



EUROPEISKA GEMENSKAPENS KOMMISSION

Bryssel den 1.10.2003
KOM(2003) 564 slutlig

2001/0229 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ändring av det ändrade förslaget till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT
om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det
transeuropeiska transportnätet

(framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)

{SEK(2003) 1060 }

Innehåll

1.	Inledning och sammanfattning.....	3
2.	Prioriterade projekt i en utvidgad union.....	4
2.1	En selektiv arbetsmodell	5
2.2	Ett begränsat antal nya projekt.....	5
2.3	Förklaring om europeiskt intresse.....	6
3.	Stödformen för att understödja motorvägar till sjöss.....	7
4.	Förbättrad samordning mellan medlemsstaterna	9
4.1	Europeiska samordnare för projekt eller grupper av projekt	10
4.2	Samordnade förfaranden innan byggnadstillstånd beviljas.....	10
5.	Faktorer i konsekvensbedömningarna.....	12
5.1	Finansieringen	12
5.2	Ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter	14
5.3	Externt samråd	15

1. INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Ett verkligt transeuropeiskt transportnät kommer att främja dynamiken på den inre marknaden, förbättra den territoriella sammanhållningen och därmed också stärka konkurrenskraften och tillväxtpotentialen i Europeiska unionen. Nätets utbredning till de nya medlemsstaterna bidrar till utvidgningens framgång, skapar en ny möjlighet att minska trafikstockningarna på de stora transportlederna och uppmuntrar till intermodalitet i det utvidgade Europa, något som är ett villkor för en hållbar utveckling inom transportsektorn.

För att stimulera utvecklingen av ett sådant nät genom att genomföra projekt med en uttalat europeisk profil föreslog kommissionen i oktober 2001 en ändring i Europaparlamentets och rådets beslut av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹. Under plenarmötet den 30 maj 2002 godkände Europaparlamentet huvuddragen i förslaget, efter flera ändringar, bland annat tillägget av sex prioriterade projekt med ett högt mervärde för Europa. Kommissionen lade fram ett ändrat förslag för Europaparlamentet och rådet i september 2002 och angav vilka av Europaparlamentets ändringsförslag den ansåg skulle inkluderas.²

Rådet kunde inte anta förslaget. Redan 2001 hade kommissionen i sin vitbok om den europeiska transportpolitiken behandlat behovet av att komplettera det inledande förslaget för att bibehålla inriktningen på prioriterade projekt inom ramen för den utvidgade unionen.

I det syftet inrättade kommissionen en högnivågrupp med Karel Van Miert som ordförande och bestående av experter som utsetts av transportministrarna i de nuvarande och blivande medlemsstaterna samt en företrädare för Europeiska investeringsbanken. Rapporten från högnivågruppen lämnades till kommissionen den 30 juni 2003 och offentliggjordes kort därefter³.

Detta förslag är utformat på grundval av gruppens rekommendationer och på de reaktioner som följde på deras offentliggörande, och det är avsett som komplement till det ändrade förslag som lades fram i september 2002. Detta komplement till det ändrade förslaget är tänkt att underlätta för rådet och Europaparlamentet att nå en överenskommelse och därigenom uppnå de mål som Europeiska rådet har satt upp om att anta dessa nya riktlinjer snabbt, inklusive nya prioriterade projekt i Alperna, Pyrenéerna och Östersjön. De föreslagna nya ändringarna innebär att

- förteckningen över prioriterade projekt från 2001 utvidgas med de nya projekt som fastställts av högnivågruppen, bland annat med nya former av utvecklingsstöd till gränsöverskridande projekt för motorvägar till sjöss,
- dessa projekt förklaras vara av europeiskt intresse, vilket innebär att de prioriteras vid fördelning av de gemenskapsresurser som finns tillgängliga inom ramen för det transeuropeiska transportnätet. Denna beteckning medför bland annat att medlemsstaterna innan projekten beviljas byggnadstillstånd

¹ KOM(2001) 544.

² KOM(2002) 542.

³ Se http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

skall ha genomfört samordnade förfaranden för utredning och offentligt samråd, eller, när det gäller vissa gränsöverskridande avsnitt, ha gjort en gemensam gränsöverskridande utredning,

- det införs en stödform som syftar till att förbättra den operativa och finansiella samordningen mellan medlemsstaterna när det gäller vissa projekt eller grupper av projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse genom att det utses europeiska samordnare.
- att tidsfristen för att förverkliga det transeuropeiska nätet förlängs till 2020 med beaktande av den tid som har förflutit sedan det ursprungliga förslaget lades fram i oktober 2001 och den tid det tar att bygga upp infrastrukturen för transporter.

Kommissionen understryker att detta kompletterande förslag går hand i hand med ett parallellt förslag om ändring av förordning (EG) nr 2236/96 för att göra det möjligt att låta gemenskapen medfinansiera projekt som enligt detta förslag har förklarats vara av europeiskt intresse med upp till 30 % av kostnaderna för projektet.

Dessa två förslag faller inom ramen för initiativet för europeisk tillväxt, som lades fram av kommissionen i juli 2003. I förslaget till beslut planeras investeringar i projekt av europeiskt intresse i storleksordningen 220 miljarder euro fram till 2020, varav 80 miljarder fram till 2006, som kan styras effektivt för att stimulera ekonomin och snabbt om den politiska viljan finns. I initiativet föreslås även mer långsiktiga investeringar som kan förbättra tillväxtpotentialen i framtiden, vilket innebär att både privata och offentliga investerare bättre kan planera sina insatser. En första delrapport om initiativet för europeisk tillväxt utarbetas parallellt med dessa förslag inför Europeiska rådets möte i oktober, och en detaljerad analys av prioriterade investeringar och deras tidsmässiga prioritet inom ramen för detta initiativ kommer att presenteras för rådet i december 2003 på grundval av kommissionens och Europeiska investeringsbankens gemensamma arbete. Utvecklingen av det transeuropeiska transportnätet är en av nyckelpunkterna i ett sådant initiativ, och dessa två förslag, som följer på det förslag som lades fram den 23 juli 2003 om beskattning av tunga lastbilar (Eurovignette-direktivet) utgör därmed en av grundstenarna i det regelverk som skall införas.

2. PRIORITERADE PROJEKT I EN UTVIDGAD UNION

Det transeuropeiska nätet består av flera olika projekt av gemensamt intresse. En del projekt utmärker sig emellertid för sin europeiska dimension, antingen det beror på deras omfattning, den roll de spelar för att utveckla det gränsöverskridande utbytet eller deras bidrag till den territoriella sammanhållningen eller till att transporterna sker med transportmedel som i högsta möjliga grad respekterar miljön.

På gemenskapsnivå krävs en särskild ansträngning för att samordna och vid behov ge ekonomiskt stöd till genomförandet av sådana projekt, detta för att se till att transportnätet utvecklas enhetligt och främja ett gemensamt synsätt på de viktigaste trafiklederna hos nationella och regionala myndigheter samt aktörer på olika nivåer inom det transeuropeiska transportnätet. Detta är syftet med beteckningen "prioriterat projekt".

2.1 En selektiv arbetsmodell

Det är mycket viktigt att ha en exakt och tydlig arbetsmodell vid urvalet av prioriterade projekt. Högnivågruppen har fastställt en sådan modell, som återges i detalj i rapporten, och den grundar sig på ett arbete i två steg:

- Först eftersträvar man enhetlighet och mognad hos projekten och ett engagemang från de berörda medlemsstater som skall genomföra dem. Denna sista punkt är av särskild betydelse med tanke på att projekten får en avsevärd territoriell och ekonomisk effekt i de medlemsstater som de passerar genom.
- Under det andra steget bedöms projektens bidrag till tre grundläggande mål för gemenskapens politik: deras mervärde när det gäller att underlätta transporterna av människor och varor mellan medlemsstaterna, deras bidrag till territoriell sammanhållning och deras bidrag till en hållbar utveckling inom transportsektorn.

Denna arbetsmodell har visat sig fungera väl under arbetet i högnivågruppen. Därför är den införd i artikel 19 i förslaget.

De prioriterade projekt där arbetet inleds före 2010 antas, efter granskning av de olika kriterierna, i enlighet med det här beslutet, det vill säga genom ett medbeslutandeförfarande i Europaparlamentet och rådet efter förslag från kommissionen enligt det förfarande som föreskrivs i artikel 251 i fördraget.

2.2 Ett begränsat antal nya projekt

Högnivågruppen tillämpade arbetsmodellen vid en ingående granskning av ungefär hundra projekt. Detta gav till resultat att gruppen med stöd av en stor majoritet av ledamöterna kunde anta ett begränsat antal nya prioriterade projekt som bör inledas före 2010 (förteckning 1 i gruppens rapport). Högnivågruppen har också bekräftat intresset av de projekt som bedömdes vid Europeiska rådets möten i Essen och Dublin (förteckning 0 i gruppens rapport).

Kommissionen granskade resultatet av detta arbete och anordnade på grundval av gruppens rapport ett offentligt samråd (se kapitel 4). Under denna utvärdering mottog kommissionen inga synpunkter eller uppgifter som skulle innebära att de val som högnivågruppen gjort skulle sättas ifråga, av följande skäl:

- Införandet av ett projekt i förteckningen över prioriterade projekt påverkar inte den variant som väljs när miljökonsekvensbedömningen är klar. Vidare övervakar kommissionen att medlemsstaterna tillämpar direktiven korrekt på det området. När det gäller kandidatländerna anser kommissionen att de minimikrav som fastställs i direktiven bör tillämpas på projekt som gäller det transeuropeiska nätet, inklusive prioriterade projekt. Eventuellt gemenskapsstöd förutsätter därmed att dessa minimikrav är uppfyllda.
- Införandet av ett projekt i förteckningen över prioriterade projekt påverkar inte möjligheterna att beviljas gemenskapsstöd. De prioriterade projekten utgörs i själva verket av grupper av projekt längs samma trafikled. De skilda elementen representerar vart och ett en rad uppgifter med klart angivna mål som ekonomiskt sett inte kan särskiljas, och möjligheterna att beviljas gemenskapsbidrag beror bland annat på deras potentiella lönsamhet.

Utöver de prioriterade projekt som presenterades av kommissionen i oktober 2001 och som godkändes av Europaparlamentet vid första behandlingen den 30 maj 2002 föreslår kommissionen att samtliga de projekt som efter tillämpning av den arbetsmodell som beskrivs ovan fördes in i förteckning 1 i högnivågruppens rapport skall införas som nya prioriterade projekt i bilaga III.

Vidare anser kommissionen att tre järnvägsprojekt (nr 27, 28 och 29) som diskuterades mycket i högnivågruppen men inte godkändes där, motsvarar de uppställda kriterierna och därför kan föras in i förteckningen i bilaga III, med beaktande av de berörda medlemsstaternas uppenbara engagemang och projektens europeiska mervärde. Efter det att högnivågruppen lade fram sin rapport har kommissionen fått försäkringar från högsta politiska nivå om de berörda medlemsstaternas åtagande att inleda arbetena före 2010.

För att underlätta samarbetet med uppföljningen av dessa projekt har de nya projekten grupperats tillsammans längs de större leder som binder samman huvudstäderna i den utvidgade unionen eller som innebär en förlängning av sådana projekt som föreslogs redan i oktober 2001.

Bilagan innehåller därför projekt som är belägna i anslutningsländerna. Det bör noteras att anslutningsakterna inbegriper transportnätet i dessa länder i riktlinjerna, i synnerhet på kartorna i bilaga I, men inte fastställer några prioriterade projekt i dessa länder.

2.3 Förklaring om europeiskt intresse

Erfarenheten visar att prioriterade projekt ställs inför flera svårigheter som hänger samman med brist på resurser, brister i den samordning mellan medlemsstaterna som är en förutsättning för att genomföra gränsöverskridande projekt eller på splittringen när det gäller förfarandena för att bevilja byggnadstillstånd.

För att bidra till en lösning på dessa problem förklaras genom det här beslutet de prioriterade projekten vara av europeiskt intresse. Redan i sin vitbok om den europeiska transportpolitiken lade kommissionen fram idén om att projekt kan förklaras vara av europeiskt intresse när *"anläggandet av en viss infrastruktur anses vara av strategisk betydelse för den inre marknadens funktion och ett bättre trafikflöde utan att vara lika intressant på enbart nationell eller lokal nivå"*. I artikel 19a fastställs konsekvenserna av en sådan förklaring om europeiskt intresse:

1. Det bör säkerställas att gemenskapen förverkligar de projekt den har valt att prioritera. De stöd som har beviljats till det transeuropeiska transportnätet, från sammanhållningsfonden och det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet bör naturligtvis prioritera dessa projekt inom ramen för sina respektive regler och villkor⁴.
2. Om en medlemsstat avbryter eller försenar arbeten längs en trafikled kan detta få en negativ effekt på lönsamheten för andra medlemsstater som arbetar längs samma led och på gemenskapens ekonomiska intressen, och därför bör det

⁴ Högnivågruppen rekommenderar att gemenskapens finansiering sker inom ramen för befintliga stödformer för prioriterade projekt.

införas en mekanism som stimulerar medlemsstaterna att respektera de tidsgränser som överenskommits i beslutet om riktlinjerna. I artikel 19a införs möjligheten för kommissionen att i händelse av förseningar, efter att ha inhämtat medlemsstaternas yttrande om orsakerna till dessa, dra tillbaka förklaringen om att ett projekt är av europeiskt intresse.

3. För att underlätta framtida översyner av riktlinjerna, vid behov även av förteckningen över prioriterade projekt, och förbättra förfarandena för att utvärdera projekten, införs genom artikel 19a nya bestämmelser som innebär att medlemsstaterna skall genomföra utvärderingar av alla prioriterade projekt och meddela kommissionen resultatet av dessa.
4. Med tanke på riskerna för svårigheter på grund av splittringen mellan medlemsstaternas nationella förfaranden för utvärdering och offentligt samråd innan byggnadstillstånd ges, uppmanas medlemsstaterna att genomföra samordnade förfaranden och, för gränsöverskridande avsnitt, ett enda förfarande (se kapitel 4).

Avslutningsvis innebär det parallella förslaget om ändring av förordning (EG) nr 2236/96 att det blir möjligt för gemenskapen att medfinansiera projekt som enligt detta förslag har förklarats vara av europeiskt intresse med upp till 30 % av kostnaderna för projektet. I bilaga III till det här beslutet anges de gränsöverskridande avsnitt som sannolikt kan komma ifråga för den här typen av utökat stöd.

3. STÖDFORMEN FÖR ATT UNDERSTÖDJA MOTORVÄGAR TILL SJÖSS

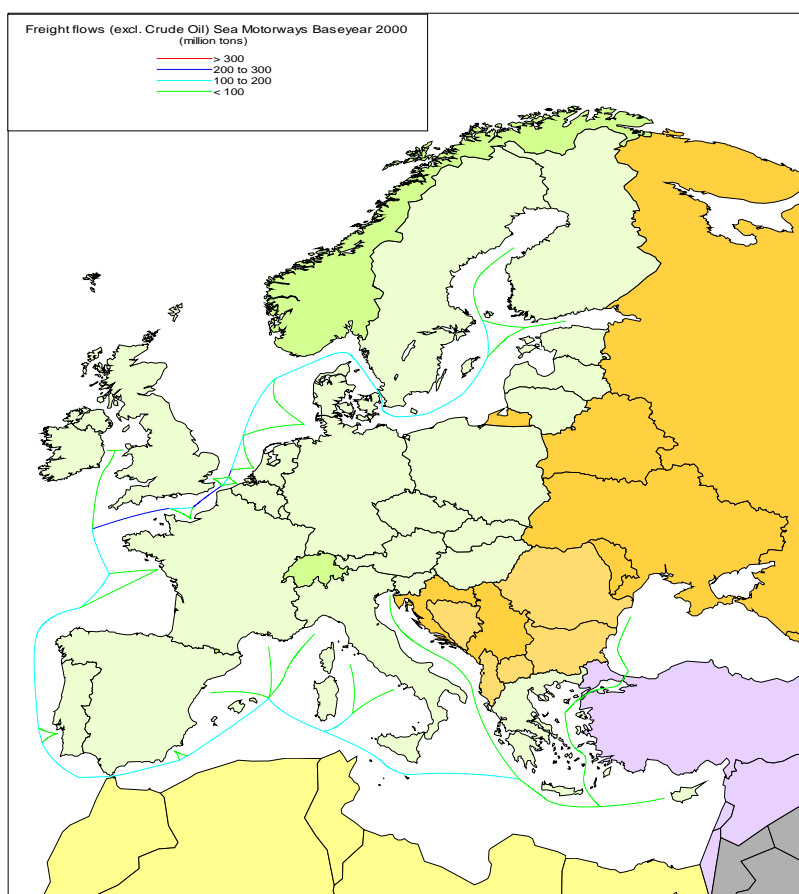
I den nya bilaga III återfinns projekt som gäller utvecklandet av motorvägar till sjöss. Syftet är att nya gränsöverskridande sjövägar skall bli lika viktiga som motorvägar och järnvägar i det transeuropeiska nätet. Dessa sjövägar kommer att stärka banden till länder som isoleras av naturliga hinder, liksom östater och länder i randområdena.

I rapporten från högnivågruppen finns ett antal förslag till åtgärder som skulle kunna stimulera till en snabb utveckling av sådana leder genom att man koncentrerar transporter till ett fåtal sjövägar från ett begränsat antal hamnar, så att deras lönsamhet ökar. Bland åtgärderna märks

- förenklade tull- och förvaltningskontroller, som redan tillämpas vid gränsstationer inom gemenskapen på europeiska motorvägar, och införandet av elektronisk rapportering för hamnmyndigheterna⁵,
- särskilda hamnanläggningar som helst ska vara reserverade för de som trafikerar leden i fråga (ro-ro-terminaler, logistisk utrustning, parkeringsplatser, anläggningar för långtradarchaufförer) och direkt tillträde till hamnarna (inklusive via järnväg),
- ansträngningar för att se till att sjövägarna hålls öppna året om, i synnerhet i Östersjön.

⁵ Så som redan föreskrivs i artikel 15 i beslutet från 1996.

Av kartan nedan framgår fraktvolymer (utom petroleumprodukter) i de sjöregioner som anges i bilaga III, och den illustrerar potentialen för storskaliga transporter.



I praktiken bör åtgärder avsedda att stimulera utvecklingen av nya gränsöverskridande farleder till sjöss ta formen av stöd eller bidrag till de kompletterande åtgärder som anges ovan, också genom startbidrag till ny verksamhet.

Utöver de åtgärder som redan har genomförts inom ramen för Marco Polo-programmet innehåller den nya artikel 12a den rättsliga grunden för att gemenskapsstöd skall kunna beviljas till sådana stimulansåtgärder inom det transeuropeiska nätet.

Förfarandet för att fastställa vilka projekt som kan komma i fråga för gemenskapsstöd skall utformas så att man undviker en snedvridning av konkurrensen. Projekten måste omfatta två medlemsstater och kombinera privat och offentlig finansiering enligt ett system som innebär en garanti för att stödet från de nationella budgetarna, eventuellt med stöd från gemenskapen, beviljas efter ett anbudsförfarande. I praktiken innehåller det föreslagna förfarandet flera steg:

1. För att projekten skall kunna anses vara av gemensamt intresse skall förslagen läggas fram av minst två medlemsstater, avse införandet av nya, regelbundna förbindelser mellan två medlemsstater, beröra det minsta tänkbara antalet hamnar och minska trafiktätheten på de stora vägarna, eller, om det gäller

östater eller medlemsstater i gemenskapens randområden, förbättra förbindelserna till dessa.

2. De berörda medlemsstaterna ordnar gemensamt ett anbudsförfarande (anbudsinfordran) för beviljande av offentligt stöd till paket som omfattar infrastruktur för tillfarten och hamnen, elektroniska styrsystem för logistik eller stöd till tjänsterna som förbättrar de nya förbindelsernas lönsamhet.
3. Den känsligaste frågan är att bestämma vilka hamnar som kan ingå i en motorväg till sjöss. Om urvalet visar sig alltför svårt på nationell nivå kan de berörda medlemsstaterna organisera ett anbudsförfarande som riktar sig både till hamnmyndigheterna och till rederierna. Hamnarna kan därigenom utses på grundval av de anbud som lämnas av intresserade sammanslutningar och kan förena hamnföretag och myndigheter. I anbudsförfrågandena skall inte hamnarna anges, utan förfrågandena skall utformas så att de gäller jämförbara hamnar för att undvika att urvalet påverkas av var hamnarna ligger.
4. De projekt som väljs ut gemensamt av två medlemsstater efter anbudsförfrågandet skall godkännas av kommissionen.
5. Kommissionen undersöker bland annat att de ekonomiska bidragen är förenliga med riktlinjerna för statligt stöd inom sjöfarten och beslutar om projektet kan förklaras tillhöra kategorin projekt av gemensamt intresse. När ett projekt har fått denna beteckning kan det samfinansieras av gemenskapen.

4. FÖRBÄTTRAD SAMORDNING MELLAN MEDLEMSSTATERNA

Det är viktigt att gemenskapen koncentrerar sina insatser på projekt med en särskild europeisk dimension, men för en enhetlig utveckling av det transeuropeiska nätet är det lika viktigt att medlemsstaternas planering och investeringar samordnas.

Medlemsstaterna har sin egen planering, påtar sig större delen av de offentliga investeringarna, engagerar privata investerare, sköter de komplicerade förvaltningsförfaranden som föregår byggnadstillstånden, övervakar anbudsförfrågandena och gör slutbesiktningar, etcetera.

Splittringen av dessa arbetsuppgifter och svårigheterna att samordna dem mellan flera medlemsstater leder, i kombination med bristande resurser, ofta till förseningar i arbetet med de gränsöverskridande förbindelserna, i synnerhet gränsavsnitten. Om man inte utnyttjar fördelarna med storskalighet försämras vinsterna av samhällets investeringar (den samhällsekonomiska lönsamheten).

Så som det påpekas i Neapelagendan, som utarbetades efter överläggningar mellan transportministrarna den 5 juli 2003, bör översynen av riktlinjerna kombineras med nya samordningsmekanismer mellan medlemsstaterna.

I meddelandet från kommissionen ”Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet”⁶, och därefter i rapporten från högnivågruppen, granskas de olika alternativ som finns för att förbättra denna samordning. Arbetet blir inte lättare av

⁶ KOM(2003) 132.

den djupt rotade ståndpunkten att finansiering och projektledning skall skötas nationellt. Efter denna granskning och ett informationsutbyte med medlemsstaterna inom ramen för artikel 18-kommittén föreslås i det här förslaget två lösningar på dessa problem:

4.1 Europeiska samordnare för projekt eller grupper av projekt

Investeringarnas lönsamhet beror av den framtida trafiken och vinsterna av storskaligheten, och den är direkt avhängig av i vilken ordning de olika avsnitten på den aktuella sträckan tas i bruk. Erfarenheterna visar att den samhällsekonomiska lönsamheten hos de stora projekten inom det transeuropeiska nätet ofta har blivit en besvikelse på grund av förseningar av andra projekt som skall genomföras på samma sträcka, i synnerhet projekt i andra länder. Det är vanligt att medlemsstaterna i avsaknad av kunskaper om vad grannländerna har för planer skjuter upp vissa investeringsbeslut, även de som skulle kunna öka det europeiska mervärdet allra mest. Investeringarna bör därför synkroniseras längs de gränsöverskridande lederna.

När det gäller vissa stora projekt eller grupper av projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse och som är belägna på de stora europeiska trafiklederna (korridorerna) bör det vara möjligt att inrätta en samordningsgrupp, där gemenskapen deltar, under tiden de prioriterade projekten pågår. Ett sådant arbetssätt bör beslutas från fall till fall, och det förutsätter att de berörda medlemsstaterna samarbetar, vilket föreskrivs i artikel 17a i detta förslag.

Enligt artikel 155 i EG-fördraget får kommissionen i uppgift att ta lämpliga initiativ för att främja samordning mellan medlemsstaterna. Därför bör det vara kommissionens sak att med de berörda medlemsstaternas samtycke utse en person som får ansvaret för att leda denna samordning.

Denna europeiska samordnare, som utses per projekt eller per projektgrupp, kan uppmuntra samarbetet med användare och aktörer, förespråka berörda projekt hos privata investerare och finansinstitut, inbegripet gemenskapen, och se till att den nödvändiga uppföljningen görs, så att gemenskapen hålls informerad om utvecklingen och vid behov kan vidta åtgärder för att lösa eventuella problem som har uppstått. Den europeiske samordnaren agerar på kommissionens vägnar.

Utnämningen av de europeiska samordnarna skall ske genom beslut i kommissionen efter samråd med de berörda medlemsstaterna. I dessa enskilda beslut skall det också fastställas vilka arbetsuppgifter samordnaren skall ha. Arbetsuppgifterna skall fastställas från fall till fall och kan alltså variera beroende på omständigheterna. Utnämningen av en samordnare kommer bara att beröra vissa projekt eller grupper av projekt, beroende på vilka samordningsproblem som noteras.

Kommissionen räknar med att snart utvärdera hur systemet med europeiska samordnare fungerar. I ljuset av de kunskaperna föreställer den sig att dessa uppdrag kan utvecklas i riktning mot en eller flera gemensamma strukturer med ansvar för att förespråka projekt hos privata och offentliga investerare och till och med för genomförandet av projekten. De strukturerna skulle vara de som beskrivs i ovannämnda meddelande från kommissionen, *"Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet"*.

4.2 Samordnade förfaranden innan byggnadstillstånd beviljas

Med utgångspunkt i att det i vissa gränsöverskridande projekt uppstår svårigheter på grund av splittring eller bristande harmonisering mellan medlemsstaterna av förfarandena för bedömning och offentligt samråd innan man kan beviljas de tillstånd som krävs för att påbörja ett projekt, tog högnivågruppen upp möjligheten att man inför ett enda utredningsförfarande för flera medlemsstater, och inte bara den medlemsstat som är byggherre till projektet.

För gränsöverskridande sträckor där svårigheter uppstår på grund av denna splittring bör det kunna upprättas gränsöverskridande utredningskommittéer som gör konsekvensbedömningar och samlar in synpunkter från samtliga berörda parter i de aktuella medlemsstaterna.

Förklaringen om projekt av europeiskt intresse inom ramen för detta beslut innebär alltså att medlemsstaterna uppmanas vidta samordnade åtgärder, det vill säga gränsöverskridande utredningar när det gäller sådana gränssträckor av projekten som tekniskt och ekonomiskt inte kan skiljas åt (artikel 19a.8–9).

Sådana förfaranden, med beaktande av gemenskapens direktiv om miljökonsekvensbedömningar, skulle ha flera fördelar:

- En samordnad eller gränsöverskridande utredning för bedömning och offentligt samråd i de olika medlemsstaterna snarare än parallella nationella förfaranden som inte nödvändigtvis är samordnade. En sådan utredning skulle innebära en klar fördel när en enda byggherre har utsetts för att bygga en gränsöverskridande sträcka.
- En enda eller en samordnad konsekvensbedömning för hela projektet. Detta skulle göra det möjligt att beakta konsekvenserna, både positiva och negativa, inte bara för den stat som står som byggherre för projektet utan för samtliga de medlemsstater som berörs. En sådan konsekvensbedömning skulle bland annat göra det möjligt att snabbt och enkelt kontrollera att olika delar av trafikstyrningsystem/signalsystem är identiska eller åtminstone kompatibla.
- Ett samarbete mellan oberoende experter (utredare) från de olika medlemsstaterna, som skulle få möjlighet att gemensamt eller på ett samordnat sätt utarbeta ett enda yttrande om hela trafikleden där man kunde väga projektets för- och nackdelar mot varandra.
- En enhetlig tillämpning av vissa gemenskapsdirektiv om miljöskydd (för att undvika nationella genomförandeåtgärder som strider mot varandra) och genomförandet av en enhetlig bedömning av konsekvenserna för den hållbara utvecklingen.
- Ett samråd med delar av allmänheten i flera medlemsstater, i enlighet med de olika direktiven om miljökonsekvensbedömningar och Århuskonventionen. Detta skulle ge unionens medborgare lika rätt till information på gränsöverskridande nivå och lika möjlighet att kommentera det berörda projektet.

De berörda medlemsstaterna kan, med beaktande av gemenskapens direktiv om miljöskydd, besluta att för projekt av europeiskt intresse utveckla samordnade förfaranden och gränsöverskridande utredningar när det gäller gränssträckor.

Det bör understrykas att de modeller som medlemsstaterna utnyttjar för förfaranden för offentligt samråd och bedömning skall vara förenliga med gemenskapens regelverk på området för miljökonsekvensbedömningar.

Detta regelverk fastställs särskilt genom direktiv 85/337/EEG om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, efter ändringar⁷, direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter, fågeldirektivet, direktiv 2001/42/EG om bedömning av vissa planers och programs miljöpåverkan, liksom direktiv 2000/60/EG om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på vattenpolitikens område.

Dessa direktiv är tillämpliga på projekt som genomförs på medlemsstaternas territorium, men föreskriver för gränsöverskridande projekt inga särskilda förfaranden att samordna eller eventuellt förena förfaranden och bedömningar som görs av medlemsstaterna. Kommissionen planerar att granska denna fråga inom ramen för tillämpningen av dessa direktiv och det här beslutet, och kommer vid behov att genomföra lämpliga ändringar. Därför är det viktigt att de berörda medlemsstaterna meddelar kommissionen när dessa samordnade förfaranden eller gränsöverskridande utredningar inleds och resultatet av dessa.

5. FAKTORER I KONSEKVENSBEDÖMNINGARNA

5.1 Finansieringen

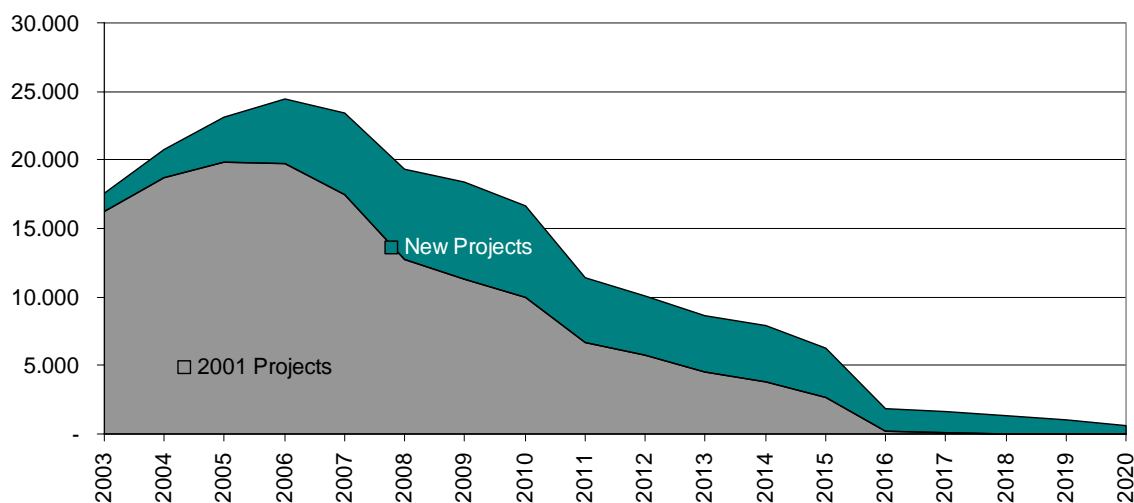
Den sammanlagda investering som blir nödvändig för att förverkliga samtliga projekt av europeiskt intresse (sådana som föreslogs 2001 och de nya projekt som föreslås i det här beslutet) uppgår till ungefär 220 miljarder euro⁸, det vill säga nästan 40 % mer än de resurser som krävdes för att förverkliga de projekt som föreslogs 2001 (se tabell nedan.) Denna siffra gäller likväl bara de projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse. De sammanlagda kostnaderna för det transeuropeiska nätet fram till 2020, inbegripet de projekt av gemensamt intresse som inte har förklarats vara av europeiskt intresse, uppgår till minst 600 miljarder euro⁹. Investeringarna på kort och medellång sikt (mer än 80 miljarder euro fram till 2006) är omfattande.

⁷ Inbegripet direktiv 2003/35/EG, som införlivar Århuskonventionens bestämmelser om allmänhetens rätt till miljöinformation.

⁸ Utom motorvägar till sjöss.

⁹ Prisnivån 2003.

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



För att förklaringen om projekt av europeiskt intresse skall få en konkret effekt för medborgarna och ekonomin är det av yttersta vikt att medlemsstaterna och gemenskapen inom ramen för initiativet för europeisk tillväxt enas om en enhetlig arbetsmodell för att förbättra och underlätta de investeringar som krävs, både på kort och på lång sikt, så som anges i ovannämnda meddelande, *Att förverkliga det transeuropeiska transportnätet*.

Utöver deltagandet av finansiella mellanhänder, exempelvis den privata sektorn och för att uppmuntra till en bättre förvaltning av kostnader och risker är det också mycket viktigt att på bästa sätt kombinera de tre källor till finansiering som finns, nämligen de nationella budgetarna, gemenskapens budget och de resurser som kommer direkt från användarna.

- Finansieringen genom de nationella budgetarna kommer att spela en nyckelroll. Medlemsstaterna uppmanas därför att på detta område utforma en politik som är förenlig med åtagandena inom ramen för det här beslutet. Anslag ur gemenskapens budget kan i det sammanhanget fungera som drivkraft. Kommissionen planerar därför att undersöka möjligheten att införa en stödform som främjar sådana projekt som snabbt följs av ett budgetärt åtagande från medlemsstaterna.
- Det blir nödvändigt att koncentrera de tillgängliga resurserna fram till 2006 inom ramen för de finansiella instrument som omfattar det transeuropeiska transportnätet (de medel som har avsatts till det europeiska transportnätet, sammanhållningsfonden, det strukturpolitiska föranslutningsinstrumentet) till de projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse. När det gäller de gränsöverskridande sträckorna kan finansieringen underlättas av möjligheten att beviljas gemenskapsstöd inom ramen för reglerna för det transeuropeiska transportnätet (som föreslås parallellt med det här beslutet) på upp till 30 % av kostnaderna.
- Användarnas bidrag hänger direkt samman med vilka bestämmelser som tillämpas när det gäller avgifter för användning av infrastrukturerna och

gemenskapens regler på det området. Den ändring av direktiv 99/62/EG om avgifter på tunga godsfordon som föreslogs den 23 juli 2003 erbjuder vidare ramar som under vissa omständigheter gör det möjligt att utnyttja korssubventionering.

Kommissionen har gjort preliminära simulationer med utgångspunkt i de olika projekten, och dessa tyder på att användarna bidragskapacitet (även med beaktande av de avgiftsbestämmelser som avses ovan¹⁰) uppgår till ungefär 40 miljarder euro av de sammanlagda investeringar som behövs, medan ungefär samma belopp kan uppbringas från privata investerare. Med tanke på de risker som dessa projekt innebär kommer beviljandet av lånegarantier att spela en viktig roll för att mobilisera kapitalet.

I alla händelser skall återstoden, nästan 180 miljarder euro, finansieras genom de nationella budgetarna och gemenskapsbudgeten, vilket ger en uppfattning om vilka insatser som krävs, bland annat inom ramen för gemenskapens budgetplaner för perioden efter 2006.

5.2 Ekonomiska, sociala och miljömässiga effekter

Högnivågruppen har redan gjort en första bedömning av de prioriterade projekt som i egenskap av projekt av europeiskt intresse ingår i detta förslag, liksom av de fördelar som är att vänta av en förbättrad samordning mellan medlemsstaterna.

Enligt denna preliminära analys kan de prioriterade projekten innebära stora samhällsekonomiska vinster i form av minskade kostnader (interna och externa), förbättrad transportkvalitet och regional utveckling. I den tekniska bilagan till rapporten anges närmare uppgifter om de förväntade vinsterna och hur långt vart och ett av de nya projekt som införts i detta förslag har kommit¹¹.

En studie gjord inom ramen för kommissionens konsekvensbedömning¹² ger vid handen¹³ att projekten i kombination med åtgärder för att främja intermodaliteten och avgifter för utnyttjandet av infrastrukturerna, så som föreslås i vitboken om den europeiska transportpolitiken, kan ge avsevärda tidsvinster, vilka enbart i den interregionala trafiken, i synnerhet i kandidatländerna, skulle kunna motsvara 8 miljarder euro om året.

Åtgärds paketet skulle kunna minska utsläppen av CO₂ från interregional trafik med 17 miljoner ton om året jämfört med den prognostiserade utvecklingen, liksom andra föroreningar, exempelvis kväveoxider.

Till dessa vinster fogar sig också andra fördelar, exempelvis en tänkbar minskning av trafikstockningarna med upp till 14 % och en förbättrad säkerhet till följd av att antalet trafikolyckor minskar. Paketet skulle bidra till en mer balanserad regional

¹⁰ Inklusive korssubventionering.

¹¹ Se http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/hlg_en.htm

¹² Se SEK(2003) 1060.

¹³ Se "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", fas I, skall publiceras. Se <http://www.nea.nl/ten-stac>

utveckling, eftersom samtliga kandidatländer, Iberiska halvön, Norden, norra Grekland och Irland skulle bli betydligt mer lättillgängliga¹⁴.

Dessa projekt kommer att bidra till en hållbar transportutveckling på gemenskapsnivå genom att främja intermodalitet. Enligt ovannämnda studie kan dessa projekt i kombination med de åtgärder som nämns ovan göra det möjligt att begränsa vägtrafikens andel av de totala transporterna till dagens nivå i en utvidgad union med 27 medlemsstater.

Vidare konstaterade kommissionen med utgångspunkt från ovannämnda studie att de prioriterade projekten gäller sträckor som får en förhållandevis hög andel internationell genomfartstrafik. De underlättar förbindelserna mellan nationella nät och förbättrar det internationella utbytet, vilket i sin tur ökar dynamiken på den inre marknaden, och därför kan deras europeiska mervärde anses särskilt stort.

I motsats till vad som är fallet på många andra områden har investeringsprojekt i transportsektorn en livslängd på flera decennier och kommer framtida generationer tillgodo. Eftersom dessa projekt ökar den långsiktiga tillväxtpotentialen, stärker den inre marknads dynamik och bidrar till en hållbar utveckling kan de betraktas som produktiva investeringar som får en positiv effekt på hela unionen och dess konkurrenskraft.

Andra studier om makroekonomiska effekter håller på att genomföras inom ramen för tillväxtinitiativet, och de tyder på att genomförandet av prioriterade projekt kommer att medföra en ökning av det allmänna välbefindandet och göra det möjligt att öka produktiviteten och skapa nya, permanenta arbetstillfällen, utöver de tillfälliga arbetstillfällen som blir ett direkt resultat av byggnadsarbetena.

5.3 Externt samråd

Så snart kommissionen mottog högnivågruppens rapport offentliggjordes den, och berörda parter uppmanades framföra sina synpunkter. Förutom yttrandet från Energi- och transportforum av den 10 september mottog kommissionen 76 bidrag från branschorganisationer för aktörer, förvaltare av infrastrukturerna, näringslivet, regionala sammanslutningar och miljöskyddsorganisationer. Sammanfattningsvis noteras ett stort stöd för¹⁵

- målet med en hållbar utveckling på transportområdet, bland annat genom att man främjar de infrastrukturer som krävs för intermodalisering av järnvägar, vattenvägar och sjöfart, utan att man för den skull eftersätter i kvaliteten på vägnätet,
- idén att utveckla motorvägar till sjöss, som förutsätter att man närmare bestämmer vilka konkreta åtgärder som skall vidtas för att man skall kunna inleda arbetet med projekten,
- idén att samordningen mellan medlemsstaterna skall förbättras längs korridorerna och vid uppföljningen av projekten, att bedömningsmetoderna

¹⁴ Se "Scenarios, Traffic Forecast and Analysis of Corridors of the trans-European transport network", fas I, skall publiceras. Se <http://www.nea.nl/ten-stac>

¹⁵ Se http://europa.eu.int/comm/ten/transport/revision/revision_1692_96_en.htm

skall förbättras och gemenskapen ska få större resurser för att bidra ekonomiskt, i synnerhet när det gäller gränsöverskridande projekt.

I reaktionerna understryks i allmänhet kopplingen mellan de investeringar som görs inom ramen för det transeuropeiska nätet och åtgärderna för transportförvaltning inom den gemensamma transportpolitiken, exempelvis konkurrensutsättning av järnvägarna och införandet av avgifter för användningen av infrastrukturer.

När det gäller vissa avsnitt av de prioriterade projekten signalerade en del icke-statliga organisationer att de inte var tillfredsställda med de berörda medlemsstaternas sätt att genomföra miljökonsekvensbedömningarna, i synnerhet i naturområden. Flera regioner föreslog vidare ytterligare prioriterade projekt som inte hade föreslagits av länderna inom ramen för högnivågruppens arbete eller inte hade godkänts i denna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ändring av det ändrade förslaget till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet

(Text av intresse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT
DETTA BESLUT

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

med beaktande av kommissionens förslag¹,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁴, och

av följande skäl:

(1) Genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG⁵, ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG⁶, fastställs gemenskapens riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet och projekt av gemensamt intresse vars förverkligande kommer att bidra till att utveckla nätet; i bilaga III anges de särskilda projekt som Europeiska rådet vid mötena i Essen 1994 och Dublin 1996 bedömdes vara särskilt viktiga.

(2) Den kommande utvidgningen av Europeiska unionen, målet att omfördela trafiken mellan transportsätten och det faktum att det kan ta mer än tio år att förverkliga vissa prioriterade projekt innebär att förteckningen i bilaga III till beslut nr 1692/96/EG måste ses över på nytt.

(3) Den 2 oktober 2001 föreslog kommissionen att beslut nr 1692/96/EG skulle ändras genom att man ersatte bilaga III med en förteckning över de oavslutade prioriterade projekt som vid

¹ EUT C

² EUT C

³ EUT C

⁴

⁵ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁶ EGT L 185, 6.7.2001, s. 1.

Europeiska rådets möten i Essen 1994 och i Dublin 1996 bedömdes vara särskilt viktiga och sex nya projekt.

(4) I den rapport som högnivågruppen för det transeuropeiska transportnätet (nedan kallad "högnivågruppen") lämnade till kommissionen den 30 juni 2003 fastställs ett begränsat antal prioriterade projekt med hjälp av en arbetsmodell som innebär att man bland annat undersöker projektens lönsamhet, de berörda medlemsstaternas engagemang för att följa en i förväg uppgjord tidsplan, effekterna på personers och varors rörlighet mellan medlemsstaterna, sammanhållningen och en hållbar utveckling. De prioriterade projekt som fastställts av högnivågruppen inbegriper projekt som föreslogs av kommissionen den 2 oktober 2001, liksom nya projekt, däribland projekt i de nya medlemsstater som ansluter sig till unionen den 1 maj 2004.

(5) Förteckningen över prioriterade projekt bör utvidgas något, projekten bör förklaras vara av europeiskt intresse och det bör införas mekanismer för att uppmuntra samordningen mellan medlemsstaterna så att projekten kan bli klara i tid.

(6) Det bör införas stödformer för att främja införandet av motorvägar till sjöss mellan medlemsstater för att minska trafikstockningarna på vägarna och förbättra tillgängligheten till länder i randområden och östater. Införandet av sådana stödformer, bland annat inom ramen för anbudsförfaranden, får inte strida mot gemenskapens konkurrenslagstiftning eller bestämmelserna om offentlig upphandling.

(7) Det krävs en förbättrad samordning mellan de medlemsstater som berörs av projekt längs samma trafikled för att öka investeringarnas lönsamhet och underlätta synkronisering och finansiering.

(8) Utvärderingen i efterhand av de prioriterade projekten kommer att underlätta framtida revideringar av riktlinjerna och förteckningen över prioriterade projekt, och förbättra de metoder för förhandsbedömningar som används i medlemsstaterna.

(9) De nationella miljökonsekvensbedömningarna och samhällsekonomiska konsekvensutredningarna genomförs utan samordning, vilket kan ha en menlig inverkan på projekt av gränsöverskridande karaktär som har förklarats vara av europeiskt intresse. För att lösa det problemet är det lämpligt att utöver de gemensamma utvärderingsmetoderna införa samordnade förfaranden för bedömning och offentliga samråd, eller gränsöverskridande utredningsförfaranden som omfattar de berörda medlemsstaterna och tar upp både miljömässiga och samhällsekonomiska aspekter. Dessa samordnade förfaranden eller gränsöverskridande utredningsförfaranden får inte påverka förpliktelser enligt gemenskapens miljöskyddslagstiftning.

(10) Kommissionen har gjort en konsekvensanalys av högnivågruppens rekommendationer. Resultaten visar att genomförandet av de projekt som fastställts av gruppen i kombination med flera åtgärder inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, exempelvis att avgiftsbelägga användningen av infrastrukturerna och konkurrensetsatta järnvägstransporter av varor, kan ge avsevärda tidsvinster och innebära minskade utsläpp, mindre trafikstockningar, ökad tillgänglighet till länder i randområden och till de nya medlemsstaterna, och ett ökat välmående för alla.

(11) Det ändrade förslaget till beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG bör därför ändras på det sätt som här sagts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

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

- 1) I artikel 2.1 skall årtalet ”2010” ersättas med ”2020”.
- 2) Artikel 3.2 skall ersättas med följande:

”2. Transportinfrastrukturerna omfattar vägnät, järnvägsnät och nät av inre vattenvägar, motorvägar till sjöss, kusthamnar och inlandshamnar, flygplatser och andra förbindelsepunkter mellan olika transportslag.”
- 3) Följande artikel 12a skall införas:

”Artikel 12a

Motorvägar till sjöss

1. Det transeuropeiska nätet av motorvägar till sjöss är avsett att koncentrera varuflödet till vissa farleder för att upprätta nya, lönsamma, regelbundna och täta förbindelser för varutransporter mellan medlemsstaterna och därigenom minska trafikstockningarna på land och förbättra tillgängligheten till östater och randområden.
2. Det transeuropeiska nätet av motorvägar till sjöss består av utrustning och infrastruktur som berör åtminstone två hamnar i olika medlemsstater. Till denna utrustning och infrastruktur hör hamnutrustning, elektroniska styrsystem för logistik och tull- eller förvaltningsförfaranden, liksom infrastruktur för direkt tillträde, både land- och sjövägen, även vintertid, till de hamnar som används för de förbindelser som avses i punkt 1.
3. Projekt som gäller motorvägar till sjöss av gemensamt intresse skall föreslås av minst två medlemsstater. De föreslagna projekten skall förena den offentliga sektorn och den privata på ett sätt som gör det möjligt att bevilja stöd från nationella budgetar, eventuellt med stöd från gemenskapen, efter det att ett anbuds förfarande har genomförts, antingen
 - a) i form av offentliga anbudsinfordringar som arrangeras gemensamt av de berörda medlemsstaterna för att upprätta nya förbindelser med utgångspunkt från en i förväg utvald kategori A- hamn enligt artikel 12.2 i var och en av de sjöfartsregioner som anges i projekt nr 21 i bilaga III, eller
 - b) om hamnarnas läge är jämförbart, i form av offentliga anbudsinfordringar som arrangeras gemensamt av de berörda medlemsstaterna och som riktar sig till konsortier med åtminstone rederier och hamnmyndigheter som är belägna i någon av de kustregioner som anges i projekt nr 21 i bilaga III.
4. Projekt av gemensamt intresse skall inriktas på utrustning och infrastruktur som ingår i nätet av motorvägar till sjöss och kan vid behov inbegripa

startbidrag till rederier som trafikerar de sträckor som avses i punkt 1. Startbidrag får utgå under högst två år och kan bara beviljas om det finns ekonomiska hinder för att inleda verksamheten. Bidraget får inte överstiga det lägsta belopp som bedöms nödvändigt för att starta driften av de berörda förbindelserna.

5. Projekt av gemensamt intresse skall godkännas av kommissionen.”

4) Följande avsnitt 10a skall införas:

”AVSNITT 10A SAMORDNING MELLAN MEDLEMSSTATER

Artikel 17a

Europeiska samordnare

1. För att underlätta ett samordnat genomförande av vissa viktiga projekt eller delar av projekt bland de projekt som förklarats vara av europeiskt intresse enligt artikel 19a får kommissionen efter samråd med de berörda medlemsstaterna utse en person till europeisk samordnare. Samordnaren agerar på kommissionens vägnar. Samordnarens uppdrag omfattar vanligen ett projekt, men får om det behövs utvidgas till att omfatta andra projekt längs samma trafikled.
2. Samordnaren skall utses på grundval av sin erfarenhet av de europeiska institutionerna och sina kunskaper om finansiering och samhällsekonomiska och miljömässiga utvärderingar av storskaliga projekt.
3. I kommissionens beslut om utnämning av europeiska samordnare anges dennes arbetsuppgifter:
4. Den europeiska samordnaren skall
 - a) främja gemensamma metoder för utvärdering av projekt, fungera som finansiell rådgivare åt projektförespråkare, göra förfrågningar hos tänkbara privata investerare och ha möjlighet att yttra sig om frågor som hänger samman med hur nätets utnyttjas,
 - b) årligen utarbeta en rapport till kommissionen om framstegen i arbetet med att genomföra projekt som samordnaren ansvarar för, om ny lagstiftning eller andra nyheter som kan påverka projektens karaktär, liksom svårigheter och hinder som kan leda till avsevärda förseningar i förhållande till de datum som anges i bilaga III,
 - c) bidra till dialogen med aktörerna, transportanvändarna, de lokala och regionala myndigheterna och samhällsföreträdare, bland annat för att få kunskaper om efterfrågan på transporter, svårigheterna och de serviceparametrar som krävs för att optimera utnyttjandet av finansierade infrastrukturer.
5. De berörda medlemsstaterna skall samarbeta med den europeiske samordnaren och ge denne den information som är nödvändig för att fullgöra de arbetsuppgifter som föreskrivs i punkt 4.

6. Kommissionen kan be den europeiske samordnaren om ett yttrande vid handläggningen av ansökningar om gemenskapsbidrag till projekt eller grupper av projekt som ingår i den europeiska samordnarens uppdrag.”
- 5) Artikel 18.1 skall ersättas med följande:
- ”1. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna de förslag till nationella planer och program som de utarbetat om utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet, särskilt om de projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse enligt artikel 19a, och nationella planer och program som har antagits. Efter antagande skall medlemsstaterna till kommissionen överlämna de nationella planerna och programmen för information.”
- 6) Artikel 19 skall ersättas med följande:

”Artikel 19

Prioriterade projekt

1. Prioriterade projekt är sådana projekt av gemensamt intresse som avses i artikel 7 som enligt utredningen,
 - a) syftar till att undanröja en flaskhals eller lägga till en länk som saknas på en viktig trafikled i det transeuropeiska transportnätet, i synnerhet projekt som innebär att man övervinner naturliga hinder,
 - b) är av en sådan storlek att långsiktig planering på europeisk nivå tillför ett avsevärt mervärde,
 - c) betraktade i sin helhet kan bli samhällsekonomiskt lönsamma och medför andra samhällsekonomiska fördelar samtidigt som de berörda medlemsstaterna åtar sig att göra utredningar och utvärderingar inom en tid som gör att arbetet kan avslutas inom utsatt tid,
 - d) tillför ett avsevärt mervärde för att underlätta personers och varors rörlighet mellan medlemsstaterna och förbättrar de nationella nätens driftskompatibilitet,
 - e) bidrar till att öka den territoriella sammanhållningen i unionen genom att integrera de nya medlemsstaternas transportnät och förbättra förbindelserna med regionerna i gemenskapens randområden,
 - f) bidrar till en hållbar utveckling av transporterna genom att förbättra säkerheten och minska den transportrelaterade miljöförstöringen, bland annat genom att främja att trafik styrs över till järnväg, intermodala transporter och transporter på inre vattenvägar och till sjöss.
2. De prioriterade projekt som skall inledas före 2010, de sträckor som ingår i dessa och de tidpunkter för när arbetet skall vara avslutat som avses i punkt 1c anges i bilaga III.
3. Kommissionen skall före 2010 utvärdera gjorda framsteg och vid behov föreslå ändringar i förteckningen över de prioriterade projekt som fastställs i bilaga III i enlighet med punkt 1 i denna artikel.”

7) Följande artikel 19a skall införas:

”Artikel 19a

Förklaring om europeiskt intresse

1. De prioriterade projekt som anges i bilaga III förklaras vara av europeiskt intresse.
2. Medlemsstaterna skall vid presentationen av sina projekt för finansiering inom ramen för sammanhållningsfonden, enligt artikel 10 i rådets förordning (EG) nr 1164/94*, ge lämplig prioritet åt projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse.
3. Medlemsstaterna skall vid presentationen av sina projekt för finansiering inom ramen för den budget som avdelats för det transeuropeiska transportnätet, enligt artiklarna 9 och 10 i rådets förordning (EG) nr 2236/95**, ge lämplig prioritet åt projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse.
4. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att vid programplaneringen för strukturfonderna fästa vikt vid de projekt som förklarats vara av europeiskt intresse, särskilt i de regioner som omfattas av mål 1 .
5. Kommissionen skall se till att de länder som mottar stöd från det strukturlinpolitiska föranslutningsinstrumentet vid presentationen av projekt för finansiering inom ramen för det instrumentet och i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 2 och 7 i rådets förordning (EG) nr 1267/1999*** ger lämplig prioritet åt projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse.
6. Om arbetet med något av de projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse inleds eller kommer att inledas med en avsevärd försening i förhållande till tidsgränsen 2010 skall kommissionen uppmana de berörda medlemsstaterna att inom tre månader förklara denna försening. Efter att ha mottagit och granskat de berörda medlemsstaternas svar kan kommissionen, för att skydda gemenskapens ekonomiska intressen och med beaktande av proportionalitetsprincipen, besluta att dra tillbaka förklaringen om att projektet är av europeiskt intresse.
7. Fem år efter det att ett projekt eller avsnitt av ett projekt som har förklarats vara av europeiskt intresse har avslutats, skall de berörda medlemsstaterna utvärdera dess samhällsekonomiska effekter och miljöeffekter, inbegripet effekterna på utbytet mellan medlemsstaterna, den territoriella sammanhållningen och den hållbara utvecklingen. Medlemsstaternas skall meddela kommissionen resultatet av denna utvärdering.
8. Om ett projekt förklaras vara av europeiskt intresse skall de berörda medlemsstaterna för varje avsnitt av det aktuella projektet gemensamt genomföra de förfaranden för bedömning och offentligt samråd som krävs för byggnadstillstånd.
9. Om en gränsöverskridande sträcka i ett projekt av europeiskt intresse inte kan delas upp tekniskt eller ekonomiskt skall de berörda medlemsstaterna bedöma sträckan och genomföra det offentliga samrådet i en gränsöverskridande utredning innan byggnadstillstånd beviljas.

10. De samordnade förfaranden eller gränsöverskridande utredningsförfaranden som avses i punkterna 8 och 9 påverkar inte förpliktelser enligt gemenskapens miljöskyddslagstiftning, t. ex. när det gäller miljökonsekvensbedömningar. De berörda medlemsstaterna skall meddela kommissionen när dessa samordnade förfaranden eller gränsöverskridande utredningar inleds och resultatet av dessa.”

* EGT L 130, 25.4.1994, s. 1.

** EGT L 228, 23.9.1995, s. 1.

*** EGT L 161, 26.6.1999, s. 73.

- 8) Bilaga III skall ersättas med följande:
- a) Rubriken skall ersättas med följande: ”Prioriterade projekt där arbetet skall inledas före 2010”.
 - b) Innehållet skall ändras i enlighet med bilagan till det här beslutet.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den [...]

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande
[...]

På rådets vägnar
Ordförande
[...]

BILAGA

Förteckningen över prioriterade projekt innehåller, utöver de prioriterade projekt som ingår i kommissionens förslag från oktober 2001¹ och som godkändes av Europaparlamentet vid första behandlingen den 30 maj 2002, följande nya prioriterade projekt:

Förlängning av projekt nr 1 på järnväg längs linjen Berlin–Verona/Milano–Bologna–Neapel–Messina–Palermo

- Bil- och järnvägsbro över Messinasundet (2015)

Förlängning av projekt nr 3 på järnvägssystemet för höghastighetståg i sydöstra Europa

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

Förlängning av projekt nr 6 på järnvägslinjen Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest–gränsen till Ukraina²

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

Förlängning av projekt nr 7 på motorvägssträckan Igoumenitsa/Patra–Aten–Sofia–Budapest

- Motorvägen Sofia–Kulata–gränsen mellan Grekland och Bulgarien (2010), med Promahon–Kulata som gränsöverskridande avsnitt
- Motorvägen Nadlac–Sibiu–(leden mot Bukarest och Constanta) (2007)

Förlängning av projekt nr 16 på järnvägslinjen för godstransport Sines–Madrid–Paris

- Järnvägslinjen Sines–Badajoz (2010)

Förlängning av projekt nr 17 på järnvägslinjen Paris–Strasbourg–Stuttgart–Wien–Bratislava

- Strasbourg–Stuttgart (2015) med bron i Kehl som gränsöverskridande avsnitt
- Wien–Bratislava (2010), gränsöverskridande avsnittet

¹ KOM(2001) 544

² Delar av denna linje ingår i den alleuropeiska korridoren nr V.

Förlängning av projekt nr 18 på vattenvägen Rhen/Maas–Main–Donau³

- Rhen–Maas (2019) med slussen i Lanay som gränsöverskridande avsnitt
- Wien–Bratislava (2015), gränsöverskridande avsnittet
- Palkovicovo–Mohács (2014)
- Flaskhalsar i Rumänien och Bulgarien (2011)

Förlängning av projekt nr 20 på järnvägslinjen Fehmarn bält

- Järnvägslinjen till Danmark från Öresund (2015)
- Järnvägslinjen till Tyskland från Hannover (2015)
- Järnvägslinjen Hannover–Hamburg/Bremen (2015)

Projekt nr 21: Motorvägar till sjöss

Projekt av gemensamt intresse som fastställts enligt artikel 12a och som rör någon av följande motorvägar till sjöss:

- Farleden i Östersjön (som förenar medlemsstaterna i Östersjön med medlemsstaterna i Central- och Västeuropa) (2010)
- Farleden i västra Europa (som via Atlanten förenar Iberiska halvön med Nordsjön och Irländska sjön) (2010)
- Farleden i sydöstra Europa (som förenar Adriatiska havet med Joniska havet och östra Medelhavet och inkluderar Cypern) (2010)
- Farleden i sydvästra Europa (västra Medelhavet) som förenar Spanien, Frankrike, Italien och Malta och hänger samman med motorvägen till sjöss i sydöstra Europa⁴ (2010)

Projekt nr 22: Järnvägslinjen Aten–Sofia–Budapest–Wien–Prag–Nürnberg/Dresden⁵

- Järnvägslinjen från gränsen mellan Grekland och Bulgarien–Kulata–Sofia–Vidin/Calafat (2015)
- Järnvägslinjen Curtici–Brasov (mot Bukarest och Constanta) (2010)
- Järnvägslinjen Budapest–Wien (2010), gränsöverskridande avsnittet
- Järnvägslinjen Brno–Prag–Nürnberg (2010), med Nürnberg–Prag som gränsöverskridande avsnitt

³ En del av denna linje motsvarar till stor del definitionen av alleuropeiska korridoren nr VII.

⁴ Inbegripet mot Svarta havet.

⁵ Denna viktiga led motsvarar till stor del definitionen av alleuropeiska korridoren nr IV.

Projekt nr 23: Järnvägslinjen Gdansk–Warszawa–Brno/Bratislava–Wien⁶

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

Projekt nr 24: Järnvägslinjen Lyon/Genua–Basel–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen

- Lyon–Mulhouse–Mülheim⁷ (med Mulhouse–Mülheim som gränsöverskridande avsnitt) (2018)
- Genua–Milano/Novara–schweiziska gränsen (2013)
- Basel–Karlsruhe (2015)
- Frankfurt–Mannheim (2012)
- Duisburg–Emmerich (2009)⁸
- ”Järn-Rhen” Rheidt–Antwerpen (2010)

Projekt nr 25: Motorvägen Gdansk-Brno/Bratislava–Wien⁹

- Motorvägen Gdansk–Katowice (2010)
- Motorvägen Katowice–Brno/Zilina (2010), gränsöverskridande avsnittet
- Motorvägen Brno–Wien (2009), gränsöverskridande avsnittet

Projekt nr 26: Järnvägs- och vägförbindelsen Irland/Förenade kungariket/kontinenten

- Korridoren järnväg/bilväg som förenar Dublin med Nordirland (Belfast–Larne) och södra Irland (Cork) (2010)¹⁰
- Korridor järnväg/bilväg Hull–Liverpool (2015)
- Järnvägslinjen Felixstowe–Nuneaton (2011)
- Järnvägslinjen Crewe–Holyhead (2008)

⁶ Denna viktiga led motsvarar till stor del definitionen av alleuropeiska korridoren nr VI.

⁷ Inbegripet TGV Rhen–Rhône utom den västra sträckningen.

⁸ Projekt nr 5 (Betuwelinjen) förbinder Rotterdam med Emmerich.

⁹ Denna viktiga led motsvarar till stor del definitionen av alleuropeiska korridoren nr VI.

¹⁰ Inklusivt Essenprojekt nr 13 - vägförbindelse Irland/Förenade kungariket/Benelux.

- **Projekt nr 27: Rail Baltica: Järnvägsförbindelsen Warszawa–Kaunas–Riga–Tallinn**
- Warszawa–Kaunas (2010)
- Kaunas–Riga (2014)
- Riga–Tallinn (2016)
- **Projekt nr 28: ”Eurocaprail” på järnvägslinjen Bryssel–Luxemburg–Strasbourg**
- Bryssel–Luxemburg–Strasbourg (2012)
- **Projekt nr 29: Järnvägslinjen i den intermodala jonisk/adriatiska korridoren**
- Kozani–Kalambaka–Igoumenitsa (2012)
- Ioannina–Antirrio–Rio–Kalamata (2014)

Inom parentes anges när arbetet skall vara klart. Tidsangivelserna för projekten 1-20 och detaljerna om avsnitten kommer ur högnivågruppens rapport (i den mån rapporten innehåller sådana uppgifter).