



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 1.10.2003
KOM(2003) 564 endelig
2001/0229 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING

om ændring af det ændrede forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING
om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling
af det transeuropæiske transportnet**

(forelagt af Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

{SEK(2003) 1060 }

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning og resumé.....	3
2.	Prioriterede projekter i den udvidede Union.....	4
2.1.	En selektiv metode	5
2.2.	Et begrænset antal nye projekter	5
2.3.	Erklæring om anerkendelse af den europæiske betydning.....	6
3.	Støtteordningen vedrørende motorveje til søs	7
4.	En styrket samordning mellem medlemsstater	9
4.1.	Europæiske koordinatore for hvert projekt eller gruppe af projekter	10
4.2.	Samordnede procedurer forud for tildelingen af projektkendelserne	11
5.	Elementer i konsekvensanalysen.....	13
5.1.	Finansieringen	13
5.2.	Økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser	14
5.3.	Ekstern høring	16

1. INDLEDNING OG RESUMÉ

Et veritabelt transeuropæisk transportnet fremmer dynamikken i det indre marked; det forbedrer den territoriale samhørighed og som følge heraf EU's konkurrenceevne og vækstpotentiale. Udbredelsen af nettet til de kommende medlemsstater bidrager til udvidelsens succes og skaber en ny mulighed for at mindske trafiktætheden på hovedtrafikruterne og fremme intermodalitet i det udvidede EU, en betingelse for en bæredygtig udvikling af transportsektoren.

For at fremme udviklingen af et sådant net omkring projekter med en udpræget europæisk dimension foreslog Kommissionen den 2. oktober 2001 en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹. På sin plenarforsamling den 30. maj 2002 godkendte Europa-Parlamentet med forbehold af visse ændringer hovedelementerne i dette forslag, bl.a. tilføjelsen af seks prioriterede projekter med stor europæisk merværdi. Kommissionen forelagde i september 2002 Europa-Parlamentet og Rådet et ændret forslag med angivelse af de af Europa-Parlamentets ændringsforslag, den har kunnet acceptere².

Rådet har ikke set sig i stand til at vedtage dette forslag. Kommissionen har siden 2001 i hvidbogen om den europæiske transportpolitik påpeget behovet for at udbygge dette første forslag med henblik på fortsat at koncentrere indsatsen om de prioriterede projekter i henseende til den udvidede Union.

Kommissionen nedsatte til dette formål en gruppe på højt niveau, under forsæde af hr. Karel Van Miert, bestående af eksperter udnævnt af de nuværende og fremtidige medlemsstaters transportministre samt eksperter fra Den Europæiske Investeringsbank. Gruppens rapport blev forelagt Kommissionen den 30. juni 2003 og offentliggjort umiddelbart derefter³.

Efter en nærmere undersøgelse af henstillingerne fra gruppen på højt niveau og de reaktioner, den modtog efter offentliggørelsen af disse, skønner Kommissionen, at de nye elementer taler til fordel for at udbygge det ændrede forslag, der blev fremlagt i september 2002. Dette supplement til det ændrede forslag har til formål at gøre det lettere at opnå en aftale i Europa-Parlamentet og Rådet og dermed virkeliggøre Det Europæiske Råds mål om hurtigt at vedtage disse nye retningslinjer og herunder de prioriterede projekter i Alperne, Pyrenæerne og Østersøen. Med de foreslåede nye ændringer:

- udbygges listen over prioriterede projekter, som blev foreslået i 2001, med de nye projekter udpeget af den førnævnte gruppe, herunder nye former for støtte til udvikling af tværnationale projekter vedrørende motorveje til søs
- tildeles disse projekter en betegnelse, som bekræfter deres europæiske betydning, og som giver dem forrang til de disponible fællesskabsressourcer inden for rammerne af de gældende EF-finansieringsinstrumenter forbeholdt

¹ KOM(2001) 544.

² KOM(2002) 542.

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

europæiske net. Denne betegnelse gør det bl.a. muligt for medlemsstaterne forud for udstedelsen af projektkodkendelserne at benytte samordnede procedurer for evaluering og høring af offentligheden eller en fælles tværnational undersøgelse for delstrækninger, som krydser landegrænser

- indføres med udpegelsen af "europæiske koordinatore" en mekanisme for at styrke medlemsstaternes operationelle og finansielle samordning af visse projekter eller projektgrupper med betegnelsen af europæisk betydning
- udskydes fristen for gennemførelsen af det transeuropæiske net til 2020 for at tage højde for den forsinkelse, der er påløbet, siden det oprindelige forslag blev forelagt i oktober 2001, og den tid, som er nødvendig for at anlægge transportinfrastruktur.

Kommissionen understreger, at dette supplement til forslaget kan ligestilles med et parallelt forslag om ændring af forordning (EF) nr. 2236/95 for at gøre det muligt for Fællesskabet at samfinansiere op til 30% af projektomkostningerne for den grænseoverskridende delstrækning af de projekter, der er udpeget i dette forslag som værende af europæisk betydning.

Disse to forslag skal ses i sammenhæng med vækstinitiativet, som Kommissionen annoncerede i juli 2003. I beslutningsforslaget udpeges investeringer i projekter af europæisk betydning i størrelsesorden 220 mia. EUR frem til 2020, heraf 80 mia. EUR frem til 2006, som effektivt og hurtigt vil kunne mobiliseres for at stimulere økonomien, hvis den politiske vilje er til stede. Med andre mere langsigtede investeringsforslag, som forventes at forbedre fremtidens vækstpotentiale åbnes der mulighed for, at offentlige og private investorer kan planlægge deres bidrag bedre. En første interimrapport om vækstinitiativet udarbejdes sideløbende med disse forslag med henblik på Det Europæiske Råd i oktober, og en detaljeret analyse af de udvalgte investeringer og deres indbyrdes kronologiske rangorden, som følger af dette initiativ, vil blive forelagt på Det Europæiske Råd i december 2003 på grundlag af det arbejde, som Kommissionen og Den Europæiske Investeringsbank har udført i fællesskab. Da udviklingen af det transeuropæiske net er en af hjørnestenene i et sådant initiativ, udgør disse to forslag, som følger op på forslaget fremlagt den 23. juli 2003 om afgifter på tunge godskøretøjer ("Eurovignette" direktivet), et grundlæggende element i de bestemmelser, der skal fastlægges.

2. PRIORITEREDE PROJEKTER I DEN UDVIDEDE UNION

Det transeuropæiske net består af talrige projekter af fælles interesse. Visse projekter udmærker sig imidlertid ved deres europæiske dimension, hvadenten det skyldes deres omfang, deres rolle i udviklingen af samhandel hen over grænserne, deres bidrag til den territoriale samhørighed eller deres koncentration af trafikken på mere miljøvenlige transportformer.

Der er behov for en særlig fællesskabsindsats for at koordinere og i givet fald yde finansiell støtte til gennemførelsen af sådanne projekter for således at sikre en sammenhængende udvikling af nettet og fremme en fælles vision af disse hovedtrafikerter blandt de nationale og regionale myndigheder såvel som operatørerne, der hver på deres niveau deltager i det transeuropæiske net. Dette er formålet med betegnelsen "prioriteret projekt".

2.1. En selektiv metode

Det er uomgængeligt nødvendigt at udvælge de prioriterede projekter efter en uigendrivelig og gennemskuelig metode. Gruppen på højt niveau har fastsat en metode, som er udførligt beskrevet i gruppens rapport, og som bygger på to etaper:

- Den første etape har til formål at sikre den overordnede sammenhæng i projekterne, deres modenhed og de pågældende medlemsstaters vilje til at realisere disse. Det sidstnævnte punkt er særligt vigtigt i lyset af omfanget af de territoriale påvirkninger og de finansielle virkninger for de medlemsstater, der berøres af disse projekter.
- I en anden etape vurderes projekternes bidrag til opfyldelsen af tre af Fællesskabets primære, politiske mål: den merværdi, de tilfører i form af en forbedret mobilitet for varer og personer mellem medlemsstaterne, deres bidrag til den territoriale samhørighed og til den bæredygtige udvikling af transportsektoren.

Denne metode har vist sig at fungere tilfredsstillende inden for rammerne af gruppen på højt niveau. Derfor er den indført i dette forslags artikel 19.

De prioriterede projekter, for hvilke anlægsarbejdet påbegyndes inden 2010, vedtages - efter undersøgelse af disse kriterier - inden for rammerne af nærværende beslutning, dvs. med Europa-Parlamentets og Rådets fælles beslutningstagning på forslag af Kommissionen ifølge proceduren i traktatens artikel 251.

2.2. Et begrænset antal nye projekter

Gruppen på højt niveau anvendte metoden til at undersøge cirka 100 projekter. Dermed lykkedes det for et meget stort flertal af gruppen at nå til enighed om et begrænset antal nye prioriterede projekter, for hvilke anlægsarbejdet bør påbegyndes inden 2010 (liste 1 i gruppens rapport). Endvidere bekræftede gruppen på højt niveau betydningen af de projekter, der blev godkendt på Det Europæiske Råd i Essen og Dublin (liste 0 i gruppens rapport).

Kommissionen undersøgte resultaterne af dette arbejde og har på grundlag af rapporten fra gruppen på højt niveau tilrettelagt en offentlig høring (se kapitel 4). Denne evaluering har ikke frembragt nye elementer, der kan forventes at rejse tvivl om gruppens valg, i betragtning af, at:

- Optagelsen af et projekt på listen over prioriterede projekter ikke foregriber valget af variant efter gennemførelsen af miljøvurderingsprocedurerne. I øvrigt overvåger Kommissionen, at medlemsstaterne gennemfører direktiverne på dette område korrekt. For kandidatlandenes vedkommende finder Kommissionen, at mindstekravene i disse direktiver bør anvendes på projekter inden for det transeuropæiske net, herunder de prioriterede projekter. Fællesskabsstøtten er dermed i praksis betinget af, at disse mindstekrav opfyldes.
- Optagelsen af et projekt på listen over prioriterede projekter foregriber ikke spørgsmålet om, hvorvidt dette er berettiget til fællesskabsfinansiering. De prioriterede projekter består af en gruppe projekter beliggende på den samme hovedtrafikrute. Spørgsmålet om støtteberettigelse for disse enkelte

delstrækninger, som hver især modsvarer en række økonomisk set udelelige arbejdsopgaver med klart definerede mål, afhænger bl.a. af, at deres potentielle økonomiske levedygtighed fastslås.

Foruden de prioriterede projekter fremlagt af Kommissionen i oktober 2001 og godkendt af Europa-Parlamentet i forbindelse med førstebehandlingen den 30. maj 2002 foreslår Kommissionen, at samtlige projekter, som er udpeget i liste 1 i rapporten fra gruppen på højt niveau på grundlag af ovennævnte metode, optages som nye prioriterede projekter i bilag III.

Endvidere skønner Kommissionen, at tre jernbaneprojekter (nr. 27, 28 og 29), som indgående er drøftet i gruppen på højt niveau, men ikke er udvalgt af denne, opfylder de krævede kriterier og fortjener at blive optaget på listen i bilag III under henvisning til de pågældende medlemsstaters klare engagement og deres europæiske merværdi. Efter offentliggørelsen af rapporten fra gruppen på højt niveau har Kommissionen modtaget faste tilsagn om de pågældende medlemsstaters engagement fra det højeste politiske niveau med hensyn til at iværksætte anlægsarbejdet inden 2010.

For at lette samarbejdet om tilsynet af disse er rækkefølgen af de nye projekter opstillet efter de hovedtrafikakser, der forbinder hovedstæderne i den udvidede Union, eller som forlængelse af de projekter, der allerede er foreslået i oktober 2001.

Dette bilag indeholder som følge heraf projekter beliggende på territoriet af de stater, der forventes snart at ville tiltræde Fællesskabet. Det bør bemærkes, at tiltrædelsesakterne inddrager disse staters net i retningslinjerne, bl.a. i kortene i bilag I, men de prioriterede projekter i disse stater er ikke udpeget heri.

2.3. Erklæring om anerkendelse af den europæiske betydning

Erfaringen viser, at de prioriterede projekter støder på adskillige vanskeligheder i forbindelse med, at finansieringen er utilstrækkelig, medlemsstaternes samordning, der er nødvendig som følge af projekternes tværnationale dimension, er utilstrækkelig, eller at procedurerne med henblik på udstedelse af projektgodkendelserne foregår hver for sig.

For at bidrage til at afhjælpe disse vanskeligheder erklæres de prioriterede projekter af europæisk betydning med denne beslutning. Kommissionen fremsatte allerede i hvidbogen om den europæiske transportpolitik ideen om at indføre begrebet anerkendelse af et projekts europæiske betydning, når "*en infrastruktur anses for værende af strategisk betydning for det indre markeds funktion og afviklingen af den internationale trafik uden at have samme betydning på nationalt eller lokalt plan*". I artikel 19a præciseres virkningerne af en sådan anerkendelse af den europæiske betydning:

1. Det må sikres, at Fællesskabet virkeliggør de prioriterede projekter, det udvælger. Derfor bør støtten fra Samhørighedsfonden og det strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument til de transeuropæiske net naturligvis give forrang til

disse projekter under fuld overholdelse af de specifikke regler og kriterier for hvert af disse instrumenter⁴.

2. I lyset af de negative konsekvenser, som en forsinkelse eller skrinlæggelse af visse delstrækninger kan få for lønsomheden af andre medlemsstaters projekter langs samme trafikrute og for Fællesskabets finansielle interesser, bør der indføres en mekanisme, med hvilken medlemsstaterne tilskyndes til at overholde de tidsplaner, der er fastsat i beslutningen om Fællesskabets retningslinjer. Med artikel 19a gives Kommissionen mulighed for i tilfælde af forsinkelser at beslutte at tilbagekalde anerkendelsen af et projekts europæiske betydning efter at have indhentet den pågældende medlemsstats begrundelse for sådanne forsinkelser.
3. For at lette fremtidige revisioner af retningslinjerne og i givet fald af listen over prioriterede projekter samt for at forbedre projektevalueringsprocedurerne indføres der med artikel 19a nye bestemmelser om, at medlemsstaterne efter projektafslutningen evaluerer hvert prioriteret projekt og forelægger Kommissionen resultaterne.
4. I betragtning af de risici, der er forbundet med, at de nationale evaluerings- og offentlige høringsprocedurer forud for tildelingen af projektgodkendelserne foregår hver for sig, opfordres medlemsstaterne til at iværksætte samordnede procedurer eller endog fælles procedurer for delstrækninger, som krydser landegrænser (se kapitel 4).

Endelig gøres det med et parallelt forslag om ændring af forordning (EF) nr. 2236/95 muligt for Fællesskabet at samfinansiere op til 30% af projektomkostningerne for delstrækninger, som krydser landegrænser, i de projekter, hvis europæiske betydning er anerkendt, og som er udpeget i dette forslag. I bilag III til denne beslutning opstilles en vejledende liste over de delstrækninger, som krydser landegrænser, og som anses for at kunne komme i betragtning til øget støtte af denne type.

3. STØTTEORDNINGEN VEDRØRENDE MOTORVEJE TIL SØS

Blandt projekterne i det nye bilag III findes udviklingen af "motorveje til søs". Dette har til formål inden for rammerne af det transeuropæiske net at tillægge nye tværnationale søveje samme betydning som motorveje eller jernbanelinjer og dermed forbedre forbindelserne med lande, der er isoleret af naturlige barrierer, samt øriger og andre lande i randområderne.

I rapporten fra gruppen på højt niveau foreslås et vist antal foranstaltninger, der fremmer en hurtig udvikling af sådanne forbindelser ved at samle godsfragt på få søtransportruter med udgangspunkt i et begrænset antal havne for således at øge søruternes potentielle økonomiske rentabilitet. Disse foranstaltninger omfatter:

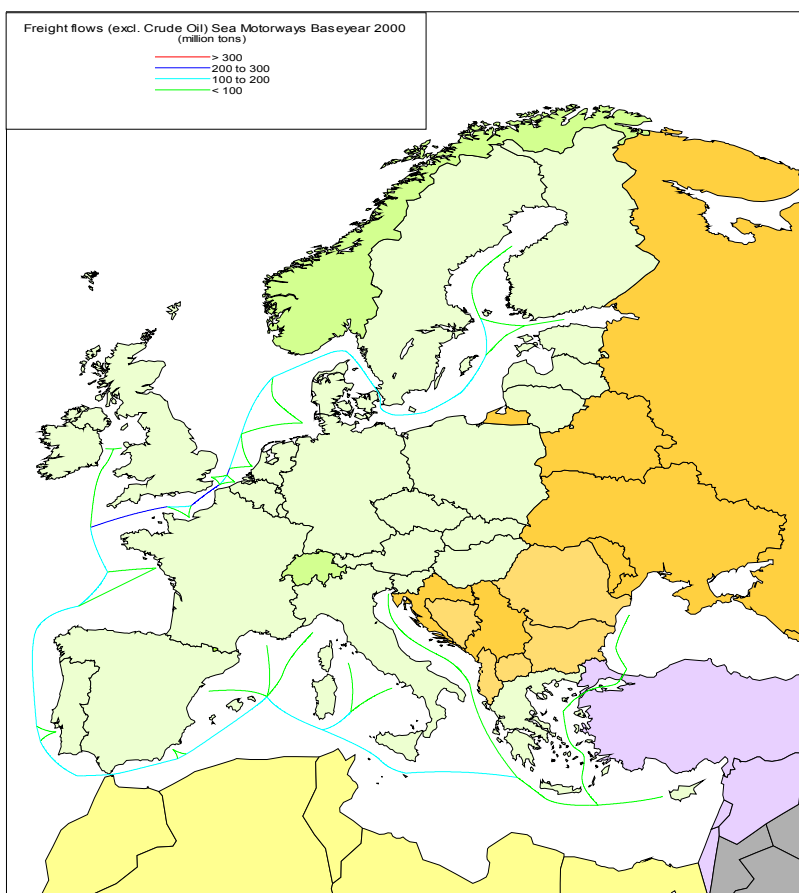
- forenkling af toldkontrol og administrativ kontrol, som dette allerede er tilfældet ved passage af landegrænser inden for EU på de europæiske

⁴ Gruppen på højt niveau henstiller til, at fællesskabsfinansieringen i henhold til de forskellige, bestående finansieringsinstrumenter koncentrerer om de prioriterede projekter.

motorveje, og indførelse af et system til elektronisk indberetning til havnemyndighederne⁵

- havnefaciliteter, som giver forrang til denne aktivitet (ro-ro terminaler, logistisk udstyr, parkeringspladser og faciliteter til lastbilchauffører), og en direkte adgang til havnene (herunder adgang til jernbanenettet)
- ruterne skal kunne besejles året rundt; dette gælder navnlig Østersøen i vinterperioden.

Nedenstående kort, som viser fragtvolumen (bortset fra olieprodukter), der transporteres i havområderne udpeget i bilag III, illustrerer potentialet for at samle godsfragten.



I praksis bør de stimulerende foranstaltninger med henblik på at udvikle nye tværnationale søtransportforbindelser omfatte bistand til eller garantistillelse for ovennævnte støtteforanstaltninger, herunder støtte til igangsætning af nye tjenester.

⁵

Hvilket allerede er fastsat i artikel 15 i beslutningen af 1996.

Foruden de aktiviteter, der allerede er iværksat med Marco Polo-programmet, indeholder den nye artikel 12a de fornødne juridiske bestemmelser, så det er muligt at støtte sådanne stimulerende foranstaltninger inden for rammerne af det transeuropæiske net.

Det tilstræbes at undgå konkurrenceforvridning med den procedure, der foreslås med henblik på at udpege projekter, som kunne komme i betragtning til en sådan støtte. To medlemsstater deltager i projekterne, som skal kombinere offentlig og privat finansiering ifølge en procedure, der sikrer, at støtte fra de nationale budgetter, og eventuel støtte fra Fællesskabet, ydes efter en udbudsrunde. Den foreslåede procedure består i praksis af flere etaper:

1. For at kunne opnå betegnelsen projekt af fælles interesse skal projekterne forslås af mindst to medlemsstater, være rettet mod lanceringen af nye ruter til fast rutefart mellem to medlemsstater, kun omfatte det strengt nødvendige antal havne og mindske trafiktætheden i vejtrafikken på hovedtrafikruterne eller forbedre adgangen til medlemsstater beliggende i randområderne eller på øer.
2. De berørte medlemsstater iværksætter i fællesskab en udbudsprocedure (indkaldelser af forslag) med henblik på at tildele offentlig støtte til pakker, som omfatter adgangsinfrastruktur, havneinfrastruktur og elektroniske styresystemer eller servicesystemer, og som forbedrer disse nye ruters økonomiske rentabilitet.
3. Den mest prekære fase består i at udvælge de havne, der kan udgøre en del af motorvejsnettet til søs. Hvis udvælgelsen på nationalt niveau viser sig for vanskelig, vil de berørte medlemsstater kunne iværksætte et generelt udbud henvendt såvel til havne som til søtransportvirksomheder. Havnene udvælges således på grundlag af forslag indgivet af interesserede konsortier, hvorved søtransportvirksomheder og havnemyndigheder bringes sammen. Forslagsindkaldelsen må ikke indeholde en specifikation af havnene, men skal rettes mod sammenlignelige havne for at undgå, at den endelige udvælgelse af buddene ikke påvirkes af havnenes beliggenhed.
4. Projekter, der udvælges i fællesskab af to medlemsstater på grundlag af disse forslagsindkaldelser, forelægges Kommissionen til godkendelse af de pågældende medlemsstater.
5. Efter en undersøgelse af bl.a. foreneligheden af den planlagte støtte med retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren beslutter Kommissionen, om projektet kan betegnes som et projekt af fælles interesse. Når disse projekter har opnået betegnelsen projekter af fælles interesse, kan de komme i betragtning til samfinansiering med fællesskabsmidler.

4. EN STYRKET SAMORDNING MELLE MEDLEMSSTATER

Det er ikke blot vigtigt for Fællesskabet at målrette sin indsats mod projekter med en særlig europæisk dimension; det er lige så vigtigt at koordinere medlemsstaternes planlægning og investeringer af hensyn til en sammenhængende udvikling af det transeuropæiske net.

Medlemsstaterne følger deres egen planlægning, påtager sig størstedelen af den offentlige finansiering, søger private investorer, forvalter de komplekse administrative procedurer forud for udstedelsen af projektgodkendelserne, overvåger kontrakttildelingen og afleveringsforretningen osv.

Opdelingen af disse opgaver og vanskeligheden ved at koordinere disse mellem flere medlemsstater skaber, selv når der ses bort fra finansieringsvanskeligheder, ofte forsinkelser, som påvirker færdiggørelsen af de tværnationale forbindelser og især den delstrækning, som krydser landegrænser. Da stordriftsfordelene ikke udnyttes fuldt ud, mindskes rentabiliteten af samfundets investeringer (den socioøkonomiske rentabilitet).

Som det fremgår af "Napoli-charteret", der er udarbejdet efter drøftelser mellem transportministrene den 5. juli 2003, bør revisionen af retningslinjerne udnyttes til at indføre nye mekanismer til koordinering mellem medlemsstaterne.

I meddelelsen fra Kommissionen "*Udvikling af det transeuropæiske transportnet*"⁶ og den nyere rapport fra gruppen på højt niveau er der allerede foretaget en undersøgelse af de forskellige muligheder for at styrke denne koordinering, der er yderligere vanskeliggjort af, at princippet om finansieringens territorialitet og projektstyringstraditionerne i høj grad er grundfæstet. Efter denne undersøgelse og en informationsudveksling med medlemsstaterne i udvalget nævnt i artikel 18 gives der med det foreliggende forslag to svar:

4.1. Europæiske koordinatore for hvert projekt eller gruppe af projekter

Investeringernes rentabilitet, der afhænger af fremtidens trafikstrømme og stordriftsfordele, er nært forbundet med den rækkefølge, hvormed forskellige delstrækninger af den pågældende hovedtrafikeroute tages i brug. Erfaringen viser, at den socioøkonomiske rentabilitet af store projekter i det transeuropæiske net ikke har levet op til forventningerne på grund af forsinkelser i færdiggørelsen af andre projekter på samme transeuropæiske hovedtrafikeroute, bl.a. projekter i andre lande. På grund af utilstrækkeligt kendskab til deres naboers intentioner sker det hyppigt, at medlemsstaterne udskyder visse investeringsbeslutninger - ofte netop de investeringer, hvor der er størst sandsynlighed for at skabe en markant europæisk merværdi. Investeringerne må derfor synkroniseres bedst muligt langs de tværnationale hovedtrafikerouter betraget som en helhed.

For visse projekter, hvor den europæiske betydning er anerkendt, eller grupper af projekter langs europæiske hovedtrafikerouter (korridorer) bør der kunne oprettes et koordineringshold med deltagelse af Fællesskabet i den periode, hvor de prioriterede projekter på hovedtrafikeruten gennemføres. En sådan fremgangsmåde, som der i hvert enkelt tilfælde skal træffes beslutning om, vil kræve samarbejde mellem de berørte medlemsstater, hvilket er omhandlet i artikel 17a, som indføres med dette forslag.

Ifølge EF-traktatens artikel 155 har Kommissionen til opgave at tage ethvert egnet initiativ for at fremme denne samordning mellem medlemsstater. Kommissionen bør

⁶ KOM(2003) 132.

derfor have beføjelse til efter aftale med de berørte medlemsstater at udpege en person, der skal varetage denne samordning.

Denne europæiske koordinator, som udpeges for hvert projekt eller gruppe af projekter, skulle fremme samarbejdet mellem brugerne og operatørerne, promovere de pågældende projekter hos private investorer og finansieringsinstitutioner, herunder Fællesskabet, og sikre den nødvendige opfølgning med henblik på at informere Fællesskabet om fremskridt med henblik på i givet fald at træffe foranstaltninger for at imødegå eventuelle vanskeligheder. Den europæiske koordinator handler i Kommissionens navn og for dennes regning.

Udpegelsen af den europæiske koordinator finder sted med Kommissionens beslutning efter høring af de berørte medlemsstater. I disse projektspecifikke beslutninger findes nærmere bestemmelser for koordinatorens virke. Bestemmelserne fastsættes fra sag til sag og kan derfor variere efter omstændighederne. Udpegelsen af en koordinator er en mulighed, som kun kommer på tale for visse projekter eller grupper af projekter afhængig af de konstaterede problemer med samordningen.

Kommissionen har til hensigt hurtigt at gøre status over disse europæiske koordinators virke. I lyset af denne erfaring kunne den overveje at lade disse udvikle sig til en eller flere fælles strukturer med ansvar for at promovere projekter for private og offentlige investorer og endog gennemføre projekter. Disse strukturer vil ligne dem, som Kommissionen omtalte i sin førnævnte meddelelse med titlen "*Udvikling af det transeuropæiske transportnet*".

4.2. Samordnede procedurer forud for tildelingen af projektgodkendelserne

Med udgangspunkt i de vanskeligheder, som visse projekter støder på, fordi medlemsstaternes nationale procedurer for evaluering og offentlig høring forud for tildelingen af projektgodkendelserne foregår hver for sig, nævnte gruppen på højt niveau muligheden af at oprette en fælles høringsprocedure, der omfatter flere medlemsstater og ikke blot den medlemsstat, der står for projektet.

Der kunne navnlig oprettes "tværnationale" undersøgelseskommissioner for de delstrækninger, som krydser landegrænser, og som ofte støder på vanskeligheder i forbindelse med denne manglende samordning, således at der kan udføres konsekvensanalyser og indsamles udtalelser fra alle interesserede parter i de berørte medlemsstater.

Med erklæringen om anerkendelsen af den europæiske betydning, som udstedes inden for rammerne af denne beslutning, opfordres de berørte medlemsstater til at iværksætte samordnede procedurer eller tværnationale undersøgelser for delstrækninger, som krydser landegrænser, og som teknisk og økonomisk set udgør et udeleligt hele (artikel 19a, stk. 8 og 9).

Under overholdelse af Fællesskabets direktiver om vurdering af indvirkning på miljøet indebærer sådanne procedurer adskillige fordele:

- En samordnet eller tværnational undersøgelse, hvori evalueringen og den offentlige høring tilrettelægges i de forskellige berørte medlemsstater i stedet for en sammenhobning af nationale procedurer, som ikke nødvendigvis er koordinerede. En sådan undersøgelse ville bl.a. indebære en klar fordel i de

tilfælde, hvor en fælles initiativtager er udpeget med henblik på anlægget af en delstrækning, som krydser en landegrænse.

- En samordnet eller fælles konsekvensanalyse for det samlede projekt. Dette vil gøre det muligt at tage hensyn til positive og negative påvirkninger - ikke kun i den stat, der står for projektet, men i alle de medlemsstater, som berøres af det pågældende projekt. En sådan konsekvensanalyse vil bl.a. give mulighed for let at verificere, om trafikstyrings- og signalsystemerne på begge sider af grænsen er identiske eller i det mindste kan fungere sammen.
- Et samarbejde på lige fod mellem uafhængige eksperter (undersøgelses-konsulenter) fra de forskellige berørte medlemsstater, som får overdraget ansvaret for i fællesskab eller på samordnet vis at udarbejde en fælles udtalelse for hele ruten med en opvejning af fordele og ulemper ved det projekt, der er fremlagt til undersøgelse.
- En ensartet behandling med hensyn til opfyldelsen af visse fællesskabsdirektiver om miljøbeskyttelse (for at undgå overlappende nationale gennemførelsesbestemmelser) og udarbejdelsen af konsekvensanalyser angående konsekvenser for den bæredygtige udvikling.
- En høring af alle berørte befolkningsgrupper i flere medlemsstater i overensstemmelse med de forskellige direktiver om vurdering af indvirkning på miljøet og Aarhus-konventionen. Dette vil give EU-borgerne lige ret til oplysninger om et tværnationalt projekt og samme mulighed for at kommentere det pågældende projekt.

Under overholdelse af fællesskabsdirektiverne om miljøbeskyttelse vil de berørte medlemsstater kunne beslutte at opstille samordnede procedurer for de projekter, hvor den europæiske betydning er anerkendt, eller procedurer for tværnationale undersøgelser for delstrækninger, som krydser landegrænser.

Det må understreges, at medlemsstaternes høring af offentligheden og evalueringsmetoder skal opfylde den gældende fællesskabsret på området vurdering af indvirkning på miljøet.

Den gældende fællesskabsret består bl.a. af direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer⁷, direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, direktiv 79/409/EØF om vilde fugle, direktiv 2001/42/EF om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet samt direktiv 2000/60/EF om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger.

Disse direktiver finder anvendelse på projekter udført på medlemsstaternes territorier, men der er ikke fastlagt specifikke procedurer for projekter, som krydser landegrænser, hvormed medlemsstaterne eventuelt kunne gennemføre samordnede eller fælles procedurer og evalueringer. Kommissionen påtænker at undersøge dette spørgsmål inden for disse direktivers og den foreliggende beslutnings anvendelsesområde og om nødvendigt foretage de nødvendige ændringer. Det er

⁷ Inklusive direktiv 2003/35/EF hvormed Aarhus-konventionens bestemmelser om offentlighedens adgang til miljøoplysninger inkorporeres.

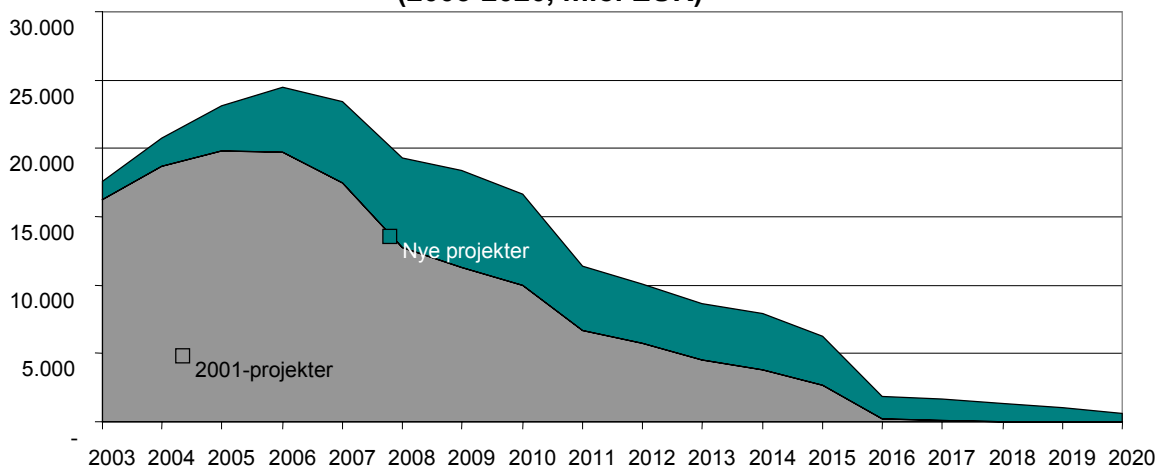
derfor vigtigt, at de berørte medlemsstater informerer Kommissionen om lanceringen og resultatet af disse samordnede procedurer eller procedurer for tværnationale undersøgelser.

5. ELEMENTER I KONSEKVENSANALYSEN

5.1. Finansieringen

Til gennemførelsen af alle projekter, hvis europæiske betydning er anerkendt, (projekter, der allerede blev foreslået i 2001 og forslag til nye projekter i denne beslutning) skønnes der at være behov for investeringer på ca. 220 mia. EUR⁸, dvs. næsten 40% mere end de investeringer, der er nødvendige for at gennemføre forslagene foreslået i 2001 (se den grafiske afbildning). Dette tal modsvarer imidlertid kun de projekter, for hvilke den europæiske betydning er anerkendt. Det samlede beløb for hele det transeuropæiske net frem til 2020, herunder projekterne af fælles interesse, hvor den europæiske betydning ikke er anerkendt, ligger på mindst 600 mia. EUR⁹. Der er et betydeligt investeringsbehov, bl.a. på kort og mellemlang sigt (mere end 80 mia. EUR frem til 2006).

**Udestående investeringer -
Projekter foreslået i 2001 og nye projekter
(2003-2020, mio. EUR)**



For at anerkendelsen af den europæiske betydning skal være relevant for borgerne og økonomien, vil det være afgørende, at staterne og Fællesskabet følger op på vækstinitiativet ved at forbedre og lette tilvejebringelsen af de nødvendige investeringer både på kort og lang sigt med en sammenhængende fremgangsmåde, som det anføres i den førnævnte meddelelse med titlen "*Udvikling af det transeuropæiske transportnet*".

⁸ Motorveje til søs er ikke omfattet heraf.

⁹ I 2003-priser.

For at tilskynde til en bedre styring af omkostninger og risici er det foruden deltagelsen af kreditformidlende organer, som f.eks. den private sektor, afgørende at sikre den bedste kombination af de tre eksisterende finansieringskilder, dvs. de nationale budgetter, Fællesskabets budget og ressourcer direkte fra brugere:

- Finansieringen via de nationale budgetter spiller en central rolle. Medlemsstaterne opfordres derfor til at vedtage en politik på dette område, som hænger sammen med de forpligtelser, der følger af denne beslutning. Fællesskabets budget kan i den henseende bidrage med en væsentlig løftestangeffekt. Kommissionen påtænker at undersøge, om det er muligt med en mekanisme at tilgodese projekter, for hvilke medlemsstaterne hurtigt indgår en budgetforpligtelse.
- Det vil være nødvendigt at koncentrere de disponible ressourcer frem til 2006, som er afsat til de transeuropæiske net i henhold til finansieringsinstrumenterne (budgettet til de transeuropæiske net, Samhørighedsfonden og førtiltrædelsesinstrumentet til finansiering af strukturforanstaltninger) om de projekter, for hvilke den europæiske betydning er anerkendt. For delstrækninger, som krydser landegrænser, er det muligt at yde støtte på op til 30% af projektomkostningerne fra budgettet til de transeuropæiske net (foreslås parallelt med denne beslutning), hvilket vil kunne lette finansieringen af disse.
- Brugernes bidrag hænger nøje sammen med de anvendte takster for brugen af infrastrukturer og fællesskabsreglerne på dette område. Ændringen af direktiv 99/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer, som blev foreslået den 23. juli 2003, åbner endvidere mulighed for i visse tilfælde at benytte krydsfinansiering.

Kommissionens foreløbige simuleringer på grundlag af enkeltprojekters karakteristika viser, at brugerne (iberegnet de ovennævnte lovændringer om brugsafgifter¹⁰) vil kunne bidrage med ca. 40 mia. EUR til det samlede investeringsbehov, dvs. dette beløb vil potentielt kunne mobiliseres fra private investorer. I lyset af risiciene ved denne type projekter spiller ydelsen af lånegarantier en væsentlig rolle med hensyn til at mobilisere denne kapital.

Restbeløbet, omkring 180 mia. EUR, vil under alle omstændigheder skulle finansieres via de nationale budgetter og Fællesskabets budget, hvilket giver en idé om omfanget af investeringsbehovet, bl.a. inden for rammerne af Fællesskabets kommende finansielle overslag for perioden efter 2006.

5.2. Økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser

Den førnævnte gruppe på højt niveau har allerede gennemført en indledende undersøgelse af de prioriterede projekter, der er optaget i dette forslag som projekter af europæisk betydning, og af de forventede fordele ved at opnå en forbedret samordning mellem medlemsstater.

Ifølge denne foreløbige analyse kunne de prioriterede projekter indebære store samfundsmæssige fordele i form af reducerede (interne og eksterne) omkostninger,

¹⁰ Krydsfinansiering iberegnet.

samt forbedring af transportens kvalitet og arealanvendelsen. I rapportens tekniske bilag redegøres der for særlige forhold og de forventede fordele, og der gøres status over hvert af de nye projekter, som introduceres med dette forslag¹¹.

Inden for rammerne af Kommissionens¹² konsekvensanalyse lader en undersøgelse¹³ formode, at gennemførelsen af disse projekter, såfremt de koordineres med frivillige foranstaltninger til fremme af intermodalitet og afgifter for brug af infrastruktur som foreslået i hvidbogen om den europæiske transportpolitik, alene i de interregionale trafikstrømme ville skabe betydelige tidsbesparelser, navnlig i kandidatlandene, der vil kunne beløbe sig til ca. 8 mia. EUR pr. år.

Med denne pakke af foranstaltninger kunne CO₂-emissionerne fra de interregionale trafikstrømme nedbringes med 17 mio. ton pr. år i forhold til et basisscenario, og emissioner af andre stoffer som f.eks. nitrogenoxider ville også blive nedbragt.

Af andre fordele kan nævnes et fald i trafiktætheden på vejnettet, som forventes nedbragt med 14%, og en forbedring af sikkerheden i kraft af færre færdselsuheld. Med pakken bidrages til en mere harmonisk arealanvendelse, idet adgangen til alle kandidatlandene, Den Iberiske Halvø, de skandinaviske lande, det nordlige Grækenland og Irland vil blive forbedret betydeligt¹⁴.

Da disse projekter fremmer intermodalitet, vil de bidrage til transportsektorens bæredygtige udvikling på fællesskabsplan. Ifølge den førnævnte undersøgelse vil disse projekter sammen med ovennævnte foranstaltninger gøre det muligt at stabilisere vejtransportens andel af den samlede transport i en Union udvidet til 27 lande.

Derudover konstaterer Kommissionen med udgangspunkt i den føromtalte undersøgelse, at de prioriterede projekter er beliggende på det transeuropæiske nets hovedtrafikerter, hvor der er stor sandsynlighed for, at den internationale trafikmængde vokser betydeligt. Deres europæiske merværdi i kraft af forbedrede forbindelser mellem nationale regioner, bedre muligheder for samhandel og dermed forbedret dynamik på det indre marked kan dermed anses for at være særligt høj.

Til forskel fra mange andre sektorer har investeringsprojekter i transportsektoren en driftslevetid på flere årtier, og de er til gavn for de kommende generationer. Da disse projekter øger vækstpotentialet på lang sigt, styrker det indre markeds dynamik og bidrager til bæredygtig udvikling, kan de anses for at være produktive investeringer med gavnlige virkninger for hele Unionen og dennes konkurrenceevne.

De makroøkonomiske konsekvenser belyses i andre undersøgelser, som gennemføres i forbindelse med vækstinitiativet, og disse antyder allerede, at færdiggørelsen af de prioriterede projekter vil føre til en betydelig forøgelse af velfærden generelt, muliggøre produktivitetstigninger, og skabe ny varig beskæftigelse foruden de midlertidige stillinger, der oprettes direkte som følge af anlægsarbejdet.

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

¹² Se SEK(2003) 1060.

¹³ Undersøgelsen "Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network", fase I, der snart offentliggøres. Se <http://www.nea.nl/ten-stac>

¹⁴ Se undersøgelsen "Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network", fase I, der snart offentliggøres. Se <http://www.nea.nl/ten-stac>

5.3. Ekstern høring

Så snart den forelå, offentliggjorde Kommissionen rapporten fra gruppen på højt niveau og opfordrede interesserede parter til at redegøre for deres synspunkter. Udover udtalelsen fra Det europæiske energi- og transportforum af 10. september 2003 modtog Kommissionen 76 bidrag fra organisationer bestående af operatører, infrastrukturforvaltere, erhvervslivet samt regionale organisationer og miljøorganisationer. Sammenfattende viser bemærkningerne i store træk en betydelig støtte til¹⁵:

- målet om en bæredygtig udvikling af transportsektoren, bl.a. ved at fremme infrastruktur, som danner grundlag for intermodalitet, ad jernbane, indre vandveje og søtransport, uden dog at tilsidesætte fordelene ved vejnettet i den forbindelse
- idéen om at udvikle motorveje til søs, som kræver en præcision af de procedurer, der må gennemføres for at lancere projekter i praksis
- idéen om et styrket samarbejde mellem medlemsstaterne langs korridorerne, opfølgningen af projekter, en forbedring af evalueringsprocedurer samt Fællesskabets mulighed for at yde finansielle tilskud, navnlig hvad angår projekter, som krydser landegrænser.

De modtagne reaktioner understreger generelt set den komplementære karakter mellem investeringerne inden for politikken om de transeuropæiske net og transportstyringsforanstaltningerne under den fælles transportpolitik, som f.eks. liberalisering af jernbanenettene og betaling for brug af infrastrukturer.

For visse delstrækninger af prioriterede projekter har ikke-statslige organisationer over for Kommissionen givet udtryk for deres utilfredshed med den måde, hvorpå procedurene til vurdering af miljøpåvirkningerne, bl.a. på naturområder, gennemføres af de berørte stater. Flere regioner har i øvrigt foreslået yderligere prioriterede projekter, som staterne ikke har foreslået gruppen på højt niveau, eller som gruppen på højt niveau ikke har udvalgt.

¹⁵

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

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING

om ændring af det ændrede forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS BESLUTNING
om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling
af det transeuropæiske transportnet**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 156, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF⁵, som ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF⁶, fastsatte Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, idet der blev udpeget projekter af fælles interesse, hvis gennemførelse skulle bidrage til udviklingen af nettet, og i bilag III til beslutningen udpegedes de specifikke projekter, som Det Europæiske Råd på dets møder i Essen og Dublin i henholdsvis 1994 og 1996 tillagde særlig betydning.
- (2) Den forestående udvidelse af Den Europæiske Union, målet om genoprettelse af ligevægten mellem transportformerne samt det forhold, at gennemførelsen af visse prioriterede projekter kan tage mere end ti år, stiller krav om, at listen over projekter i bilag III til beslutning nr. 1692/96/EF tages op til fornyet overvejelse.

¹ EUT C

² EUT C

³ EUT C

⁴

⁵ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

⁶ EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1.

- (3) Den 2. oktober 2001 foreslog Kommissionen at ændre beslutning nr. 1692/96/EF ved at erstatte bilag III med en liste over prioriterede projekter indeholdende de ikke afsluttede specifikke projekter, som Det Europæiske Råd på dets møder i Essen og Dublin havde tillagt særlig betydning, samt seks nye projekter.
- (4) Gruppen på højt niveau for det transeuropæiske transportnet (i det følgende benævnt "gruppen på højt niveau") har i sin rapport, som blev forelagt Kommissionen den 30. juni 2003, udpeget et begrænset antal prioriterede projekter på baggrund af kriterier, der bl.a. omfatter en undersøgelse af projekternes økonomiske rentabilitet, medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til at overholde forud fastsatte tidsfrister, projekternes virkninger for varers og personers mobilitet mellem medlemsstaterne samt samhørighed og bæredygtig udvikling. De prioriterede projekter, som er udpeget af gruppen på højt niveau, omfatter de projekter, som Kommissionen foreslog den 2. oktober 2001, samt nye projekter, bl.a. projekter i de nye medlemsstater, der tiltræder Den Europæiske Union den 1. maj 2004.
- (5) Der er behov for en begrænset udvidelse af listen over prioriterede projekter, ligesom deres europæiske interesse bør anerkendes, og der bør iværksættes mekanismer, som fremmer samordningen mellem medlemsstaterne for at lette virkeliggørelsen af disse projekter inden for de ønskede tidsfrister.
- (6) Der bør indføres mekanismer til støtte af udviklingen af søruter mellem medlemsstater for at mindske trafiktætheden på vejnettet og forbedre adgangen til lande i randområder eller østater. Disse mekanismer, som bl.a. omfatter udbud, skal overholde Fællesskabets konkurrenceregler og regler for offentlige kontrakter.
- (7) Det er nødvendigt at styrke samordningen mellem de stater, der berøres af projekter på samme hovedtrafikrute, for at forbedre investeringernes rentabilitet, samordne projekterne tidsmæssigt og lette finansieringen.
- (8) En efterfølgende evaluering af prioriterede projekter vil lette kommende revisioner af retningslinjerne og af listen over prioriterede projekter, og den vil bidrage til at forbedre de metoder til forhåndsevaluering af projekter, som medlemsstaterne benytter.
- (9) Det kan vise sig u hensigtsmæssigt, at medlemsstaterne vurderer miljøvirkningerne og de socioøkonomiske virkninger af projekter med tværnational dimension og europæisk interesse hver for sig. Der bør derfor foruden fælles evalueringsmetoder indføres procedurer for samordnet evaluering og høring af offentligheden eller indføres tværnationale undersøgelsesprocedurer for både de socioøkonomiske og miljømæssige aspekter, som omfatter de berørte medlemsstater. Disse samordnede procedurer eller tværnationale undersøgelser bør ikke gribe forstyrrende ind i de forpligtelser, der følger af fællesskabslovgivningen om miljøbeskyttelse.
- (10) Kommissionen har udarbejdet en konsekvensanalyse vedrørende anbefalingerne fra gruppen på højt niveau. Resultaterne viser, at virkeliggørelsen af de projekter, som gruppen har udpeget, kombineret med flere af de foranstaltninger, der hører under den fælles transportpolitik, f.eks. betaling for brug af infrastrukturer og liberalisering af jernbanegodstransport, vil skabe betydelige fordele i form af tidsbesparelser, nedbringelse af emissioner og mindre trafiktæthed, bedre adgang til lande i randområder og de nye medlemsstater, samt mere almindelig velstand.

- (11) Det ændrede forslag til beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed -

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

I beslutning nr. 1692/96/EF foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 2, stk. 1, ændres fristen "2010" til "2020".
- (2) I artikel 3, affattes stk. 2 således:

" 2. Transportinfrastrukturene omfatter vejnet, jernbanenet og net af indre vandveje, søruter, søhavne, flod- og kanalthavne, lufthavne og andre forbindelsespunkter mellem de forskellige transportformer".

- (3) Som artikel 12a indsættes:

"Artikel 12a
Søruter

1. Det transeuropæiske net af søruter har til formål at samle godstransporten på nogle få søtransportruter og således etablere nye rentable søtransportforbindelser med regelmæssig og hyppig transport af varer mellem medlemsstater for dermed at mindske trafiktætheden på vejnettet og forbedre forbindelserne til østater og randområder.
2. Det transeuropæiske net af søruter består af udstyr og infrastruktur i mindst to havne beliggende i to forskellige medlemsstater. Dette udstyr og denne infrastruktur omfatter havnefaciliteter, elektroniske logistiksystemer, administrative procedurer og toldprocedurer samt infrastrukturer til direkte adgang, herunder i vinterperioden, fra land- og søsiden til de havne, som anvendes af de i stk. 1 nævnte forbindelser.
3. Projekter af fælles interesse for det transeuropæiske net af søruter foreslås af mindst to medlemsstater. De foreslåede projekter kombinerer den offentlige og private sektor på en sådan måde, at der, før der ydes støtte fra de nationale budgetter og eventuel støtte fra Fællesskabet, gennemføres en udbudsrunde efter en af følgende fremgangsmåder:
 - a) ved offentlig indkaldelse af forslag tilrettelagt i fællesskab af de berørte medlemsstater med henblik på at oprette nye forbindelser med udgangspunkt i en havn i kategori A som omhandlet i artikel 12, stk. 2, som medlemsstaterne på forhånd har udvalgt i hver maritim region som defineret i projekt nr. 21 i bilag III
 - b) i det omfang havnenes geografiske beliggenhed kan sammenlignes, ved offentlig indkaldelse af forslag tilrettelagt af de berørte medlemsstater i fællesskab og henvendt til konsortier, der som minimum sammenbringer søtransportvirksomheder og havne i en af de maritime regioner, der er defineret i projekt nr. 21 i bilag III.

4. Projekterne af fælles interesse vedrører udstyr og infrastruktur, som indgår i nettet af søruter, og kan i givet fald omfatte igangsætningsstøtte til rederier, der driver de i stk. 1 nævnte ruter. Igangsætningsstøtten begrænses til to år og ydes kun, såfremt igangsætningen støder på finansielle hindringer. Støtten må ikke overstige det minimumsbeløb, som skønnes nødvendigt til igangsætning af de pågældende ruter.
 5. Projekterne af fælles interesse forelægges Kommissionen til godkendelse".
- (4) Som afsnit 10a indsættes:

"AFSNIT 10a
SAMORDNING MELLEML MEDLEMSSTATER

Artikel 17a
Den europæiske koordinator

1. For at lette en samordnet gennemførelse af visse projekter eller delprojekter, hvis fælles interesse er anerkendt, jf. artikel 19a, kan Kommissionen efter høring af de berørte medlemsstater udpege en "europæisk koordinator". Koordinatoren handler i Kommissionens navn og for dennes regning. Hans opgaver vedrører normalt ét projekt, men kan om nødvendigt udstrækkes til at omfatte andre projekter beliggende på samme trafikrute.
2. Den europæiske koordinator udvælges bl.a. ud fra hans erfaring med de europæiske institutioner samt hans viden om finansiering og om socioøkonomisk og miljømæssig evaluering af store projekter.
3. I Kommissionens afgørelse om udpegning af den europæiske koordinator fastsættes de nærmere bestemmelser for, hvordan hans opgaver udføres.
4. Den europæiske koordinator:
 - a) tilskynder til, at der anvendes fælles projektevalueringsmetoder, rådgiver de ansvarlige om projektfinansieringen, søger private potentielle investorer og kan udtale sig om spørgsmål vedrørende driften af nettet
 - b) udarbejder en årlig rapport til Kommissionen om de fremskridt, der er opnået i forbindelse med gennemførelsen af projekter under hans ledelse, om udviklingen inden for lovgivning eller andre regler, som må forventes at få indflydelse på projekterne, og i givet fald om eventuelle vanskeligheder og hindringer, der kan medføre betydelige forsinkelser i forhold til fristerne i bilag III
 - c) bidrager til dialogen med operatørerne, transportbrugerne, de regionale og lokale myndigheder og civilsamfundets repræsentanter med henblik på at forbedre kendskabet til transportefterspørgslen, de gældende krav og de serviceparametre, der kræves for at optimere anvendelsen af de finansierede infrastrukturer.

5. De berørte medlemsstater samarbejder med den europæiske koordinator og forsyner ham med de oplysninger, der er nødvendige til gennemførelsen af de i stk. 4 nævnte opgaver.
6. Kommissionen kan anmode den europæiske koordinator om en udtalelse i forbindelse med behandlingen af ansøgningerne om fællesskabsfinansiering af projekter eller grupper af projekter, som hører til hans opgaver".

(5) I artikel 18 affattes stk. 1, således:

"1. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om de nationale projekter, planer og programmer, som de udarbejder med henblik på udviklingen af det transeuropæiske transportnet, navnlig projekter af fælles interesse som omhandlet i artikel 19a, samt vedtagne nationale planer og programmer. Efter vedtagelsen sender medlemsstaterne Kommissionen de nationale planer og programmer til orientering".

(6) Artikel 19 affattes således:

*"Artikel 19
Prioriterede projekter*

1. De prioriterede projekter er projekter af fælles interesse, jf. artikel 7, hvor en nærmere undersøgelse bekræfter, at de:
 - a) har til formål at fjerne flaskehalse eller etablere et manglende led i en hovedtrafikrute i det transeuropæiske net, navnlig projekter, der krydser naturskabte hindringer
 - b) er af et omfang, hvor langsigtet planlægning på europæisk niveau skaber en betydelig merværdi
 - c) for projektet som helhed er socioøkonomisk rentable og rummer andre socioøkonomiske fordele, samt at de berørte stater har forpligtet sig til at gennemføre undersøgelser og evalueringer i rette tid til, at anlægsarbejdet kan færdiggøres inden for en forud fastsat frist
 - d) indebærer en betydelig merværdi med hensyn til at lette mobiliteten for varer og personer mellem medlemsstater, herunder som bidrag til sammenkoblingen af de nationale net
 - e) bidrager til den Europæiske Unions territoriale samhørighed ved at integrere de nye medlemsstater og ved at forbedre forbindelserne med randområderne
 - f) bidrager til bæredygtig udvikling af transportsektoren ved at forbedre sikkerheden og mindske transportens negative miljøpåvirkninger, bl.a. ved at fremme et skift af transportform mod jernbanetransport, kombineret transport og transport ad indre vandveje og søtransport.
2. I bilag III opstilles de prioriterede projekter, for hvilke anlægsarbejdet forventes påbegyndt inden 2010, disses delstrækninger samt de i stk. 1, litra c), nævnte aftalte frister for arbejdets færdiggørelse.

3. Inden 2010 gør Kommissionen status over de opnåede fremskridt og foreslår i givet fald at ændre listen over prioriterede projekter, som er udpeget i bilag III, i overensstemmelse med stk. 1 i denne artikel".

(7) Som artikel 19a indsættes:

*"Artikel 19a
Anerkendelse af europæisk interesse*

1. De i bilag III opstillede, prioriterede projekter anerkendes som værende af europæisk interesse.
2. Når medlemsstaterne forelægger deres projekter i forbindelse med Samhørighedsfonden i overensstemmelse med artikel 10 i Rådets forordning (EF) nr. 1164/94*, prioriterer de projekter, der er anerkendt som værende af europæisk interesse.
3. Når medlemsstaterne forelægger deres projekter i forbindelse med budgettet til de transeuropæiske net i overensstemmelse med artikel 9 og 10 i Rådets forordning (EF) nr. 2236/95**, prioriterer de projekter, der er anerkendt som værende af europæisk interesse.
4. Kommissionen tilskynder medlemsstaterne til at tage hensyn til de projekter, der er anerkendt som værende af europæisk interesse, når de forbereder programmeringen af strukturfondene, navnlig i de regioner, der hører under mål nr. 1.
5. Kommissionen drager omsorg for, at de lande, der kan komme i betragtning til det strukturpolitiske førtiltrædelsesinstrument, ved forelæggelsen af deres projekter i forbindelse med dette instrument og i overensstemmelse med artikel 2 og 7 i Rådets forordning (EF) nr. 1267/1999***, prioriterer projekter, der er anerkendt som værende af europæisk interesse.
6. Hvis påbegyndelsen af anlægsarbejdet for et af de prioriterede projekter, der er anerkendt som værende af europæisk interesse, er eller bliver forsinket væsentligt i forhold til 2010, opfordrer Kommissionen de berørte medlemsstater til at angive grundene til denne forsinkelse inden en frist på tre måneder. Efter at have modtaget og undersøgt de pågældende medlemsstaters svar kan Kommissionen under overholdelse af proportionalitetsprincippet beslutte at tilbagekalde anerkendelsen af, at projektet er af europæisk interesse, for at beskytte Fællesskabets finansielle interesser.
7. Fem år efter afslutningen af et projekt, der er anerkendt som værende af europæisk interesse, eller en delstrækning heraf, vurderer de berørte medlemsstater projektets samfundsøkonomiske virkninger og miljøpåvirkninger, herunder virkningerne for samhandlen mellem medlemsstaterne samt virkningerne på den territoriale samhørighed og den bæredygtige udvikling. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om resultatet af denne vurdering.

8. Når et projekt er anerkendt som værende af europæisk interesse, iværksætter de berørte medlemsstater for hver delstrækning af det pågældende projekt samordnede procedurer for projektevaluering og for høring af offentligheden forud for udstedelsen af byggetilladelsen.
9. Når et projekt, der er anerkendt som værende af europæisk interesse, omfatter en grænseoverskridende delstrækning, som teknisk og økonomisk er udelelig, iværksætter de to berørte medlemsstater en tværnational undersøgelse med henblik på at evaluere denne delstrækning og foretage en offentlig høring forud for udstedelsen af byggetilladelsen.
10. De samordnede procedurer eller tværnationale undersøgelser, der omhandles i stk. 8 og 9, gælder med forbehold af de forpligtelser, som følger af fællesskabslovgivningen om miljøbeskyttelse, bl.a. med hensyn til vurdering af indvirkning på miljøet. De berørte medlemsstater underretter Kommissionen om indledningen og om resultaterne af disse samordnede procedurer eller tværnationale undersøgelser.

* EFT L 130 af 25.4.1994, s. 1.

** EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1.

*** EFT L 161 af 26.6.1999, s. 73".

(8) I bilag III foretages følgende ændringer:

- a) Titlen erstattes med: "Prioriterede projekter, for hvilke anlægsarbejdet forventes påbegyndt inden 2010".
- b) Indholdet ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende beslutning.

Artikel 2

Denne beslutning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

BILAG

Listen over prioriterede projekter omfatter foruden de prioriterede projekter indeholdt i Kommissionens forslag af oktober 2001¹ og godkendt af Europa-Parlamentet ved førstebehandlingen den 30. maj 2002, følgende nye, prioriterede projekter:

Udvidelse af projekt nr. 1 vedrørende jernbaneforbindelsen Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo

- Jernbane-/vejbros over Messina-strædet (2015)

Udvidelse af projekt nr. 3 vedrørende jernbaneforbindelsen for højhastighedstog i Sydvesteuropa

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

Udvidelse af projekt nr. 6 vedrørende jernbaneforbindelsen Lyon-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-den ukrainske grænse²

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

Udvidelse af projekt nr. 7 vedrørende motorvejsforbindelsen Igoumenitsa/Patras-Athen-Sofia-Budapest

- Motorvejsstrækning Sofia-Kulata-den græsk/bulgarske grænse (2010), med Promahon-Kulata som grænseoverskridende delstrækning
- Motorvejsstrækning Nadlac-Sibiu-(forgrening mod Bucuresti og Constanta) (2007)

Udvidelse af projekt nr. 16 vedrørende jernbanegodsforbindelsen Sines-Madrid-Paris

- Jernbaneforbindelse Sines-Badajoz (2010)

Udvidelse af projekt nr. 17 vedrørende jernbaneforbindelsen Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava

- Strasbourg-Stuttgart (2015) med Kehl-broen som grænseoverskridende delstrækning
- Wien-Bratislava (2010), grænseoverskridende delstrækning

¹ KOM(2001) 544.

² Dele af denne akse er sammenfaldende med den paneuropæiske korridor V.

Udvidelse af projekt nr. 18 vedrørende vandvejsforbindelsen Rhinen/Meuse-Main-Donau³

- Rhinen-Meuse (2019) med slusen ved Lanay som grænseoverskridende delstrækning
- Wien-Bratislava (2015), grænseoverskridende delstrækning
- Palkovicovo-Mohács (2014)
- Flaskehalse i Rumænien og Bulgarien (2011)

Udvidelse af projekt nr. 20 vedrørende jernbaneforbindelsen over Femer Bælt

- Jernbaneforbindelse i Danmark over Øresund (2015)
- Jernbaneforbindelse i Tyskland fra Hannover (2015)
- Jernbaneforbindelse Hannover-Hamburg/Bremen (2015)

Projekt nr. 21: Søruter

Projekter af fælles interesse udpeget ifølge artikel 12a vedrørende en af følgende søruter:

- Sørute over Østersøen (som forbinder medlemsstaterne omkring Østersøen med medlemsstaterne i Central- og Vesteuropa) (2010)
- Vesteuropæisk sørute (som forbinder Den Iberiske Halvø via Atlanterhavsbugten med Nordsøen og Det Irske Hav) (2010)
- Sydøsteuropæisk sørute (som forbinder Adriaterhavet med Det Joniske Hav og den østlige del af Middelhavet, herunder Cypern) (2010)
- Sydvesteuropæisk sørute (det vestlige Middelhav), som forbinder Spanien, Frankrig og Italien, herunder Malta, og med forbindelse til den sydøsteuropæiske sørute⁴ (2010).

Projekt nr. 22: Jernbaneforbindelse Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden⁵

- Jernbaneforbindelse den græsk/bulgarske grænse-Kulata-Sofia-Vidin/-Calafat (2015)
- Jernbaneforbindelse Curtici-Brasov (mod Bucuresti og Constanta) (2010)
- Jernbaneforbindelse Budapest-Wien (2010), grænseoverskridende delstrækning
- Jernbaneforbindelse Brno-Prag-Nürnberg (2010), med Nürnberg-Prag som grænseoverskridende delstrækning

³ En del af denne forbindelse er sammenfaldende med den paneuropæiske korridor VII.

⁴ Herunder også forbindelse med Sortehavet.

⁵ En stor del af denne hovedtrafikrute falder sammen med den paneuropæiske korridor IV.

Projekt nr. 23: Jernbaneforbindelse Gdansk-Warszawa-Brno/Bratislava-Wien⁶

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

Projekt nr. 24: Jernbaneforbindelse Lyon/Genève-Basel-Duisburg-Rotterdam/-Antwerpen

- Lyon-Mulhouse-Mülheim⁷, med Mulhouse-Mülheim som grænseoverskridende delstrækning (2018)
- Genève-Milano/Novara-den schweiziske grænse (2013)
- Basel-Karlsruhe (2015)
- Frankfurt-Mannheim (2012)
- Duisburg-Emmerich (2009)⁸
- "Jern-Rhinen" Rheidt-Antwerpen (2010)

Projekt nr. 25: Motorvejsforbindelse Gdansk-Brno/Bratislava-Wien⁹

- Motorvejsforbindelse Gdansk-Katowice (2010)
- Motorvejsforbindelse Katowice-Brno/Zilina (2010), grænseoverskridende delstrækning
- Motorvejsforbindelse Brno-Wien (2009), grænseoverskridende delstrækning

Projekt nr. 26: Kombineret jernbane/vejforbindelse Irland/-Det Forenede Kongerige/Kontinentaleuropa

- Vej/jernbanekorridor, der forbinder Dublin med det nordlige (Belfast-Larne) og det sydlige Irland (Cork) (2010)¹⁰
- Vej/jernbanekorridor Hull-Liverpool (2015)
- Jernbaneforbindelse Felixstowe-Nuneaton (2011)
- Jernbaneforbindelse Crewe-Holyhead (2008)

Projekt nr. 27 : "Rail Baltica": Jernbaneforbindelse Warsawa-Kaunas-Riga-Tallinn

- Warsaw-Kaunas (2010)

⁶ En stor del af denne hovedtrafikrute falder sammen med den paneuropæiske korridor VI.

⁷ Omfatter højhastighedstogforbindelsen Rhinen-Rhône uden den vestlige forgrening.

⁸ Projekt nr. 5 (Betuwe-linjen) forbinder Rotterdam med Emmerich.

⁹ En stor del af denne hovedtrafikrute falder sammen med den paneuropæiske korridor VI.

¹⁰ Omfatter Essen-projekt nr. 13: Vejforbindelse Irland/Det Forenede Kongerige/Benelux.

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

Projekt nr. 28: "Eurocaprail" vedrørende jernbaneforbindelsen Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg

- Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg (2012)

Projekt nr. 29: Jernbaneforbindelse i den jonisk/adriatiske kombinerede korridor

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

Den forud aftalte frist for færdiggørelsen af anlægsarbejdet er anført i parentes. Fristerne for færdiggørelsen af anlægsarbejdet for projekt 1 til 20 og de nærmere oplysninger om delstrækningerne er hentet fra rapporten fra gruppen på højt niveau for så vidt de er angivet der.