



22.4.2010

## KOMUNIKAT DLA POSŁÓW

Dotyczy: Petycji 1512/2009, którą złożyła Evelyn Schlögl (Austria) w imieniu Initiative Lebenswertes Wipptal, w sprawie sprzeciwu wobec budowy tunelu pod przełęczą Brenner stanowiącego część korytarza TEN nr 1

### 1. Streszczenie petycji

W imieniu licznych obywatelskich grup działania funkcjonujących zarówno po austriackiej, jak i włoskiej stronie przełęczy Brenner, w przedmiotowej petycji wyrażono powszechny sprzeciw wobec budowy tunelu pod przełęczą Brenner, który stanowi część korytarza TEN nr 1. Argumentacja koncentruje się na a) związku planowanych kosztów budowy (rzekomo zaniżonych) z prognozami ruchu w przyszłości (rzekomo zawyżonymi) oraz b) zgodności z procedurami w zakresie oceny oddziaływania na środowisko podyktowanymi na mocy przepisów unijnych.

### 2. Dopuszczalność

Petycja uznana została za dopuszczalną dnia 29 stycznia 2010 r. Zwrócono się do Komisji, aby dostarczyła informacje (art. 202 ust. 6 Regulaminu).

### 3. Odpowiedź Komisji, otrzymana dnia 22 kwietnia 2010 r.

Projekt priorytetowy nr 1, oś kolejowa Berlin–Weronia/Mediolan–Bologna–Neapol–Messyna–Palermo, to jeden z 30 projektów priorytetowych, o których mowa w decyzji 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Komisja Europejska przyjęła swój program wieloletni na lata 2007–2013 i zarezerwowała 960 milionów euro z 5,1 miliarda euro na projekt priorytetowy nr 1 Berlin–Palermo. Ogromna

większość tej sumy (786 milionów euro) zostanie zainwestowana w projekt budowy tunelu pod przełęczą Brenner. W związku z projektem budowy tunelu pod przełęczą Brenner wydano dwie decyzje. Pierwsza decyzja dotyczy badań, w tym tunelów pilotażowych, i obejmuje okres od 1 grudnia 2008 r. do końca 2013 r. Całkowita suma wsparcia wynosi w tym wypadku 193 miliony euro przy pięćdziesięcioprocentowej stopie dofinansowania. Druga decyzja dotyczy prac nad głównym tunelem, które będą trwały od 2010 r. do końca 2013 r., a całkowita suma wsparcia wynosi 593 miliony euro przy dwudziestosiedmioprocentowej stopie dofinansowania. Program wieloletni na lata 2007–2013 został przyjęty po skonsultowaniu się z Parlamentem Europejskim i z państwami członkowskimi, od których Komisja uzyskała zdecydowane wsparcie.

Ponieważ projekt jest bardzo skomplikowany pod względem finansowym i technicznym, Komisja postanowiła powołać prof. Karela Van Mierta na europejskiego koordynatora tego projektu<sup>1</sup>. Karel Van Miert uważnie i krytycznie śledził projekt od 20 lipca 2005 r. do 22 czerwca 2009 r., kiedy to niespodziewanie zmarł.

Europejski koordynator przedstawiał roczne sprawozdanie z działalności<sup>2</sup>, demonstrując wyniki swoich działań. Sprawozdania te były przedstawiane Komisji, a następnie przesyłane państwom członkowskim i Parlamentowi Europejskiemu. W swoim ostatnim sprawozdaniu z działalności z dnia 17 czerwca 2009 r. koordynator wyraźnie postanowił skupić się na transgranicznym, transalpejskim odcinku Monachium–Werona (korytarz Brenner), ustalając warunki prawidłowego wdrożenia projektu. Doprowadziło to do stworzenia konsorcjum Brenner Corridor Platform (BCP) w maju 2007 r. i powołania grupy roboczej ds. struktury finansowej w grudniu 2008 r., co zapewniło zintegrowane podejście, które nie tylko obejmuje kontynuację samego projektu infrastrukturalnego, lecz również wprowadza takie aspekty jak interoperacyjność, terminale i związane z nimi aspekty kolei, monitorowanie środowiska naturalnego, towarzyszące środki polityczne i wreszcie zależności między koleją, drogami, środowiskiem naturalnym i energią.

Konsorcjum Brenner Corridor Platform (BCP) dąży do wprowadzenia ścisłej współpracy między wszystkimi zaangażowanymi partnerami, skupiając trzy państwa członkowskie (Austrię, Niemcy, Włochy), pięć regionów (Bawarię, Tyrol, Górny Adyge, Trydent, Weronę) i przedsiębiorstwa kolejowe. Jej celem jest zaproponowanie rozwiązania w związku z gwałtownym wzrostem ruchu drogowego prowadzącym do korków, którego nie można oddzielić od poszanowania standardów ochrony środowiska naturalnego, takich jak normy jakości powietrza i hałasu.

BCP opracowało program działania dla Brenner 2009, który obejmuje listę 50 krótko-, średnio- i długoterminowych środków, od prognoz natężenia ruchu drogowego, ulepszeń infrastrukturalnych, analizy czasów przejazdu, przepustowości terminalu, spraw związanych z interoperacyjnością, po związane z projektem wnioski dotyczące polityki oraz wspólną deklarację podpisaną w Rzymie 18 maja 2009 r. przez państwa członkowskie, pięć regionów

---

<sup>1</sup> Decyzja C (2005) 2754 z dnia 20 lipca 2005 r., powołująca sześciu europejskich koordynatorów niektórych projektów transeuropejskiej sieci transportowej.

<sup>2</sup> Sprawozdanie to można znaleźć na stronie:  
[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european\\_coordinators/2009\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm)

i przedsiębiorstwa infrastruktury kolejowej.

Grupa robocza ds. struktury finansowej została powołana w celu prowadzenia szczegółowego *screeningu* projektu pod kątem jego kosztów i harmonogramu, w tym badań leżących u jego podstaw oraz ewentualnej struktury finansowej i modeli finansowych. Austria i Włochy, Europejski Bank Inwestycyjny (EBI) i Brenner Base Tunnel Societas Europaea (BBT SE) wzięły udział w tych dobrze określonych i ograniczonych czasowo działaniach. Działalność tej grupy doprowadziła do opracowania znacznej liczby dokumentów, w tym pisma od EBI przedstawiającego śródkresową analizę projektu budowy tunelu pod przełęczą Brenner oraz projekt struktury finansowej.

Projekt BBT (tunel pod przełęczą Brenner) został poddany szerokiej gamie ocen oddziaływania na środowisko naturalne zgodnie z wymogami ustanowionymi w dyrektywie Rady 85/337/EWG (znanej jako dyrektywa o ocenie oddziaływania na środowisko naturalne lub dyrektywa OOS<sup>1</sup>). Przedmiotowa społeczność, obejmująca również organizacje ochrony środowiska naturalnego, mogła wziąć udział w konsultacjach oraz, zwłaszcza w pierwszej połowie 2008 r., wyrazić swoje uwagi i opinie przed podjęciem decyzji o złożeniu wniosku o pozwolenie na inwestycję, udzielone ostatecznie w kwietniu 2009 r. W pozwoleniu na inwestycję oświadcza się, że – zgodnie z właściwym ustawodawstwem obowiązującym w Austrii – w 2003 r. władze krajowe Włoch zostały zawiadomione o projekcie i proponowanej koncepcji oceny oddziaływania na środowisko naturalne. Koncepcja ta stała się również przedmiotem konsultacji społecznych. Uwagi zgłoszone podczas procesu konsultacji OOS doprowadziły do przeprowadzenia badań uzupełniających i dalszej optymalizacji projektu.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko naturalne, o której mowa w dyrektywie 2001/42/WE, nie została przeprowadzona, ponieważ obowiązek ten dotyczy państw członkowskich dopiero od 21 lipca 2004 r. Decyzja 884/2004/WE, która wprowadziła projekt priorytetowy nr 1, weszła w życie 20 maja 2004 r.

Wszystkie strony zaangażowane w budowę korytarza Brenner potwierdzają, że niebawem rozpocznie się ostateczna realizacja projektu i że jeszcze nigdy nie miał on bardziej dojrzałej formy. W 2010 r. rozpoczną się prace nad głównym tunelem.

Komisja działała zgodnie ze zobowiązaniem wynikającym z art. 171 TFUE, zgodnie z którym bierze się pod uwagę potencjalną efektywność gospodarczą projektów. Stworzyła ona ramy, które wprowadzają ścisłą współpracę między wszystkimi zaangażowanymi partnerami i obejmują konkretne środki wykraczające poza kontynuację projektu czysto infrastrukturalnego.

Oceny oddziaływania na środowisko naturalne (OOS) zostały zakończone w obydwu państwach członkowskich zaangażowanych w projekt.

Finansowanie projektu częściowo opiera się na wieloletnim programie TEN-T na lata 2007–2013, który uzyskał poparcie Parlamentu Europejskiego i państw członkowskich.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Rady 85/337/EWG, zmieniona dyrektywami 97/11/WE i 2003/35/WE w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (*Dz.U. L 175 z 5.7.1985, s. 40–48*).

Szczegółowy *screening* finansowy projektu został przeprowadzony przez grupę roboczą ds. struktury finansowej, w skład której weszły: Austria, Włochy i EBI. Wyniki prac tej grupy roboczej zostały przedstawione w czwartym rocznym sprawozdaniu z działalności europejskiego koordynatora Karela Van Mierta.