanten, de gebruikers van het vervoer, de regionale en lokale autoriteiten en de vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld, teneinde beter op de hoogte te zijn van de vraag naar vervoer, de randvoorwaarden en de omvang van de diensten die benodigd zijn om het gebruik van de gefinancierde infrastructuur te optimaliseren.
5. De betrokken lidstaten werken samen met de Europese coördinator en verschaffen hem de informatie die nodig is om de in lid 4 bedoelde taken uit te voeren.
  6. De Commissie kan het advies van de Europese coördinator inwinnen bij het onderzoek van de aanvragen om communautaire financiering met betrekking tot de projecten of groepen projecten die onder zijn opdracht vallen.»
- 5) Artikel 18, lid 1, komt als volgt te luiden:
- “1. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van ontwerpen van nationale plannen en programma's die zij met het oog op de ontwikkeling van het trans-Europese vervoersnet opstellen, met name inzake projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, alsmede van de aangenomen nationale plannen en programma's. Na aanneming zenden de lidstaten de nationale plannen en programma's ter kennisneming naar de Commissie.”
- 6) Artikel 19 komt als volgt te luiden:

#### *«Artikel 19*

#### *Prioritaire projecten*

1. Prioritaire projecten zijn in artikel 7 bedoelde projecten van gemeenschappelijk belang, waaruit na onderzoek blijkt dat zij:
  - a) beogen een knelpunt te doen verdwijnen of een ontbrekende schakel in een belangrijke verbinding van het trans-Europese net aan te vullen, in het bijzonder projecten die natuurlijke barrières overschrijden;
  - b) van een zodanige dimensie zijn dat een planning op lange termijn en op Europees niveau een belangrijke toegevoegde waarde oplevert;
  - c) wat het project in zijn totaliteit betreft, een potentiële sociaal-economische rentabiliteit en andere sociaal-economische voordelen bieden en duiden op de bereidheid van de betrokken lidstaten om de studies en beoordelingsprocedures tijdig uit te voeren om de werken volgens een van tevoren overeengekomen datum te voltooien;

- d) een belangrijke toegevoegde waarde opleveren om de mobiliteit van goederen en personen tussen lidstaten te vergemakkelijken, mede door bij te dragen aan de interoperabiliteit van de nationale netten;
  - e) bijdragen aan de territoriale samenhang van de Unie door integratie van de netten van de nieuwe lidstaten en verbetering van de verbindingen met de perifere gebieden;
  - f) bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van het vervoer door de veiligheid te verbeteren en de schade voor het milieu ten gevolge van het vervoer te verminderen, met name door het overgaan op de spoorwegen, het intermodale vervoer, de waterwegen en het zeevervoer te bevorderen.
2. De prioritaire projecten, waarvan de aanvang van de werkzaamheden vóór 2010 is gepland, de gedeelten ervan alsmede de in lid 1, onder c) bedoelde overeengekomen data van voltooiing van de werkzaamheden zijn genoemd in bijlage III.
  3. Vóór 2010 maakt de Commissie een balans op van de geboekte vooruitgang en stelt zij, indien nodig, een wijziging voor van de lijst van in bijlage III vermelde prioritaire projecten in overeenstemming met lid 1.”
- 7) Het volgende artikel 19 bis wordt ingevoegd:

*«Artikel 19 bis*

*”Van Europees belang”-verklaring*

1. De in bijlage III vermelde prioritaire projecten worden van Europees belang verklaard.
2. Bij de indiening van projecten in het kader van het Cohesiefonds, overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EG) nr. 1164/94 van de Raad\*, kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
3. Bij de indiening van projecten in het kader van de begroting voor trans-Europese netwerken, overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EG) nr. 2236/95 van de Raad\*\*, kennen de lidstaten passende prioriteit toe aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.
4. De Commissie moedigt de lidstaten aan met de van Europees belang verklaarde projecten rekening te houden bij de planning van de programmering van de Structuurfondsen, met name in de gebieden van doelstelling 1.
5. De Commissie ziet erop toe dat de landen die voor het structurele pre-toetredingsinstrument in aanmerking komen, bij de indiening van projecten in het kader van dat instrument en overeenkomstig de artikelen 2 en 7 van Verordening (EG) nr. 1267/1999 van de Raad\*\*\* passende prioriteit toekennen aan projecten die van Europees belang zijn verklaard.

6. Indien blijkt dat de start van de werkzaamheden van een van de projecten die van Europees belang zijn verklaard, een belangrijke vertraging oploopt of zal oplopen ten opzichte van de termijn van 2010, verzoekt de Commissie de betrokken lidstaten om binnen drie maanden de redenen voor die vertraging op te geven. Na onderzoek van het ontvangen antwoord van de betrokken lidstaten kan de Commissie, met het oog op de bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap en met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, besluiten de “van Europees belang”-verklaring in te trekken.
7. Vijf jaar na het voltooien van een project van Europees belang of van een gedeelte ervan maken de betrokken lidstaten een balans op van de sociaal-economische en milieueffecten daarvan, waaronder begrepen het effect op het handelsverkeer tussen lidstaten, op de territoriale samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de resultaten van de opgemaakte balans.
8. Wanneer een project van Europees belang wordt verklaard, leggen de betrokken lidstaten voor elk gedeelte van het desbetreffende project gecoördineerde projectbeoordelings- en inspraakprocedures ten uitvoer, alvorens bouwvergunningen af te geven.
9. Wanneer een van Europees belang verklaard project een grensoverschrijdend gedeelte omvat dat technisch en financieel onscheidbaar is, voeren beide betrokken lidstaten een transnationaal onderzoek uit dat tot doel heeft dit grensoverschrijdende gedeelte te beoordelen en inspraak te verlenen, alvorens bouwvergunningen af te geven.
10. De in de leden 8 en 9 bedoelde gecoördineerde procedures en transnationale onderzoeken doen geen afbreuk aan de verplichtingen die uit de Gemeenschapswetgeving inzake milieubescherming voortvloeien, met name wat de beoordeling van het milieueffect betreft. De betrokken lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanvang en het resultaat van deze gecoördineerde procedures of transnationale onderzoeken.

---

\* PB L 130 van 25.4.1994, blz. 1

\*\* PB L 228 van 23.9.1995, blz. 1

\*\*\* PB L 161 van 26.6.1999, blz. 73»

8) Bijlage III wordt als volgt gewijzigd:

- a) De titel komt als volgt te luiden: «Prioritaire projecten waarmee vóór 2010 een aanvang moet worden gemaakt».
- b) De inhoud wordt gewijzigd zoals aangegeven in de bijlage bij de onderhavige beschikking.

## *Artikel 2*

Deze beschikking treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking *in het Publicatieblad van de Europese Unie*.



*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*  
[...]

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*  
[...]

## **BIJLAGE**

De lijst van prioritaire projecten bevat, naast de prioritaire projecten die de Commissie in oktober 2001<sup>1</sup> heeft voorgesteld en op 30 mei 2002 in eerste lezing door het Europees Parlement zijn goedgekeurd, de volgende nieuwe prioritaire projecten:

### **Uitbreiding van project nr. 1 op de spoorlijn langs de as Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo**

- Auto-/spoorbrug over de straat van Messina (2015)

### **Uitbreiding van project nr. 3 op de hogesnelheidslijn in het zuidwesten van Europa**

- Lisboa/Porto–Madrid (2011)
- Dax–Bordeaux (2020)
- Bordeaux–Tours (2015)

### **Uitbreiding van project nr. 6 op de spoorlijn langs de as Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest-Oekraïense grens<sup>2</sup>**

- Venezia–Trieste/Koper–Divaca (2015)
- Ljubljana–Budapest (2015)

### **Uitbreiding van project nr. 7 op de autosnelwegverbinding langs de as Igoumenitsa/Patra-Athina-Sofia–Budapest**

- Autosnelweg Sofia-Kulata-Grieks/Bulgaarse grens (2010), met Promahon-Kulata als grensoverschrijdend deel
- Autosnelweg Nadlac–Sibiu–(vertakking naar Bucuresti en Constanta) (2007)

### **Uitbreiding van project nr. 16 op de goederenspoorlijn langs de as Sines-Madrid-Paris**

- Spoorlijn Sines-Badajoz (2010)

### **Uitbreiding van project nr. 17 op de spoorlijn langs de as Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava**

- Strasbourg–Stuttgart (2015) met de Kehl-brug als grensoverschrijdend deel
- Wien–Bratislava (2010), grensoverschrijdend deel

---

<sup>1</sup> COM(2001) 544.

<sup>2</sup> Delen van deze verbinding komen overeen met de pan-Europese corridor V.

### **Uitbreiding van project nr. 18 op de rivierverbinding Rijn/Maas-Main-Donau<sup>3</sup>**

- Rijn–Maas (2019) met de Lanay-sluis als grensoverschrijdend deel
- Wien–Bratislava (2015), grensoverschrijdend deel
- Palkovicovo–Mohàcs (2014)
- Knelpunten in Roemenië en Bulgarije (2011)

### **Uitbreiding van project nr. 20 op de spoorlijn van de Fehmarn Belt**

- Spoorlijn die toegang geeft tot Denemarken vanaf de Öresund (2015)
- Spoorlijn die toegang geeft tot Duitsland vanaf Hannover (2015)
- Spoorlijn Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

### **Project nr. 21: Snelwegen op zee**

Project van gemeenschappelijk belang, als bedoeld in artikel 12 bis, met betrekking tot een van de volgende snelwegen op zee:

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in Midden- en West-Europa worden verbonden) (2010)
- West-Europese snelweg (waarbij het Iberisch schiereiland via de Atlantische boog met de Noordzee en de Ierse zee wordt verbonden) (2010)
- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de Adriatische Zee met de Ionische Zee en het oostelijk deel van de Middellandse Zee wordt verbonden teneinde Cyprus op te nemen) (2010)
- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, inclusief Malta, met elkaar verbonden worden, en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese snelweg<sup>4</sup> (2010)

### **Project nr. 22: Spoorlijn Athina–Sofia–Budapest–Wien–Praag–Nürnberg/Dresden<sup>5</sup>**

- Spoorlijn Grieks-Bulgaarse grens-Kulata-Sofia–Vidin/Calafat (2015)
- Spoorlijn Curtici–Brasov (naar Bucuresti en Constanta) (2010)
- Spoorlijn Budapest–Wien (2010), grensoverschrijdend deel
- Spoorlijn Brno–Praag–Nürnberg (2010), met Nürnberg–Praag als grensoverschrijdend deel

---

<sup>3</sup> Een deel van deze verbinding komt overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VII.

<sup>4</sup> Inclusief naar de Zwarte Zee.

<sup>5</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor IV.

**Project nr. 23: Spoorlijn Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava-Wien<sup>6</sup>**

- Spoorlijn Gdansk–Warszawa–Katowice (2015)
- Spoorlijn Katowice–Brno-Breclav (2010)
- Lijn Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. (2010)

**Project nr. 24: Spoorlijn Lyon/Genova–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen**

- Lyon–Mulhouse–Mülheim<sup>7</sup> met Mulhouse-Mülheim als grensoverschrijdend deel (2018)
- Genova–Milano/Novara-Zwitserse grens (2013)
- Basel–Karlsruhe (2015)
- Frankfurt–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)<sup>8</sup>
- “IJzeren Rijn” Rheidt–Antwerpen (2010)

**Project nr. 25: Autosnelwegverbinding Gdansk–Brno/Bratislava-Wien<sup>9</sup>**

- Autosnelweg Gdansk–Katowice (2010)
- Autosnelweg Katowice–Brno/Zilina (2010), grensoverschrijdend deel
- Autosnelweg Brno–Wien (2009), grensoverschrijdend deel

**Project nr. 26: Spoorlijn/autosnelweg Ierland/Verenigd Koninkrijk/Europese continent**

- Auto-/spoorwegcorridor waarbij Dublin met Noord-Ierland (Belfast-Larne) en met het zuiden van Ierland (Cork) wordt verbonden (2010)<sup>10</sup>
- Auto-/spoorwegcorridor Hull-Liverpool (2015)
- Spoorlijn Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Spoorlijn Crewe–Holyhead (2008)

**Project nr. 27: «Rail Baltica»: Spoorlijn Warszawa - Kaunas - Riga – Tallinn**

- Warszawa - Kaunas (2010)
- Kaunas - Riga (2014)
- Riga - Tallinn (2016)

---

<sup>6</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.  
<sup>7</sup> Dit omvat de HSL Rijn-Rhône, zonder de westelijke vertakking.

<sup>8</sup> Project nr. 5 (Betuwelijn) verbindt Rotterdam met Emmerich.

<sup>9</sup> Deze hoofdverbinding komt grotendeels overeen met de omschrijving van de pan-Europese corridor VI.

<sup>10</sup> Dit omvat project nr. 13 van Essen: wegverbinding Ierland/Verenigd Koninkrijk/Benelux.

**Project nr. 28: «Eurocaprail» op de spoorlijn Brussel-Luxembourg-Strasbourg**

- Brussel-Luxembourg-Strasbourg (2012)

**Project nr. 29: Spoorlijn van de intermodale corridor Ionische/Adriatische zee**

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)

Tussen haakjes staat de van tevoren overeengekomen datum van voltooiing van de werkzaamheden. De data van voltooiing van de werkzaamheden van de projecten nr. 1 tot en met 20 en de tracés zijn overgenomen uit het rapport van de groep op hoog niveau, voorzover zij daadwerkelijk zijn vastgesteld.