

**Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet <sup>(1)</sup>**

(2003/C 20 E/25)

**(EØS-relevant tekst)**

KOM(2002) 542 endelig udg. — 2001/0229(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 26. september 2002)

**(Ændringer er angivet ved understregning/overstregning i teksten)**

**BEGRUNDELSE**

På plenarmødet den 31. maj 2002 godkendte Europa-Parlamentet under forudsætning af en række ændringer Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (TEN-T). Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har også udtrykt støtte til dette lovgivningsinitiativ:

- Kommissionen vedtog sit forslag, KOM(2001) 544, den 2. oktober 2001.
- Regionsudvalget afgav udtalelse den 15. maj 2002.
- Det Økonomiske og Sociale Udvalg afgav udtalelse den 21. marts 2002.
- Europa-Parlamentets udtalelse efter førstebehandlingen blev vedtaget den 30. maj 2002.

Europa-Parlamentet er enig i hovedelementerne i Kommissionens forslag, men har imidlertid fremsat en række ændringsforslag. På grundlag af disse foreslår Kommissionen, at der indføres nogle nye elementer i det oprindelige forslag.

I Rådet er man endnu ikke nået til politisk enighed. Europa-Kommissionen fremsender dette ændrede forslag for at lette bestræbelserne på at nå de mål, der blev skitseret på Det Europæiske Råds møde i Barcelona <sup>(2)</sup>.

**1. ÆNDRINGSFORSLAG, DER ACCEPTERES HELT ELLER DELVIS**

I det ændrede forslag har Kommissionen indarbejdet (enten ordret eller blot indholdsmæssigt) Parlamentets ændringsforslag nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14, 15 (delvist), 16, 22, 23 (delvist), 24, 26 (delvist), 28, 48 og 51. Disse ændringer har til formål at styrke visse elementer eller tydeliggøre teksten i det oprindelige forslag. Artikel 8 om miljøvurdering er ændret som reaktion på ændringsforslag 20.

**1.1 Betragtningerne**

Følgende elementer er indarbejdet i teksten:

- I 1. betragtning er »international« mobilitet indføjet som et hovedmål for politikken for TEN-T (ændringsforslag 1).
- I 2. betragtning henvises der til behovet for at øge sammenhængen mellem retningslinjerne for TEN-T og programmeringen af de finansielle instrumenter, der er til rådighed på fællesskabsplan (struktur-fondene, samhørighedsfonden og TEN-budgettet) (ændringsforslag 2).

<sup>(1)</sup> EFT C 362 E of 18.12.2001, S. 205.

<sup>(2)</sup> Det Europæiske Råd anmodede Rådet og Europa-Parlamentet om »senest i december 2002 at vedtage de reviderede retningslinjer og de ledsagende finansielle bestemmelser for de transeuropæiske transportnet (TEN), herunder nye højt prioriterede projekter, som Kommissionen har udvalgt med henblik på at forbedre transportforholdene og tilvejebringe et højt sikkerhedsniveau i hele EU og afhjælpe flaskehalse i regioner som f.eks. Alperne, Pyrenæerne og Østersøen.«

- I 3. betragtning henvises til fremme af især transportmåder, der skader miljøet mindre (ændringsforslag 3).
- I 5. betragtning henvises til miljøvurdering af nye planer og programmer i henhold til direktiv 2001/42/EF (ændringsforslag 4).
- I 6. betragtning henvises til målene i hvidbogen, »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, særlig målsætningen om at afkoble væksten i transporten fra den økonomiske vækst og i den forbindelse mindske trafiktætheden, især på vejene, og skabe en bedre balance mellem transportformerne.
- I 7. betragtning er der indføjet en henvisning til indlandsskibsfart (ændringsforslag 6).
- I 8. betragtning henvises der til den kommende revision af retningslinjerne samt til nærsøfart (ændringsforslag 7 og 48).
- I 11. betragtning tydeliggøres teksten om forberedelserne til udvidelsen af TEN-T til kandidatlandene (ændringsforslag 8).
- I 21. betragtning henvises til udvidelsens følger for bevillingerne til det transeuropæiske net i de næste finansielle overslag (ændringsforslag 11).

## 1.2 Artikel 5 (prioriterede mål for retningslinjerne)

Følgende elementer er indarbejdet:

- En henvisning til målsætningen om at fremme en harmonisk udvikling af Fællesskabets område under det andet prioriterede mål (ændringsforslag 14).
- Styrkelse af det fjerde prioriterede mål om foranstaltninger for at fremme nærsøfart og indlandsskibsfart (ændringsforslag 16).
- Styrkelse i det sjette prioriterede mål af målsætningen om at fremme intermodalitet ved at etablere intermodale terminaler eller indføre intelligente transportsystemer (ændringsforslag 15).

## 1.3 Artikel 8 (miljøbeskyttelse)

Følgende elementer er ændret som reaktion på Parlamentets ændringsforslag nr. 20 om at styrke Kommissionens rolle mht. gennemførelse af strategisk miljøvurdering og udvikling af de nødvendige metoder til gennemførelsen af en sådan vurdering:

- Artikel 8, stk. 2, er ændret for at tydeliggøre, at det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 2, spiller en koordinerende rolle.
- Der er indføjet et nyt stykke, der fastsætter, at Kommissionen skal fortsætte med at udvikle forbedrede analysemetoder til strategisk vurdering af det samlede nets miljømæssige virkninger (såvel som de økonomiske, sikkerhedsmæssige og samfundsmæssige virkninger) samt udvikle metoder til gennemførelse af miljøvurdering i henhold til direktiv 2001/42/EF om grænseoverskridende projekter og korridorer.

Det bør bemærkes, at disse ændringer styrker Fællesskabets rolle inden for strategisk miljøvurdering, samtidig med at de tilføjer merværdi til de tiltag, der iværksættes af medlemsstaterne.

#### 1.4 Andet

Ud over tydeliggørelser af teksten i artikel 10, stk. 4 og stk. 5 (ændringsforslag 22, 51 og 23) er der følgende nye elementer:

- Artikel 10, stk. 6, omfatter en bredere vifte af infrastrukturer og anlæg og dermed muligheden for, at jernbanetransport integreres med lufttransport, men også med vej- og søtransport (ændringsforslag 24).
- Artikel 11, stk. 4, omfatter RIS-systemer (River Information Systems) som en del af det transeuropæiske net af indre vandveje (ændringsforslag 26).
- Artikel 18, stk. 3, fastsætter, at der skal aflægges beretning om gennemførelsen af retningslinjerne hvert andet år, og at beretningen skal indeholde oplysninger om fordelingen mellem nationale midler, fællesskabsmidler og andre midler (ændringsforslag 28).

#### 2. ÆNDRINGSFORSLAG, SOM KOMMISSIONEN IKKE KAN ACCEPTERE

Følgende af Parlamentets ændringsforslag er ikke indarbejdet i det ændrede forslag: nr. 9, 10, 12, 13, 15 (delvist), 17, 18, 19, 20, 21, 23 (delvist), 25, 26 (delvist), 27, 29, 30, 41, 42, 44, 46, 47, 49, 50, 52 og 53. Der er tale om følgende aspekter:

- Ændringsforslag til betragtningerne, der ikke ledsages af en ændring i den dispositive del (artiklerne), er ikke medtaget af formelle hensyn (ændringsforslag 44 og 47). Tilsvarende er ændringsforslag om betragtninger med en tekst, der er mere eller mindre identisk med en af artiklerne, udeladt.
- En betragtning, der understreger, at traktaten giver Europa-Parlamentet mulighed for at træffe afgørelse om de specifikke forslag på listen i bilag III til forslaget, anses ikke for relevant, da hele forslaget skal gennem fælles beslutningsprocedure (ændringsforslag 53).
- Der er allerede gennemført en analyse af omkostningerne og fordelene ved Galileo i 2001. Ligesom for alle andre TEN-T-projekter er der ingen grund til at bede om endnu en analyse i en betragtning (ændringsforslag 10).
- Kommissionen ønsker ikke at begrænse sin initiativret ved at lægge sig fast på det nærmere indhold af og datoen for den næste revision af TEN-T-retningslinjerne (ændringsforslag 29 og 50) eller en plan for indførelsen af RIS-systemet (ændringsforslag 26). Der er dog indføjet en ny betragtning 8, der henviser til handlingsplanen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010.
- TEN-politikken sigter ikke mod at reducere væksten i transporten ved at drage retten til mobilitet i tvivl. Målet om at reducere væksten i transporten gennem politikken for TEN-T er derfor ikke medtaget i målene for retningslinjerne i artikel 2 (ændringsforslag 12).
- Ændringsforslag 19 kan ikke accepteres, da artikel 5 vedrører prioriterede mål og ikke overordnede politiske mål.
- Knudepunkterne mellem multimodale korridorer er normalt flaskehalse og er således automatisk en del af de prioriterede mål for retningslinjerne i artikel 5 (ændringsforslag 13 og 49).
- Ændringsforslag 52 lægger urimelig stor vægt på et bestemt geografisk område i listen over prioriterede mål.
- En henvisning til lokale passagertog i det prioriterede mål vedrørende banegodstransportinfrastruktur (artikel 5) er ikke medtaget, da det ville svække dette mål i urimelig grad (ændringsforslag 15). Kommissionen vil dog påpege, at det nuværende forslag præciserer, at det konventionelle jernbanenet omfatter både gods- og passagerstrækninger (artikel 10, stk. 3).

- Den særlige understregning af forbindelser mellem luft- og søtransport (hovedsagelig artikel 5) er ikke medtaget, da sø-lufttransportforbindelser kun udgør en meget lille del af den samlede transportefter-spørgel (ændringsforslag 17 og 27).
- De vigtigste sundhedsmæssige konsekvenser af transport hidrører hovedsagelig fra miljø- og sikker-hedsmæssige virkninger, der er omfattet af artikel 5. Derfor nævnes de sundhedsmæssige virkninger ikke eksplicit (ændringsforslag 18).
- Betragtningerne og bestemmelserne om anvendelse af miljølovgivningen (betragtninger og artikel 8) på transportinfrastruktur i kandidatlandene kan ikke indarbejdes, fordi retningslinjerne for TEN-T kun vedrører medlemsstaterne. I forbindelse hermed bør det bemærkes, at forberedende arbejde på ændringer af kort samt andre ændringer, der er nødvendige som led i den tekniske tilpasning af beslutning nr. 1692/96/EF, indgår i grundlaget for tiltrædelsesforhandlingerne med kandidatlandene (ændringsforslag 9).
- Ændringsforslaget om at indføje (i artikel 8) en henvisning til Rådets direktiv 79/409/EØF om vilde fugle anses ikke for relevant, da der i forvejen henvises til direktiv 92/43/EØF om bevaring af natur-typer samt vilde dyr og planter, som indeholder en henvisning til direktivet om vilde fugle (ændrings-forslag 20, 41 og 42).
- Ændringsforslaget om, at Kommissionen skal foretage en strategisk vurdering af TEN-T-projekter og korridorer i henhold til direktiv 2001/42/EF er ikke indarbejdet, da dette direktiv er rettet til medlems-staterne (artikel 8). Kommissionen vil dog understrege, at den for nylig har vedtaget en meddelelse, hvoraf det fremgår, at det er Kommissionens hensigt at foretage en konsekvensvurdering forud for vedtagelsen af retsakter (KOM(2002) 276) (ændringsforslag 20, 41 og 42).
- Ændringsforslag 21 og 27 (artikel 5 og 10) om særlig vægt på forbindelser mellem højhastighedsnettet og regionale lufthavne er ikke indarbejdet, da der er større sandsynlighed for at skabe en bedre balance mellem transportformerne gennem forbindelser mellem højhastighedsnettet og de større lufthavne.
- Hvad angår udbygningsplanen for togstyringssystemer (artikel 10), ønsker Kommissionen at koncen-trere sig om de aspekter, der indgår i direktiverne om jernbaneinteroperabilitet og ønsker derfor ikke i nærværende forslag at nævne sammenkobling med trafikstyringssystemer for andre transportformer (ændringsforslag 23).
- Kommissionen anser ikke for rimeligt at inkludere detaljerede kort over flod- og kanalhavne (artikel 11) i betragtning af, hvor mange der er af sådanne havne, og den lave detaljeringsgrad i kortene i bilag I. Kommissionen understreger, at deltagelseskriterierne for flod- og kanalhavne forbliver uændrede, og at havne kan udpeges som værende af fælles interesse, selv om de ikke er med på kortene (ændrings-forslag 25).
- De ændringsforslag, der går ud på at indføje en ny artikel om revision af bilag III — ifølge hvilken projekterne i bilag III revurderes af Kommissionen hvert 15. år — er ikke indarbejdet i det ændrede forslag. Det skal understreges, at visse specifikke projekter på transitruterne er særlig vigtige for Fælles-skabet, om end de er mindre vigtige for de berørte medlemsstater. Medlemsstaterne har imidlertid hovedansvaret for finansieringen og gennemførelsen af projekterne. Forsinkelser i sådanne projekter bør derfor ikke automatisk medføre, at de udgår af bilag III; i stedet bør de vurderes sag for sag. En sådan vurdering kan gennemføres som led i udarbejdelsen af den beretning, der ifølge artikel 18 skal forelægges hvert andet år (ændringsforslag 30 og 46).

Kommissionen har ændret sit oprindelige forslag i overensstemmelse med det ovenstående.

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN  
EUROPÆISKE UNION HAR —

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske  
Fællesskab, særlig artikel 156,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale  
Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Trafikvæksten, navnlig på grund af lastbilers voksende andel af vejtrafikken, har medført stigende overbelastning og flaskehalse på internationale transportkorridorer: For at sikre varers og passagerers internationale mobilitet er foranstaltninger til at optimere det transeuropæiske transportnets kapacitet derfor påkrævede, som anført i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet <sup>(1)</sup> ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF <sup>(2)</sup>.
- (2) I overensstemmelse med EF-traktatens artikel 154 bør politikken for transeuropæiske net bidrage til at styrke den økonomiske og sociale samhørighed i Fællesskabet. For at virkeliggøre denne målsætning bør der tilstræbes størst mulig sammenhæng mellem Fællesskabets retningslinjer for det transeuropæiske net og programmeringen af de relevante finansielle instrumenter, der er til rådighed på fællesskabsplan.
- (3) Krav til miljøbeskyttelse må integreres i definitionen og gennemførelsen af politikken vedrørende det transeuropæiske net i overensstemmelse med artikel 6 i traktaten. Dette kræver fremme af især transportmåder, der skader miljøet mindre, dvs. jernbanetransport, nærsøfart og indlandsskibsfart.
- (4) På mødet i Göteborg opfordrede Det Europæiske Råd fællesskabsinstitutionerne til senest i 2003 at vedtage reviderede retningslinjer for transeuropæiske transportnet med henblik på, hvor det er relevant, at prioritere infrastrukturinvesteringer for jernbaner, de indre vandveje, kystnær skibsfart, intermodal transport og effektive kombinationsmuligheder.
- (5) Miljøvurdering i henhold til direktiv 2001/42/EF vil for fremtiden blive gennemført for alle planer og programmer, der ligger til grund for projekter af fælles interesse.

<sup>(1)</sup> EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1.

- (6) Med henblik på en bæredygtig udvikling opfordrer Kommissionen i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik <sup>(3)</sup> til, at væksten i transporten i høj grad afkobles fra væksten i bruttonationalproduktet, således at trafiktætheden og andre negative sidevirkninger af transport mindskes.

- (7) Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik opfordrer til en integreret fremgangsmåde, som bl.a. kombinerer foranstaltninger til at revitalisere jernbanesektoren, navnlig godstransport, fremme indlandsskibsfart og nærsøfart, tilskynde til større komplementaritet mellem højhastighedsjernbane- og lufttransport, fremme udviklingen af interoperable intelligente transportsystemer og øge nettets effektivitet og sikkerhed.

- (8) I ovennævnte hvidbog fastslår Kommissionen også, at den aktuelle revision af Fællesskabets retningslinjer for det transeuropæiske net udgør en første etape. Den anden etape indebærer en mere dybtgående revision, som på grundlag af reaktionerne på hvidbogen navnlig skal tage sigte på at indføre begrebet »motorveje til søs« for at fremme nærsøfart, udbygge lufthavnskapaciteten og integrere strækninger på de nye medlemsstaters territorium. På denne måde bør der udformes et primært net bestående af de infrastrukturer, der har størst betydning for langdistancetrafikken og den interne »sammenbinding« af det europæiske kontinent.

- (9) Den fælles transportpolitikens effektivitet er bl.a. afhængig af, at instrumenterne til revitalisering af jernbanesektoren og til at udvikle jernbaneinfrastrukturen er sammenhængende. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner <sup>(4)</sup>, fastlægger et transeuropæisk jernbanegodstransportnet, som er åbent for international godstransport efter 2003. Strækningerne i dette transeuropæiske godsbanenet bør betragtes som en del af det jernbanenet, der defineres af retningslinjerne i beslutning nr. 1692/96/EF, så de kan drage nytte af investeringer og tiltrække trafik fra vejtransporten.

- (10) På den anden paneuropæiske transportkonference på Kreta i 1994 og den tredje paneuropæiske transportkonference i Helsingfors i 1997 identificerede man som prioriteter ti tvæeuropæiske transportkorridorer og fire tvæeuropæiske områder, hvorom Det Europæiske Fællesskabs og de pågældende tredjelands samarbejder.

<sup>(3)</sup> KOM(2001) 370.

<sup>(4)</sup> EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

(11) Bulgarien, Cypern, Estland, Letland, Litauen, Malta, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet, Tyrkiet og Ungarn har indgået associeringsaftaler med Den Europæiske Union og ansøgt om medlemskab. ~~Transportmyndighederne i 11 af disse lande~~ Alle disse lande har med støtte fra Kommissionen udført en vurdering af transportinfrastrukturbehovene <sup>(1)</sup> med det formål at udforme et net efter de samme principper som i beslutning 1692/96/EF.

(12) De specifikke projekter nr. 9, 10 og 11 i bilag III er afsluttet.

(13) Sammenkoblingen af Højhastighedstog Syd med resten af nettet kræver udvidelse af projektet til Nîmes.

(14) Brenneraksen bør udbygges med bedre forbindelser til italienske byer.

(15) Galileo, et europæisk projekt for satellitbaseret radionavigation til civile formål, har et stort potentiale for udvikling af applikationer og tjenester til navigations, positionsbestemmelse og trafikstyring for alle transportmåder samt for udvikling af værditilvæksttjenester på transportområdet.

(16) Der må øjeblikkelig gøres en indsats for at tilvejebringe en jernbaneforbindelse med høj kapacitet med henblik på at overføre vejtrafik til jernbane og lette transittrafikken gennem Pyrenæerne med henblik på den stærke trafikforøgelse i dette område.

(17) Væksten i den internationale trafik på øst-vest-aksen mellem Stuttgart og Wien, navnlig langs Donau-korridoren, kræver effektiv infrastruktur.

(18) Flaskehalsen mellem Straubing og Vilshofen på Donau er en alvorlig hæmsko for skibsfarten på den internationale vandvej Rhinen-Main-Donau fra Nordsøen til Sortehavet.

(19) Det iberiske jernbanenets manglende interoperabilitet udgør en væsentlig hindring for at opnå et effektivt transeuropæisk jernbanenet.

(20) Færdiggørelsen af en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark skulle gøre det nordiske område mere tilgængeligt.

(21) Af hensyn til målene for det transeuropæiske transportnet og den med udvidelsen forbundne transportpolitiske udfordring kræves der en betydelig forhøjelse af bevillingerne til det transeuropæiske transportnet i de næste finansielle overslag.

(22) Beslutning nr. 1692/96/EF bør derfor ændres —

(1) Se kontrakt 97/0150.00, finansieret af Phare-programmet.

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

#### Artikel 1

Beslutning nr. 1692/96/EF ændres således:

1) Artikel 5 affattes således:

»De prioriterede mål omfatter på baggrund af målene i artikel 2 og hovedlinjerne for indsatsen i artikel 4 følgende:

a) etablering og udvikling af hoved- og tværforbindelser, der gør det muligt at fjerne flaskehalse, færdiggøre manglende strækninger, navnlig de grænseoverskridende afsnit, og forbedre interoperabiliteten på hovedakserne

b) etablering og udvikling af infrastruktur, der gør det muligt at forbinde ømråder, indlandsområder, randområder, herunder de yderste randområder, med de centrale områder i Fællesskabet, samt fremme af en harmonisk udvikling af Fællesskabets område

c) de nødvendige foranstaltninger til gradvis gennemførelse af et interoperabelt jernbanenet, der prioriterer godstransport, ~~inklusive foranstaltninger vedrørende intermodale terminaler~~

d) de nødvendige foranstaltninger for at fremme nærsøfart og indlandsskibsfart, herunder etablering af tilslutningsinfrastruktur mellem jernbanenet og havne, for at fremme nærsøfart og indlandsskibsfart

e) foranstaltninger til at forbinde jernbane- og lufttransport, herunder navnlig jernbaneforbindelser til lufthavne, samt den infrastruktur og udrustning, der er nødvendig for luft- og banetransporttjenester

f) optimering af kapaciteten og effektiviteten i eksisterende og ny infrastruktur, fremme af intermodalitet og forbedring af sikkerheden og pålideligheden i nettet gennem etablering og forbedring af intermodale terminaler og/eller indførelse af interoperable, intelligente transportsystemer ~~anvendelse af interoperable, intelligente transportsystemer for at optimere den eksisterende infrastrukturens kapacitet og forbedre sikkerheden~~

g) integrering af sikkerheds- og miljøhensyn i udformning og gennemførelse af det transeuropæiske transportnet.«

## 2) Artikel 8 affattes således:

»1. Ved udviklingen og gennemførelsen af projekterne skal medlemsstaterne tage hensyn til miljøbeskyttelse ved at foretage vurderinger af miljøvirkningerne af de projekter af fælles interesse, der skal iværksættes; vurderingerne foretages i henhold til Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet <sup>(1)</sup> og under anvendelse af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter <sup>(2)</sup>.

Medlemsstaterne miljøvurderer de planer og programmer, der ligger til grund for sådanne projekter, navnlig projekter, der finansieres af Fællesskabet, i henhold til og under anvendelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet <sup>(3)</sup>.

2. Hvis nye forbindelser eller andre vigtige projekter for knudepunktsinfrastruktur foreslås inkluderet i denne beslutning, foretages en miljøvurdering af de foreslåede ændringer ~~efter principperne for strategisk miljøvurdering i henhold til og under anvendelse af direktiv 2001/42/EF på initiativ af de berørte medlemsstater. Hvad angår grænseoverskridende projekter og korridorer, koordineres sådanne vurderinger af det i henhold til artikel 18, stk. 2, nedsatte udvalg, med det formål at lette gennemførelsen af direktiv 2001/42/EF.~~

## 3. Kommissionen:

a) fortsætter med at udvikle forbedrede analysemetoder til strategisk vurdering af det samlede nets miljømæssige virkninger (såvel som de økonomiske, sikkerhedsmæssige og samfundsmæssige virkninger)

b) udvikler passende metoder til gennemførelse af miljøvurdering i henhold til direktiv 2001/42/EF med det formål bl.a. at fremme en passende koordinering, undgå dobbeltarbejde samt forenkle og fremskynde procedurerne for grænseoverskridende projekter og korridorer.«

## 3) I artikel 9 affattes stk. 3 således:

»3. Nettet omfatter infrastruktur til trafikstyring og trafikantoplysning, hjælp ved uheld og ulykker samt elektronisk afgiftsopkrævning. Det bygger på aktivt samvirke mellem trafikstyringssystemer på europæisk, nationalt og regionalt plan og leverandører af rejse- og trafikinformation og værditilvæksttjenester, og det sikrer den nødvendige komplementaritet med applikationer, hvis

udbygning fremmes under programmet for transeuropæiske telenet«

## 4) Artikel 10 affattes således:

»1. Jernbanenettet består af højhastighedsnettet og det konventionelle net.

## 2. Højhastighedsstrækningerne

omfatter:

- a) strækninger, der er specielt konstrueret til højhastighedskørsel og udrustet til hastigheder på normalt 250 km i timen eller derover ved anvendelse af eksisterende eller ny teknologi
- b) strækninger, der er specielt opgraderet til højhastighedskørsel og udrustet til hastigheder i størrelsesordenen 200 km i timen
- c) strækninger, der er specielt opgraderet til højhastighedskørsel, men har særlige træk på grund af topografiske begrænsninger, terrænrelief eller beliggenhed i bymæssig bebyggelse, og hvor hastigheden skal afpasses i de enkelte situationer, og strækninger, der giver adgang til lufthavne af fælles interesse.

Dette net består af de strækninger, der er opført i bilag I. Væsentlige krav og tekniske specifikationer for interoperabilitet, som gælder for højhastighedsstrækninger med nuværende teknologi, fastlægges i henhold til direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog <sup>(4)</sup>. Før en højhastighedsstrækning åbnes, underretter medlemsstaterne Kommissionen om, om den er specielt konstrueret eller opgraderet til højhastighedskørsel.

3. Det konventionelle jernbanenet består af strækninger af høj kvalitet til konventionel jernbanetransport af passagerer og gods, inklusive delstrækninger til kombitransport som anført i artikel 14, tilslutninger til søhavne og flod- og kanalhavne af fælles interesse og de godsterminaler, som er åbne for alle operatører. Væsentlige krav og tekniske specifikationer for interoperabilitet, som gælder for konventionelle jernbanestrækninger, fastlægges i henhold til direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> EFT L 175 af 5.7.1985, s. 40.

<sup>(2)</sup> EFT L 206 af 22.7.1992, s. 7.

<sup>(3)</sup> EFT L 197 af 21.7.2001, s. 30.

<sup>(4)</sup> EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.

<sup>(5)</sup> EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.

4. Jernbanenettet

- spiller en vigtig rolle i passagertrafik over store afstande
- muliggør sammenkobling med lufthavne, hvor det er hensigtsmæssigt
- giver adgang til regionale og lokale jernbanenet
- letter godstransporten ved at fastlægge og udbygge hovedstrækninger, der er forbeholdt godstransport, eller ruter, hvor godstog har prioritet
- spiller en vigtig rolle i kombitransport
- muliggør sammenkobling med nærsøfart og indlandsskibsfart via havne af fælles interesse.

5. Nettet tilbyder brugerne et højt kvalitets- og sikkerhedsniveau i kraft af dets kontinuitet og i kraft af den gradvise indførelse af interoperabilitet, som navnlig opnås gennem teknisk harmonisering og gennem det harmoniserede togstyrings- og togsikringsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System), som anbefales for det europæiske jernbanenet. Med dette formål opstiller Kommissionen en udbygningsplan i samråd med medlemsstaterne.

(6) Nettet indeholder den infrastruktur og øvrige anlæg, der gør det muligt at integrere jernbane- og vejtransport og, hvor det er hensigtsmæssigt, sø- og lufttransport.«

## 5) Artikel 11 ændres således:

## a) Der indføres følgende som stykke 3b:

»3b. De flod- og kanalhavne i nettet, der er udstyret med omladningsanlæg til intermodal transport, og hvis årlige godstrafikvolumen på mindst 500 000 t, er anført i bilag I.«

## b) Stk. 4 affattes således:

»4. Nettet omfatter infrastruktur til trafikstyring. Hertil hører navnlig etablering af et interoperabelt og intelligent trafik- og transportsystem benævnt »RIS (River Information System)« for at optimere den eksisterende kapacitet og sikkerheden på nettet af indre vandveje og forbedre interoperabiliteten med andre transportformer.«

## 6) I artikel 13 tilføjes følgende som stykke 3

»3. Internationale lufthavne og fællesskabslufthavne forbindes efterhånden med jernbanenettets højhastighedsstrækninger, hvor dette er hensigtsmæssigt. Nettet omfatter den infrastruktur og udrustning, der gør det muligt at integrere luft- og jernbanetransport.«

## 7) Artikel 18 ændres således:

## a) Titlen affattes således:

»Udvalg til overvågning og revision af retningslinjerne.«

## b) Stk. 1 affattes således:

»1. Medlemsstaterne meddeler før 2004 det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 2, og Kommissionen de nationale planer og programmer, de har udarbejdet, som påvirker udviklingen af det transeuropæiske transportnet, og herunder navnlig indhold, tidsplan og forventede finansieringsplaner for projekter af fælles interesse, der er fastlagt i denne beslutning.

Medlemsstaterne meddeler også det i henhold til artikel 18, stk. 2, nedsatte udvalg og Kommissionen eventuelle ajourføringer af disse planer og programmer.

Før en medlemsstat foretager ændringer, der påvirker det i bilagene til denne beslutning fastlagte net, giver den meddelelse herom til det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 18, stk. 2, til Kommissionen og til enhver medlemsstat, der berøres af den påtænkte ændring.«

## c) Stk. 3 ændres således:

»3. Kommissionen aflægger regelmæssigt hvert andet år beretning til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om gennemførelsen af de retningslinjer, der er beskrevet i denne beslutning. Kommissionen bistås ved udarbejdelsen af disse beretninger af det i stk. 2 omhandlede udvalg. Beretningen indeholder oplysninger om fordelingen mellem nationale midler, fællesskabsmidler og andre midler. Beretningerne ledsages, om nødvendigt, af forslag til retsakter med henblik på at revidere retningslinjerne.«

## 8) Artikel 19 affattes således:

»Artikel 19

**Specifikke projekter**

Bilag III opregner de projekter af fælles interesse, hvis gennemførelse Fællesskabet prioriterer højt.«

## 9) Artikel 20 og 21 udgår.

## 10) Bilag I og III til beslutning nr. 1692/96/EF ændres således, som det fremgår af bilaget til nærværende beslutning.

*Artikel 2*

Denne beslutning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

*Artikel 3*

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.



## BILAG

Bilag I og bilag III til beslutning nr. 1692/EF ændres således:

1) I bilag I ændres afsnit 2, 3, 4 og 6 således:

»Afsnit 2: **Veje**

2.0. Europa	2.4. Grækenland	2.8. Italien	2.12. Portugal
2.1. Belgien	2.5. Spanien	2.9. Luxembourg	2.13. Finland
2.2. Danmark	2.6. Frankrig	2.10. Nederlandene	2.14. Sverige
2.3. Tyskland	2.7. Irland	2.11. Østrig	2.15. Forenede Kongerige

Afsnit 3: **Jernbaner**

3.0. Europa	3.4. Grækenland	3.8. Italien	3.12. Portugal
3.1. Belgien	3.5. Spanien	3.9. Luxembourg	3.13. Finland
3.2. Danmark	3.6. Frankrig	3.10. Nederlandene	3.14. Sverige
3.3. Tyskland	3.7. Irland	3.11. Østrig	3.15. Forenede Kongerige

Afsnit 4: **Indre vandveje og flod- og kanalhavne**Afsnit 6: **Lufthavne**

6.0. Europa	6.4. Frankrig
6.1. Belgien/Danmark/Tyskland/ Luxembourg/Nederlandene/Østrig	6.5. Irland/Forenede Kongerige
6.2. Grækenland	6.6. Italien
6.3. Spanien/Portugal	6.7. Finland/Sverige«

2. Bilag III affattes således:

## »LISTE OVER SPECIFIKKE PROJEKTER

- Højhastighedstog/kombitransport Nord-syd:  
München–Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig–Berlin  
Brenneraksen: Napoli–Verona–München og Bologna–Mailand
- Højhastighedstog PBCAL (Paris–Bruxelles–Köln–Amsterdam–London):  
Belgien: fransk–belgiske grænse–Bruxelles–Liège–belgisk–tyske grænse  
Bruxelles–belgisk–nederlandse grænse  
Det Forenede Kongerige: London–kanaltunnellens tilslutningsanlæg  
Nederlandene: B/NL grænse–Rotterdam–Amsterdam  
Tyskland: (Aachen) G27 Köln–Rhinen/Main
- Højhastighedstog Syd:  
Madrid–Barcelona–Perpignan–Montpellier–Nîmes  
Madrid–Vitoria–Dax
- Højhastighedstog Øst:  
Paris–Metz–Straßburg–Appenweier–(Karlsruhe) med forbindelser til Metz–Saarbrücken–Mannheim og Metz–Luxemburg
- Konventionel jernbane/kombitransport: Betuwe-banen  
Rotterdam–NL/D grænse–(Rhinen/Ruhr)
- Højhastighedstog/kombitransport, Frankrig–Italien:  
Lyon–Torino  
Torino–Milano–Venedig–Trieste
- Græske motorveje: Pathe: Rio Antirio, Patras–Athens–Thessaloniki–Promahon (græsk–bulgarske grænse) og Via Egnatia: Igoumenitsa–Thessaloniki–Alexandroupolis–Ormenio (græsk–bulgarske grænse)–Kipi (græsk–tyrkiske grænse)

8. Multimodal forbindelse Portugal–Spanien–Centraleuropa
  12. Den nordiske trekant (jernbane/vej)
  13. Vejforbindelse Irland/Det Forenede Kongerige/Benelux
  14. Hovedbane langs vestkysten («West Coast Main Line», Forenede Kongerige)
  15. Galileo: Globalt satellitbaseret positionsbestemmelses- og navigationssystem
  16. Jernbaneforbindelse med høj kapacitet gennem Pyrenæerne
  17. Østeuropæisk kombitransport/højhastighedstog:  
Stuttgart–München–Salzburg/Linz–Wien
  18. Forbedringer af Donau mellem Vilshofen og Straubing
  19. Interoperabilitet med højhastighedsstrækningerne på Den Iberiske Halvø
  20. Femer Bælt: fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark.«
-