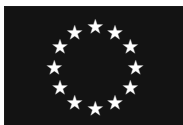


# EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

*Commissie verzoekschriften*

25.9.2009

## MEDEDELING AAN DE LEDEN

**Verzoekschrift 949/2003, ingediend door Alberto Perino (Italiaanse nationaliteit), namens de vereniging 'Habitat', over bezwaren tegen de hogesnelheidslijn tussen Turijn en Lyon**

**Verzoekschrift 523/2004, ingediend door Darjana Ronconi (Italiaanse nationaliteit), gesteund door één medeondertekenaar, over het spoorlijnproject Turijn-Lyon**

**Verzoekschrift 198/2005, ingediend door Marco Tomalino (Italiaanse nationaliteit), namens de *Coordinamento sanitario Valle di Susa*, over de gezondheidsrisico's die uitgaan van de aanleg van een hogesnelheidsspoorlijn tussen Turijn en Lyon**

### 1. Samenvatting van verzoekschrift 949/2003

Indiener vraagt namens een aantal milieu- en landbouwverenigingen en burgercomités een optreden van het Europees Parlement (vervoerscommissie) en de Europese Commissie met het oog op een voorafgaande beoordeling van alle milieu-, technische, sociale en economische problemen in verband met de uitvoering van het project van de nieuwe hogesnelheidslijn Turijn-Lyon en in het bijzonder van een spoorwegtunnel (met een lengte van 54 km) onder de Mont Cenis (Alpenovergang tussen Italië en Frankrijk). Hij geeft een aantal redenen tegen de aanleg van de nieuwe spoorlijn: hydrogeologische risico's, uranium- en asbest bevattende rotsen, mijn gas, thermische effecten, risico's voor waardevolle landbouw- en dichtbevolkte gebieden, een ongunstige kosten-batenverhouding, breed democratisch en maatschappelijk verzet van de betrokken bevolking. Hij wijst er ook op dat de Unie al (voor 150 miljoen euro) uitvoerbaarheidsstudies over het project heeft gefinancierd zonder de verwachte resultaten te bereiken, en dat aan Franse zijde negatieve rapporten en technische verslagen over het betrokken project bestaan. Hij vraagt daarom verdere financiële steun op te schorten voor de aanleg van nieuwe spoorlijnen, die risico's inhouden en niet economisch rendabel zijn, en in de plaats daarvan de bestaande en te weinig gebruikte spoorlijnen te verbeteren, (zoals de tunnel van Fréjus); hij vraagt in elk geval het gekozen traject opnieuw te bekijken en het duurste traject met de grootste milieu- en sociale gevolgen uit te sluiten, de grote geologische problemen in verband met het graafwerk vooraf aan te pakken en erop toe te zien dat alle procedures voor de beoordeling van de milieugevolgen en voor de aanbesteding van internationale werken in overeenstemming met de communautaire regelgeving worden toegepast.

### Samenvatting van verzoekschrift 523/2004

CM791817NL.doc

PE343.915v05-00

Indienster protesteert tegen het HST-spoorlijnproject Lyon-Turijn-Milaan (TAV/TAC) dat onder meer in een nieuwe Alpentunnel voorziet, omdat zij het project zowel uit economisch als uit milieuoogpunt ongeschikt vindt. Zo is er onder meer geen rekening gehouden met het felle verzet van de betrokken inwoners (3 000 handtekeningen) tegen het project. Zij wijst met name op de niet-inachtneming van de normen voor de afstand tussen woningen en de toekomstige spoorlijn (in het huidige project zou die afstand beperkt zijn tot 20-30m, terwijl het in Frankrijk voor de TGV minstens 150m is). Dit zou tot zware ongevallen en milieuschade kunnen leiden. Bovendien blijkt de grond in het benedendeel van het Susa-dal (waar de spoorwegwerkzaamheden beginnen) asbest aan de oppervlakte te bevatten en die in het bovendeeel van het dal radioactieve stoffen.

De indieners verzoeken derhalve om een interventie van het Europees Parlement en de Europese Commissie. Volgens hen heeft laatstgenoemde in antwoord op een soortgelijk verzoekschrift (12.4.2004) geantwoord dat er geen vergunning voor de uitvoering van het project overeenkomstig Richtlijn 85/337/EEG is verleend.

### **Samenvatting van verzoekschrift 198/2005**

Namens een vereniging van 100 artsen slaat indiener alarm met betrekking tot de risico's die de aanleg van een nieuwe hogesnelheidsspoorlijn en treinverbinding van hoge capaciteit tussen Turijn en Lyon voor de gezondheid van de bewoners van de lagere Susa-vallei en het noordwesten van Turijn met zich mee zal brengen. Hij vestigt de aandacht op het risico dat het gebied wordt vervuild met asbest en uranium, die daar beide in de natuur voorkomen. Wat betreft asbest (dat dodelijk is wanneer het in de lucht wordt verspreid) is het verraderlijke voorkomen daarvan bevestigd door een recent onderzoek van de universiteit van Siena over geologische geaardheid van de Susa-vallei. In dit verband dient te worden opgemerkt dat het project voor de aanleg van een hogesnelheidsspoorlijn geen plan ter bescherming van de gezondheid omvat, hoewel materiaal uit de bodem wordt verwijderd, getransporteerd en opgeslagen. Wat betreft uranium is reeds lang geleden een aantal aders in het grensmassief vastgesteld dat door de hoofdtunnel voor de treinverbinding zal worden doorbroken. Daarom vragen de ondertekenaars of het project voldoet aan de regels inzake milieueffectbeoordeling: het gaat voorbij aan de gezondheidsrisico's die uit de verspreiding van asbest- en uraniumdeeltjes door de lucht voortkomen, en houdt daarom geen rekening met de zeer hoge kosten die zijn verbonden aan het beperken van de gevolgen van de vervuiling in een vallei en een enorm stadsgebied.

## **2. Ontvankelijkheid**

Ontvankelijk verklaard op 23 maart 2004 (949/2003), 26 november 2004 (523/2004) en 11 juli 2005 (198/2005). De Commissie is om inlichtingen verzocht (artikel 202, lid 6, van het Reglement).

## **3. Antwoord van de Commissie op verzoekschrift 949/2003, ontvangen op 23 maart 2004**

- a. De Gemeenschap is bevoegd voor de identificatie van de infrastructuur die tot het Trans-Europese Netwerk (TEN) behoort, en voor de vaststelling van prioriteiten voor actie op dit terrein. In de communautaire richtsnoeren voor TEN-T werd de lijn Lyon-Turijn (een onderdeel van het prioritaire project nr. 6 Lyon-Turijn-Milaan-Venetië-Triëste) als prioritair project aangemerkt. De communautaire richtsnoeren werden in 1996 in het kader van de medebeslissingsprocedure vastgesteld (**door de Raad en het Europees Parlement**). In de

nieuwe richtsnoeren (die nog niet zijn vastgesteld) wordt aan het project verder prioriteit verleend. Tijdens de eerste lezing in het Europees Parlement in juli 2002 werd bevestigd dat Lyon-Turijn op het gebied van de TENs een prioritair project is.

Er dient evenwel aan te worden herinnerd dat de uitvoering van de projecten een exclusieve bevoegdheid van de lidstaten is. Alle aspecten van de levenscyclus van een infrastructuurproject (ontwerp – bouwvergunningen – aanleg, enz...) worden beheerd door de lidstaten of de projectontwikkelaar aan wie het project is toegewezen.

- b. In tegenstelling tot wat indiener beweert, wordt de Mont Cenis-lijn (tussen Chambéry en Turijn) niet slechts af en toe gebruikt. In werkelijkheid is het één van de TEN-T-lijnen met het grootste aantal internationale goederentreinen per dag. Toch was het verkeer op de lijn in de laatste tien jaar minder druk dan verwacht. Dat heeft drie redenen:
- i) het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor in de Unie is als gevolg van de slechte prestaties van de spoorwegexploitanten in de voorbije tientallen jaren drastisch geslonken;
  - ii) de lijn werd aangelegd tussen 1855 en 1870 en is dus verouderd (hoge stijgingspercentages, scherpe bochten, een verouderd elektrificatiesysteem, ...). Bovendien zijn de exploitatiekosten als gevolg van die karakteristieken hoog, vooral omdat ten minste twee, en voor de zwaarste treinen drie locomotieven moeten worden gebruikt;
  - iii) op de lijn is inderdaad nog enige capaciteit beschikbaar, maar wegens bovenvermelde beperkingen kan daarop geen hoogwaardige spoordienst worden aangeboden die concurrerend is met het wegvervoer op het gebied van reistijden, efficiëntie en klokvastheid. Voorts zijn op de lijn op dit ogenblik verbeteringswerkzaamheden aan de gang om de laadcapaciteit te verhogen (tot B+) en om de veiligheid te verbeteren. Na die werkzaamheden zullen meer treinen voor gecombineerd vervoer de lijn kunnen gebruiken en zal een proefproject voor een “rollende autoweg” worden opgezet. Aldus zal de periode worden overbrugd tussen nu en de ingebruikname van de nieuwe lijn tegen 2020. Door die werkzaamheden is de capaciteit van de lijn thans sterk beperkt, doordat tijdens de werkzaamheden voor de verhoging van de capaciteit van de Mont Cenis-tunnel slechts één spoor beschikbaar is. Die situatie blijft zeker tot eind 2006 onveranderd.
- c. De noord-zuid-corridors (tussen Italië en Noord-Europa via Zwitserland en Oostenrijk) vertegenwoordigen samen een aanzienlijk vervoersvolume. Op dit ogenblik is, zoals hierboven werd toegelicht, de lijn met het hoogste vervoersvolume (vracht) de Fréjus. Het dramatische ongeluk in de Mont Blanc-tunnel in 1999 – waarna die gedurende meer dan twee jaar was gesloten – heeft de zeer grote kwetsbaarheid van Italië aangetoond, dat de handel met zijn buurlanden voornamelijk over de weg laat verlopen. De lijn Lyon-Turijn is een onderdeel van een van de belangrijke corridors tussen Centraal- en Oost-Europa (in algemene zin, niet beperkt tot de nieuwe lidstaten) en het westen van Europa (Frankrijk – het Iberische schiereiland – de Britse eilanden). Als de verwachte groei van het vervoer alleen het wegvervoer ten goede komt, zal dat voor de inwoners van die gebieden en vooral voor de Alpendalen op het gebied van milieu en veiligheid grote gevolgen hebben. De noodzakelijke vermindering van de onevenwichtige verdeling tussen weg- en spoorvervoer – waarop in het Witboek van 2001 over het vervoerbeleid werd gewezen – betekent dat nieuwe spoorverbindingen tot stand moeten worden gebracht (waaronder ook de

lijn Lyon-Turijn) om het spoor concurrerender te maken. De nieuwe lijn zal de totstandbrenging mogelijk maken van een “rollende autoweg” – waarschijnlijk gebaseerd op het “Eurotunnel”-model – van de omgeving van Lyon tot de voorsteden van Milaan, om de druk van het zware wegvervoer op de Alpentunnels van de Mont Blanc en Fréjus te verminderen.

- d. Volgens de door de MS aan de Commissie verstrekte informatie werden de plaatselijke autoriteiten over de keuze van het traject van de lijn in Italië geconsulteerd. Als gevolg daarvan werd het oorspronkelijke plan op een aantal punten gewijzigd.
  - e. Zoals hierboven werd vermeld, is de Gemeenschap verantwoordelijk voor de vaststelling van de TEN-prioriteiten. De keuze van het traject en de technische opties blijft een bevoegdheid van de betrokken lidstaten.
  - f. De Commissie is niet goed vertrouwd met de stand van de andere door indiener vermelde projecten. Er dient aan te worden herinnerd dat de communautaire wetgeving voor elk project stipt moet worden nageleefd. Als kan worden aangetoond dat die wetgeving dreigt te worden geschonden, kunnen op communautair niveau maatregelen worden genomen om dat te voorkomen.
  - g. De door indiener vermelde studies – in het bijzonder die betreffende het milieu – worden op dit ogenblik door de projectontwikkelaar in het kader van zijn werkprogramma 2001-2006 uitgevoerd.
  - h. De Commissie financiert op dit ogenblik studies die – onder andere – tegen eind 2006 moeten zorgen voor een duidelijk kader voor de aanleg van de nieuwe infrastructuurvoorzieningen, meer bepaald:
    - technische opties voor de bouw van de tunnel;
    - milieubescherming en verlichtende maatregelen;
    - een financieel plan en juridische opties voor een mogelijke participatie van particuliere ondernemingen door middel van een partnerschap tussen de overheid en de particuliere sector.
- Voorts heeft de Franse regering – op het laatste CIADT (Comité Interministériel d’Aménagement et de Développement du Territoire) van 18 december 2003 – besloten het project als één van haar grote prioriteiten te handhaven en voor een adequate financiering van de studiefase tot eind 2006 te zorgen. Dat standpunt is strijdig met wat was gezegd in de “audit over vervoersinfrastructuur” die door de Franse Ministeries van Economie en Vervoer werd uitgevoerd en waarin slechts een gedeeltelijke beoordeling op korte termijn van de infrastructuurbehoeften in de westelijke Alpen was opgenomen.
- i. Zoals in punt 6 werd vermeld, geldt de communautaire milieuwetgeving integraal voor het project.

In het bijzonder wordt in Richtlijn 85/337/EEG van de Raad betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, als gewijzigd door Richtlijn 97/11/EG, bepaald dat de lidstaten de nodige maatregelen nemen om te verzekeren dat, voordat een vergunning wordt verleend, de projecten die een aanzienlijk milieueffect kunnen hebben, met name gezien hun aard, omvang of ligging, worden onderworpen aan een beoordeling van die effecten. Deze projecten worden omschreven in artikel 4, waarin naar de

bijlagen I en II van de richtlijn wordt verwezen.

In het kader van de milieueffectbeoordeling moet ook een raadpleging plaatsvinden van het publiek en de voor het milieu bevoegde autoriteiten. Met de resultaten van die raadplegingen en van de effectbeoordeling moet bij de vergunningsprocedure rekening worden gehouden. In artikel 7 van de richtlijn wordt de procedure toegelicht voor projecten die aanzienlijke effecten kunnen hebben op het milieu in een andere lidstaat. Die bepaling geeft de getroffen lidstaat (en de bevolking in die lidstaat) het recht om aan de uitgevoerde milieueffectbeoordeling deel te nemen. De lidstaten moeten zelf bepalen hoe die regelingen worden toegepast.

Het ziet ernaar uit dat vele van de door indiener geformuleerde bekommelingen in overeenstemming met de milieueffectrichtlijn zullen worden opgevangen voordat over de toekenning van een vergunning wordt beslist. Als die milieueffectbeoordelingen niet alle door de richtlijn voorgeschreven stappen omvatten, kan prima facie sprake zijn van een schending van de wetgeving. De Commissie zou die dan samen met de betrokken lidstaat onderzoeken. Op basis van de door indiener verstrekte informatie kan in dit concrete geval geen schending van de milieueffectrichtlijn worden vastgesteld. Als indiener gedetailleerde informatie kan verstrekken op basis waarvan de Commissie de problemen in het licht van voormelde richtlijnen kan beoordelen, kan de Commissie de zaak onderzoeken.

- j. Wat de opmerkingen van indiener over geluidshinder betreft, bepaalt de richtlijn over omgevingslawaai 2002/49/EG (PB L 189 van 18.7.2002) dat de bevoegde autoriteiten van de lidstaten op basis van gemeenschappelijke indicatoren strategische geluidskarten moeten opstellen om de bevolking over blootstelling aan geluid en de gevolgen daarvan te informeren, en dat ze actieplannen moeten opstellen om lawaai problemen aan te pakken in de grote agglomeraties en in de omgeving van grote vervoersinfrastructuurvoorzieningen, waaronder de spoorwegen. Voor drukke spoorwegen (meer dan 60 000 treinen per jaar) dienen de eerste karten en actieplannen respectievelijk tegen 2007 en 2008 te worden opgesteld. In de richtlijn worden geen geharmoniseerde grenswaarden voor blootstelling aan omgevingslawaai vastgesteld, maar wordt wel bepaald dat buurlidstaten bij de opstelling van actieplannen voor grensregio's moeten samenwerken.

#### **4. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 22 juni 2005**

De Commissie heeft de aanvullende documenten bestudeerd, die de heer Perino na de bijeenkomst van het Comité op 1/2 september 2004 heeft toegezonden.

De documenten roepen vragen op over de omvang van de voor het plan vereiste milieueffectbeoordeling in verband met de zogenaamde "Venaus"-diensttunnel. De Commissie heeft daarom de Italiaanse overheidsinstanties aangeschreven met de vraag om bijkomende inlichtingen te verschaffen op basis waarvan ze zal kunnen oordelen of de procedures correct zijn gevolgd.

De Commissie zal het Comité zo snel mogelijk van de resultaten van haar navraag op de hoogte brengen.

#### **5. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 3 februari 2006**

Zoals vermeld in de vorige mededeling aan de Commissie verzoekschriften van het Europees Parlement, besloot de Commissie inlichtingen in te winnen bij de Italiaanse overheidsinstanties over de omvang van de voor het plan vereiste milieueffectbeoordeling in verband met de zogenaamde "Venaus"-diensttunnel.

De Italiaanse overheidsinstanties verstrekten de Commissie op 5 augustus 2005 en op 13 september 2005 inlichtingen over de gevolgde milieueffectbeoordeling (die het onderwerp van verzoekschrift 949/2003 vormt) en eveneens over de kwesties uit verzoekschriften 523/2004 en 198/2005 (met name, in verband met de aanwezigheid van asbest in uitgegraven rotsen).

De antwoorden van de Italiaanse overheidsdiensten van 5 augustus en 13 september 2005 worden door de diensten van de Commissie geëvalueerd.

De Commissie zal de Commissie verzoekschriften zo snel mogelijk van de resultaten van haar evaluatie op de hoogte brengen.

## **6. Antwoord van de Commissie, ontvangen op 10 november 2006.**

Naar aanleiding van de vergadering van de Commissie verzoekschriften van 25 januari 2006 heeft de Commissie met belangstelling kennis genomen van het verslag van de ‘fact-finding mission’ van de Commissie verzoekschriften. In de voorliggende mededeling wenst de Commissie bepaalde punten van het verslag (punten 1, 3, 4, 5, 6, 7 en 8 van de Conclusies) te verduidelijken en de Commissie verzoekschriften op de hoogte te brengen van de laatste ontwikkelingen in dit dossier.

- 1. Er werd in het dossier reeds heel wat vooruitgang geboekt sinds de hoorzitting van de Commissie verzoekschriften. Behalve de institutionalisering van het ‘observatorium’ van de Susa-vallei, waarvan de oprichting in december 2005 was voorgesteld, vond op 4 juli 2006 een eerste vergadering plaats van de voornaamste instanties die aan dit observatorium deelnemen.  
In opdracht van de regering trok de Italiaanse minister voor infrastructuur, Dhr. di Pietro, overigens het gedeelte over Italiaans grondgebied van het project van de ‘Legge Obiettivo’ in, waardoor er een dienstenvergadering kon worden georganiseerd (waaraan alle partijen deelnemen die bij de verwezenlijking van de nieuwe lijn betrokken zijn), die begin augustus 2006 voor het eerst samenkwam. In deze context besloot de Italiaanse overheid een volledige milieueffectbeoordeling te laten uitvoeren.  
Het gaat hierbij om concrete vorderingen, geboekt door de Italiaanse overheid, die ten volle beantwoordt aan de door de Commissie verzoekschriften uitgedrukte wensen.
- 3, 4. en 5. Het project Lyon-Turijn wordt gedefinieerd als ‘TAV – Treno ad Alta Velocità’ (‘hogesnelheidstrein’) – zo ook in de conclusies van het verslag. De Commissie wenst eraan te herinneren dat het gaat om een gemengde lijn met prioriteit voor vrachtvervoer. De vrachtdimensie verleent dit project zijn grote meerwaarde, aangezien ze het mogelijk maakt om in een gevoelig gebied als de Alpen de doelstelling inzake de overschakeling van de ene vervoermodus op de andere (vrachtvervoer over de weg op vrachtvervoer per spoor) te verwezenlijken, zoals vastgelegd in het Witboek over het Europese vervoersbeleid dat in 2001 werd goedgekeurd.  
Teneinde te kunnen antwoorden op een voorstel van de inwoners van de Susa-vallei, dat door de Commissie verzoekschriften werd herhaald en waarin werd opgeroepen tot ‘meer transparantie door de Europese burgers objectieve informatie over dit project te verschaffen’, eiste Mevr. Loyola de Palacio dat onafhankelijke experts de studies die betrekking hebben op de aspecten gezondheid, milieu en de keuze voor een nieuwe lijn, eerder dan de vernieuwing van de oude lijn, onafhankelijk zouden evalueren.  
Wat de meest kritieke punten betreft, zijnde het risico inzake asbest en radon, analyseerden

de deskundigen de studies en methodologie die door LTF werd gebruikt, en vergeleken deze met significante voorbeelden, zoals de nieuwe Zwitserse spoorwegdoorgangen. Ze kwamen tot het besluit dat de methodologie correct werd toegepast en dat de voorgestelde maatregelen de gezondheidsrisico's voor de arbeiders en plaatselijke bevolking tot een minimum kunnen beperken. De deskundigen bevelen echter aan om aanvullende studies uit te voeren teneinde de gevolgen voor het milieu en de gezondheid beter te kunnen inschatten, onder meer met betrekking tot hydrogeologie of de verwerking van specie. Over de kwestie of er een nieuwe lijn dient worden aangelegd dan wel of de huidige lijn moet worden gemoderniseerd, brengen de deskundigen elementen aan die belangrijk kunnen zijn voor het debat. De bestaande lijn is een openluchtlijn die talloze dorpen aandoet. Wat het internationale gedeelte betreft dat zich aan Italiaanse zijde bevindt, zal de nieuwe lijn echter bijna volledig ondertunneld worden en het gebruik ervan zal dan ook veel minder nadelig zijn dan het huidige traject: 57 van de 61 km van het traject bevindt zich in een tunnel.

- 6. Wat dit punt betreft, verwijzen we naar drie beginselen:
  - a. De prioriteiten van het TEN-netwerk zijn door de Raad en het Europees Parlement in medebeslissing met het Parlement goedgekeurd (Besluit nr. 884/2004);
  - b. De uitvoering van projecten, zoals de keuze van het traject en de technische opties, behoort krachtens het subsidiariteitsbeginsel tot de bevoegdheid van de betrokken lidstaten.
  - c. Uiteraard zijn deze projecten onderworpen aan de communautaire regelgeving inzake milieu en het gunnen van overheidsopdrachten die verplicht dient te worden nageleefd.
  
- 7. Betreffende dit punt beklemtoont de Commissie dat de Commissie naar aanleiding van verzoekschrift nr. 949/2003 op eigen initiatief een zaak heeft geopend (2005/2157) en besloten heeft om bij de Italiaanse overheid informatie los te krijgen inzake de draagwijdte van de milieueffectbeoordeling die voor dit project wordt vereist, met een specifieke verwijzing naar de 'Venaus'-diensttunnel. De Italiaanse overheid ging op 5 augustus 2005 en 13 september 2005 in op het verzoek van de Commissie en verschaftte informatie over de gevolgde procedure voor milieueffectbeoordeling (die het onderwerp uitmaakt van verzoekschrift nr. 949/2003) en over de punten die aan bod kwamen in verzoekschriften 523/2004 en 198/2005 (met name in verband met de aanwezigheid van asbest in de uitgegraven rotsen). De antwoorden van de Italiaanse overheid van 5 augustus 2005 en 13 september werden niet als toereikend beschouwd, aangezien ze niet verduidelijken of de milieueffecten van de Venaus-tunnel waren beoordeeld. Op 18 november 2005 richtte de Commissie dan ook een nieuw verzoek op om meer informatie tot de Italiaanse overheid, en eiste opheldering over de milieueffectbeoordeling van de Venaus-tunnel evenals over de maatregelen die de Italiaanse overheid van plan is te nemen om ervoor te zorgen dat het ganggesteente wordt opgeruimd overeenkomstig de communautaire wetgeving voor afval. De zaak werd besproken tijdens een vergadering in Rome op 27 januari 2006 tussen de Italiaanse overheid en de diensten van de Commissie. Tijdens deze vergadering onderstreepte de Italiaanse overheid dat de Italiaanse regering in december 2005 had besloten om een nieuwe milieueffectbeoordeling te laten uitvoeren, waarin met name de Venaus-tunnel zou worden geëvalueerd. Met de bouw van de tunnel zou niet van start worden gegaan alvorens de resultaten van de nieuwe studie bekend waren. Dit werd bevestigd bij schrijven van 17 februari 2006.

Op 29 mei 2006 schreef de Commissie de Italiaanse overheid nogmaals aan over de

draagwijdte van Richtlijn 85/337/EEG zoals gewijzigd, met de vraag of Italië wilde bevestigen dat de werken niet zouden worden aangevat alvorens overeenkomstig deze richtlijn een volledige milieueffectbeoordeling is uitgevoerd. Italië bevestigde dit bij schrijven van 28 juni 2006.

De Commissie merkt bovendien op dat het met redenen omkleed advies dat tegen Italië werd uitgebracht in verband met de inbreukprocedure nr. 2002/5170 betrekking heeft op de non-conformiteit van de Italiaanse wetgeving en niet op de toepassing van de Italiaanse wetgeving in individuele gevallen. De Commissie maakt echter regelmatig gebruik van haar voorrechten onder het EG-verdrag, niet alleen om erop toe te zien dat de Italiaanse wetgeving die de richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling moet omzetten, op één lijn wordt gebracht met de communautaire regelgeving, maar ook dat deze regelgeving correct wordt toegepast in individuele zaken. Dit is met name het voorwerp van zaak 2005/2157 met betrekking tot het project Turijn-Lyon. Zoals hierboven vermeld kan tot op heden geen enkele schending van de MEB-richtlijn worden vastgesteld.

Tot slot onderstreept de Commissie dat Richtlijn 85/337/EEG zoals gewijzigd niet vereist dat er ter evaluatie van transnationale projecten één enkele transnationale MEB-procedure wordt uitgevoerd, maar wel dat er een informatie-uitwisselingsprocedure wordt gevolgd teneinde te kunnen garanderen dat in de processen voor het inwinnen van informatie en overleg, evenals de uiteindelijke beslissing, die kenmerkend zijn voor de MEB-procedure, rekening wordt gehouden met de grensoverschrijdende gevolgen van het project.

Er zou een gezamenlijke MEB kunnen worden uitgevoerd op vrijwillige basis, en de partijen van het Verdrag van Espoo inzake milieueffectbeoordeling in grensoverschrijdend verband hebben richtsnoeren aangenomen die aangeven hoe dit kan worden bereikt. De richtsnoeren inzake vrijwillige MEB's zijn eveneens van toepassing in de context van de MEB-richtlijn (die het Verdrag in de EU toepast). De Commissie benadrukt dat het ontbreken van een gezamenlijke MEB geen inbreuk vormt op de communautaire regelgeving.

- 8. De Commissie wenst te benadrukken dat ze het Europees Parlement, en met name de Commissie verzoekschriften, steeds alle inlichtingen heeft verstrekt die noodzakelijk zijn voor een beter inzicht in het project, met name met het oog op het bezoek van leden van de Commissie verzoekschriften aan de Susa-vallei. De Commissie heeft bovendien zorgvuldig en gedetailleerd geantwoord op alle vragen die haar door het Europees Parlement werden gesteld inzake het project Lyon-Turijn, en Vice-voorzitter Barrot kwam persoonlijk antwoorden op de vragen die hem door de Commissie verzoekschriften en vervoer werden gesteld, die op 20 juni 2006 bijeen kwamen.

In de conclusies wordt bovendien aangegeven dat *'insufficient publicity or no publicity at all was given – for example – to the appointment and mandate of acting Commissioner Loyola de Palacio'*.

De Commissie heeft, overeenkomstig de procedure in artikel 17bis van de beslissing van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004, waarin de prioritaire projecten van het Transeuropees vervoersnet worden vastgelegd (besluit nr. 884/2004/EG), het Europees Parlement geraadpleegd vóór de aanstelling van Europese coördinatoren. De vice-voorzitter van de Commissie, de heer Jacques Barrot, stuurde op 8 maart 2005 een brief naar de heer Paolo Costa, voorzitter van de Commissie vervoer en toerisme van het Parlement. De Commissie vervoer en toerisme evenals de Begrotingscommissie van het Parlement brachten



een gunstig advies uit inzake de aanstelling van 6 Europese coördinatoren. Dit advies werd op 12 juli 2005 bevestigd door de Conferentie van voorzitters van het Europees Parlement, getuige een brief d.d. 20 juli 2005 van de Voorzitter van het Europees Parlement, Josep Borrell Fontelles. De Commissie verduidelijkt dat de inhoud van de opdracht evenals het mandaat van Europees coördinator zijn omschreven in het kader van de raadpleging van het Europees Parlement. Rekening houdend met deze elementen is de Commissie van mening dat over de aanstelling van Europese coördinatoren voldoende en duidelijk werd gecommuniceerd.

De aanstelling van zes Europese coördinatoren door de Commissie was tevens het thema van een persvergadering van vicevoorzitter Barrot op 20 juli 2005, in aanwezigheid van de Europese coördinatoren. Deze gebeurtenis kreeg heel wat ruchtbaarheid in de Italiaanse media, zoals blijkt uit de talloze artikelen die zowel in de nationale als de regionale pers verschenen.

De Europese coördinator van het prioritair project nr. 6, mevr. Loyola de Palacio, trok op uitnodiging van de plaatselijke overheid op 24 november 2005 naar de Susa-vallei. Tijdens haar bezoek ontmoette mevr. de Palacio alle plaatselijke verkozenen, aan wie ze het belang van het project uitlegde in het licht van de prioriteiten van het Europese vervoersbeleid. Op 24 april 2006 ontmoette ze ook in Turijn alle vertegenwoordigers van de lokale, regionale en nationale overheden, aan wie ze de resultaten van de door deskundigen voor de Commissie uitgevoerde studie voorlegde, om zo de belangrijkste vragen van de inwoners van de vallei over de impact van het project te beantwoorden.

Tot slot keurde de Commissie op 13 september 2006 een mededeling goed, waarin de verslagen van de 6 Europese coördinatoren na één jaar activiteit worden voorgesteld, waaronder dat van mevr. de Palacio, die daarin de balans opmaakt van de vorderingen van het project.’

**7. Antwoord van de Commissie**, ontvangen op 25 september 2009 op verzoekschriften 949/2003, 523/2004, 198/2005 en 786/2007.

Sinds augustus 2009 bevinden de werkzaamheden aan de nieuwe hogesnelheidslijn tussen Lyon en Turijn zich nog steeds in de voorbereidingsfase. Met de bouw van de tunnel zelf is noch in Frankrijk, noch in Italië een aanvang gemaakt; om de voorbereidingsfase af te kunnen ronden zijn nog wat aanvullende voorbereidende onderzoeken noodzakelijk, waaronder aanvullend onderzoek in het kader van de milieueffectbeoordeling. Vier verkenningstunnels maken deel uit van de voorbereidingen voor de constructiefase van de tunnel – drie aan de Franse en één aan de Italiaanse kant. Twee van de drie verkenningstunnels in Frankrijk zijn klaar en de laatste zal dit najaar gereed zijn. De werkzaamheden ten behoeve van de Italiaanse verkenningstunnel zijn nog niet begonnen omdat er moet worden gewacht op formele goedkeuring voor het tunneltracé aan die kant. Waarschijnlijk zullen de civieltechnische werken aan de Italiaanse verkenningstunnel in de eerste helft van 2010 van start kunnen gaan.