



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.12.2000  
KOM(2000) 768 endelig

1997/0358 (COD)

**UDTALELSE FRA KOMMISSIONEN**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c),  
om Europa-Parlamentets ændringerne til Rådets fælles holdning til  
forslag til**

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING**

**om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne og flod- og  
kanalhavne samt projekt nr. 8 i bilag III**

**OM ÆNDRING AF KOMMISSIONENS FORSLAG  
i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2**

## BEGRUNDELSE

EF-traktatens artikel 251, stk. 2, litra c), fastsætter, at Kommissionen afgiver udtalelse om de ændringer, som Europa-Parlamentet foreslår ved andenbehandling.

Kommissionen afgiver i det nedenstående sin udtalelse om Parlamentets ændringsforslag.

### **1. SAGSFORLØB**

- a) Den 10. december 1997 vedtog Kommissionen sit forslag til en beslutning (KOM(1997)681 endelig udg. - 1997/0358/COD), som blev forelagt Rådet og Europa-Parlamentet i marts 1998.
- b) Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav positiv udtalelse den 29. april 1998.
- c) Regionsudvalget afgav positiv udtalelse den 17 september 1998.
- d) Europa-Parlamentet afgav udtalelse om forslaget ved førstebehandling den 10. marts 1999. Det vedtog 13 ændringsforslag, som indeholdt mindst 22 ændringer.
- e) Den 17. juni 1999 vedtog Kommissionen i medfør af traktatens artikel 250, stk. 2, et ændret forslag til beslutningen, hvori den helt eller delvis indarbejdede 11 af Europa-Parlamentets ændringsforslag (KOM(1999) 277 endelig udg.).
- f) Rådet vedtog sin fælles holdning den 5. juni 2000 enstemmighed.
- g) Den 3. oktober 2000 vedtog Europa-Parlamentet ved andenbehandling en lovgivningsmæssig beslutning, der indeholder 15 ændringsforslag til den fælles holdning.

### **2. FORMÅLET MED FORSLAGET**

Hensigten med det ændrede forslag er at supplere beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN) ved at tydeliggøre og styrke søhavnes, flod- og kanalhavnes og intermodale terminalers placering i TEN.

Første del af forslaget sigter på at ændre de særlige træk ved søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler i beslutningen, foreslår kriterier for udvælgelse i bilag I og søger at forbedre definitionerne af relevante projekter af fælles interesse forbundet med søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler i bilag II.

Anden del af forslaget foretager en ændring til det specifikke projekt nr. 8 i bilag III (liste over specifikke projekter, som blev udpeget af Det Europæiske Råd i Essen i 1994) fra "Motorvej Lissabon-Valladolid" til "Multimodal forbindelse mellem Portugal/Spanien og resten af Europa" i henhold til den portugisiske og den spanske regerings anmodning, hvilket blev støttet af Det Europæiske Råd i Dublin, december 1996.

Den øvrige tekst i beslutning 1692/96/EF ændres ikke.

### 3. KOMMISSIONS UDTALELSE OM EUROPA-PARLAMENTETS ÆNDRINGSFORSLAG

#### 3.1. Ændringsforslag, som Kommissionen accepterer

Kommissionen noterer sig, at Parlamentet i sine ændringsforslag ikke har accepteret en række af de ændringer, som blev foreslået af Rådet og accepteret af Kommissionen. Det er dog Kommissionens opfattelse, at Parlamentets og Rådets holdninger ligger tæt op ad hinanden, og at indholdet generelt stadig er i overensstemmelse med forslagetes ånd, selv om formen og grænseværdierne i Parlamentets ændringsforslag afviger fra Rådets fælles holdning. Kommissionen mener, at det er muligt at nå til et kompromis, der indarbejder alle institutionernes væsentlige ønsker. På denne baggrund finder Kommissionen, at de fleste af Parlamentets ændringsforslag helt eller delvist kan accepteres.

Følgende ændringsforslag kan accepteres i deres helhed:

Ændringsforslag 1 ændrer forslagetes titel for på ny at indføje "intermodale terminaler" heri. Dette er ikke nogen væsentlig ændring, og det falder i tråd med Kommissionens oprindelige forslag; men det giver kun mening, hvis ændringen af artikel 14 (ændring 5) accepteres.

Ændringsforslag 2 indføjer på ny "intermodale terminaler" i præamblen og foreskriver, at alle sammenkoblingspunkter skal gøres til genstand for en strategisk evaluering af indvirkningen på miljøet. Dette er ikke nogen væsentlig ændring, og det falder i tråd med Kommissionens oprindelige forslag; men det giver kun mening, hvis ændringen af artikel 14 (ændring 5) accepteres.

Ændringsforslag 3 lader klassifikation af havnene i kategorier udgå af præamblen. Dette er ikke nogen væsentlig ændring, men afhænger af, hvilket klassificeringssystem der vedtages.

Ændringsforslag 4 strammer de af Rådet foreslåede kriterier for flod- og kanalhavne. Kommissionen kan acceptere dette for at fremme et kompromis, da det henviser til nettets transeuropæiske karakter.

Ændringsforslag 6 ændrer bestemmelserne om kombineret transport og indføjer "intermodale terminaler". Ændringsforslaget indføjer også en henvisning til et kort over intermodale terminaler, som Kommissionen oprindeligt havde foreslået, men som var blevet forkastet af Rådet.

Ændringsforslag 7 indføjer på ny kort over intermodale terminaler, som Kommissionen oprindeligt havde foreslået, men som var blevet forkastet af Rådet. For at opnå et kompromis med Rådet, kan Kommissionen også gå ind for at fjerne intermodale terminaler fra kortene, hvis det er klart, at disse stadig indgår som en del af nettet.

Ændringsforslag 13 indføjer mindre ændringer af teksten vedrørende kriterierne for projekter af fælles interesse for kombineret transport.

Ændringsforslag 14 berigtiger betegnelsen for en havn på kort 5.1 over havne i bilag I.

Følgende ændringsforslag kan accepteres delvis:

Ændringsforslag 5 indføjer på ny de særlige træk for søhavne, som Kommissionen havde foreslået, men med strengere kriterier (minimumstrafikmængderne øges fra 1 mio. tons til 1,5 mio. tons, og kun større havne på øer er omfattet). Kommissionen kan acceptere dette,

men bemærker, at det sandsynligvis ikke vil blive accepteret af Rådet. Den mener dog ikke, at Rådets og Parlamentets holdninger afviger for meget på dette punkt, og at det skulle være muligt at opnå et kompromis mellem de to holdninger.

Ændringsforslag 8 strammer de af Rådet foreslåede kriterier for flod- og kanalhavne. Kommissionen kan acceptere dette for at fremme et kompromis, da det henviser til nettets transeuropæiske karakter. Ændringsforslaget indfører imidlertid også en definition af "suprastruktur", som ikke kan komme i betragtning til fællesskabsstøtte. Denne del af ændringsforslaget kan Kommissionen ikke acceptere, da den finder det upassende at behandle finansiering i retningslinjerne og overflødig, fordi suprastrukturprojekter ikke er omfattet af definitionen af projekter af fælles interesse.

Ændringsforslag 9 forkaster den af Rådet foreslåede kategorisering af havne og projekter og vender tilbage til dem, der var benyttet i Kommissionens forslag. Kommissionen mener dog ikke, at Rådets og Parlamentets holdninger afviger for meget på dette punkt, og at det skulle være muligt at opnå et kompromis mellem de to holdninger.

Følgende ændringsforslag kan accepteres i princippet, men skal omformuleres for at bringe dem i overensstemmelse med andre bestemmelser i beslutningen og for at fremme et kompromis.

Ændringsforslag 10 sletter oversigten over projekter af fælles interesse for søhavne, der kan komme i betragtning, og vender tilbage til Kommissionens forslag. Dette er mere en strukturel ændring end en materiel ændring. Kommissionen mener dog ikke, at Rådets og Parlamentets holdninger afviger for meget på dette punkt, og at det skulle være muligt at opnå et kompromis mellem de to holdninger.

Ændringsforslag 11 indfører på ny den af Kommissionen foreslåede tekst, som Rådet forkastede, og som omfatter fire typer af projekter af fælles interesse vedrørende søhavne, der burde lægges særlig vægt på.

Ændringsforslag 15 indfører lidt lempeligere kriterier for havne på øer og i områder i regionerne i den yderste periferi, jf. traktatens artikel 299, stk. 2, end for andre havne. Rådet havde foreslået lempeligere kriterier for havne, herunder for alle havne på øer, men uden at nævne regionerne i den yderste periferi. Kommissionen mener dog ikke, at Rådets og Parlamentets holdninger afviger for meget på dette punkt, og at det skulle være muligt at opnå et kompromis mellem dem

### **3.2. Ændringsforslag, som Kommissionen ikke kan acceptere**

Ændringsforslag 12 indfører et nyt stykke i bilag II, afsnit 5, til retningslinjerne om "suprastruktur"-projekter, der ikke kan komme i betragtning til fællesskabsfinansiering. Dette ønske fra Europa-Parlamentets side om at indføre begrebet infrastruktur/suprastruktur var allerede blevet forkastet ved førstebehandlingen med den begrundelse, at den definition, der var givet for infrastruktur ikke var tilstrækkelig præcis, og at begrebet suprastruktur ikke var blevet anvendt i forbindelse med TEN. TEN-beslutningen sigter på "at fastlægge" projekter af fælles interesse og opstille en udtømmende liste over, hvilke projekter der kan komme i betragtning. Projekter, der ikke er nævnt på listen, er udelukket. Kommissionen holder fast ved denne stillingtagen og kan derfor ikke acceptere denne indføjelser af "suprastruktur"-projekter. Det er ikke passende at behandle finansieringsregler i TEN-retningslinjerne for transportnet og ændringen er overflødig, da "suprastruktur"-projekter ikke er omfattet af definitionen af projekter af

fælles interesse. Et muligt kompromis kunne gå ud på at stramme definitionen af projekter af fælles interesse.

#### **4. KONKLUSION**

Kommissionen ændrer derfor sit forslag for at tage hensyn til de ovennævnte ændringsforslag.