

# EUROPEES PARLEMENT

1999



2004

*Zittingsdocument*

DEFINITIEVE VERSIE  
**A5-0110/2004**

25 februari 2004

**\*\*\*I**

## **VERSLAG**

over het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet  
(COM(2003) 564 – C5-0485/2003 – 2001/0229(COD))

(Hernieuwde voorlegging)

Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme

Rapporteur: Philip Charles Bradbourn

### ***Verklaring van de gebruikte tekens***

- \* Raadplegingsprocedure  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*I Samenwerkingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*II Samenwerkingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\* Instemming  
*Meerderheid van de leden van het Parlement, behalve in de in de artikelen 105, 107, 161 en 300 van het EG-Verdrag en in artikel 7 van het EU-Verdrag bedoelde gevallen*
- \*\*\*I Medebeslissingsprocedure (eerste lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen*
- \*\*\*II Medebeslissingsprocedure (tweede lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van het gemeenschappelijk standpunt*  
*Meerderheid van de leden van het Parlement voor de verwerping of amendering van het gemeenschappelijk standpunt*
- \*\*\*III Medebeslissingsprocedure (derde lezing)  
*Meerderheid van de uitgebrachte stemmen voor de goedkeuring van de gemeenschappelijke ontwerp tekst*

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de door de Commissie voorgestelde rechtsgrondslag.)

### ***Amendementen op wetsteksten***

Door het Parlement aangebrachte wijzigingen worden in vet cursief aangegeven. De markering in mager cursief is een aanwijzing voor de technische diensten en betreft passages in de wetstekst waarvoor een correctie wordt voorgesteld (bijvoorbeeld aperte fouten of weglatingen in een taalversie). Dergelijke correcties moeten worden goedgekeurd door de betrokken technische diensten.

## INHOUD

|  | <b>Blz.</b> |
|--|-------------|
| PROCEDUREVERLOOP .....                                     | 4           |
| ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT..... | 6           |
| TOELICHTING .....  | 21          |

## PROCEDUREVERLOOP

Op 30 mei 2002 bepaalde het Parlement in eerste lezing zijn standpunt inzake het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2001) 544 – C5-0478/2001 – 2001/0229(COD)).

Bij schrijven van 26 september 2002 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 156 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het gewijzigde voorstel in voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2002) 542 – 2001/0229(COD)).

Bij schrijven van 2 oktober 2003 diende de Commissie, overeenkomstig artikel 251, lid 2 en artikel 156 van het EG-Verdrag, bij het Parlement het voorstel in voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2003) 564 – 2001/0229(COD)).

Op 9 oktober 2002 en 20 oktober 2003 gaf de Voorzitter van het Parlement kennis van de verwijzing van deze voorstellen naar de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme als commissie ten principale en naar de Begrotingscommissie, de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en naar de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid als medeadviserende commissies (C5-0447/2002 en C5-0485/2003)).

Op verzoek van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme bracht de Voorzitter van het Parlement de Commissie er op 21 november 2003 per brief van op de hoogte dat het van mening is dat de indiening van het Commissievoorstel op 2 oktober 2003 een hernieuwde voorlegging aan het Parlement vormt, overeenkomstig de bepalingen van artikel 71, lid 1, tweede streepje van het Reglement van het Parlement, en dat de commissie ten principale de wijzigingen aan het oorspronkelijke voorstel zou herzien en wijzigen, overeenkomstig de procedure vastgesteld voor een eerste lezing.

De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme benoemde reeds op haar vergadering van 20 november 2001 Philip Charles Bradbourn tot rapporteur.

Zij behandelde het Commissievoorstel en het ontwerpverslag op haar vergaderingen van 21 januari en 18 februari 2004.

Op laatstgenoemde vergadering hechtte zij met 44 stemmen voor en 2 tegen bij 2 onthoudingen haar goedkeuring aan de ontwerpwetgevingsresolutie.

Bij de stemming waren aanwezig: Paolo Costa (voorzitter), Rijk van Dam en Gilles Savary (ondervoorzitters), Philip Charles Bradbourn (rapporteur), Pedro Aparicio Sánchez (verving Danielle Darras), Graham H. Booth (verving Alain Esclopé), Luigi Cocilovo, Nirj Deva (verving Rolf Berend), Jan Dhaene, Den Dover (verving Felipe Camisón Asensio), Garrelt Duin, Giovanni Claudio Fava, Markus Ferber (verving Christine de Veyrac), Francesco Fiori (verving Margie Sudre overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Jacqueline Foster, Mathieu J.H. Grosch, Catherine Guy-Quint (verving Bernard Poignant), Konstantinos Hatzidakis, Ewa Hedkvist Petersen, Liam Hyland (verving Gerard Collins overeenkomstig artikel 153, lid 2 van het Reglement), Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (verving

Sérgio Marques), Dieter-Lebrecht Koch, Giorgio Lisi, Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Bill Miller (verving John Hume), Enrique Monsonís Domingo, Francesco Musotto, James Nicholson, Josu Ortuondo Larrea, Peter Pex, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Ingo Schmitt, Elisabeth Schroedter (verving Nelly Maes), Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Hannes Swoboda (verving Brian Simpson), Joaquim Vairinhos, Ari Vatanen, Herman Vermeer, Dominique Vlasto (verving Dana Rosemary Scallon), Mark Francis Watts en Brigitte Wenzel-Perillo (verving Carlos Ripoll y Martínez de Bedoya).

De Begrotingscommissie, de Commissie industrie, externe handel, onderzoek en energie en de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en consumentenbeleid hebben besloten geen advies uit te brengen

Het verslag werd ingediend op 25 februari 2004.

## ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van het gewijzigde voorstel voor een beschikking van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (COM(2003) 564 – C5-0485/2003 – 2001/0229(COD))

(Medebeslissingsprocedure: eerste lezing – hernieuwde voorlegging)

*Het Europees Parlement,*

- gezien het voorstel houdende wijziging van het gewijzigde voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2003) 564)<sup>1</sup>,
  - gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2001) 544)<sup>2</sup>,
  - gezien het gewijzigde voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2002) 542)<sup>3</sup>,
  - gezien zijn in eerste lezing geformuleerde standpunt van 30 mei 2002<sup>4</sup>,
  - gelet op artikel 251, lid 2 en artikel 156 van het EG-Verdrag, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C5-0485/2003),
  - gelet op de artikelen 67 en 71, lid 1 van zijn Reglement,
  - gezien het verslag van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme (A5-0110/2004),
1. hecht zijn goedkeuring aan het Commissievoorstel, als geamendeerd door het Parlement;
  2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in dit voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
  3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendementen van het Parlement

Amendement 1  
Overweging 2

(2) De komende uitbreiding van de Unie en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de vervoerstakken alsook het feit dat de realisering van bepaalde prioritaire projecten meer dan tien jaar kan duren, nopen tot een

(2) De komende uitbreiding van de Unie en het streven naar een nieuw evenwicht tussen de vervoerstakken **en een infrastructuurnet dat is opgewassen tegen de groeiende eisen**, alsook het feit dat de realisering van

<sup>1</sup> Nog niet in PB gepubliceerd.

<sup>2</sup> PB C 362 E van 18.12.2001, blz. 205.

<sup>3</sup> PB C 20 E van 28.1.2003, blz. 274.

<sup>4</sup> PB C 187 E van 7.8.2003, blz. 22.

nieuw onderzoek van de lijst van projecten in bijlage III bij Beschikking nr. 1692/96/EG.

bepaalde prioritaire projecten meer dan tien jaar kan duren, nopen tot een nieuw onderzoek van de lijst van projecten in bijlage III bij Beschikking nr. 1692/96/EG.

#### *Motivering*

*Doel moet zijn een trans-Europees netwerk in het leven te roepen waarmee ook in de toekomst de groeiende goederen- en verkeersstroom kan worden opgevangen.*

#### Amendement 2

##### Overweging 5 bis (nieuw)

***(5 bis) De Gemeenschap moet haar middelen concentreren op de versterking van de basisinfrastructuur alvorens grote infrastructuurwerken aan te pakken die grote gevolgen hebben voor de economie en het milieu.***

#### Amendement 3

##### Overweging 6

(6) Er dienen mechanismen ter ondersteuning van de ontwikkeling van snelwegen op zee tussen de lidstaten te worden opgezet, teneinde de congestie te verminderen en perifere of insulaire landen toegankelijker te maken. De invoering van dergelijke mechanismen, die onder meer worden geflankeerd door aanbestedingsprocedures, mag geen afbreuk doen aan de communautaire mededingingsregels of aan de regels inzake overheidsopdrachten.

(6) Er dienen mechanismen ter ondersteuning van de ontwikkeling van snelwegen op zee tussen de lidstaten te worden opgezet, teneinde de congestie te verminderen en perifere of insulaire landen toegankelijker te maken. De invoering van dergelijke mechanismen, die onder meer worden geflankeerd door aanbestedingsprocedures, ***moet transparant en op de behoefte toegesneden zijn*** en mag geen afbreuk doen aan de communautaire mededingingsregels of aan de regels inzake overheidsopdrachten.

#### *Motivering*

*Er moet voor worden gezorgd dat de voorgestelde mechanismen transparant en toegesneden op de feitelijke vraag zijn.*

#### Amendement 4

##### Overweging 6 bis (nieuw)

***(6 bis) Voor de financiering van prioritaire projecten die de territoriale samenhang versterken moet mede gebruik worden gemaakt van de structuurfondsen, het Cohesiefonds en de ISPA-middelen.***

#### Amendement 5

##### Overweging 7

(7) Het is noodzakelijk de coördinatie te versterken tussen de lidstaten die betrokken zijn bij projecten die op dezelfde verbinding betrekking hebben, teneinde de rentabiliteit van de investeringen te verbeteren en de onderlinge afstemming en financiering ervan te vergemakkelijken.

(7) Het is noodzakelijk de coördinatie tussen de lidstaten die betrokken zijn bij projecten die op dezelfde verbinding betrekking hebben ***onder eigen verantwoordelijkheid van de lidstaten te versterken***, teneinde de rentabiliteit van de investeringen te verbeteren en de onderlinge afstemming en financiering ervan te vergemakkelijken.

#### *Motivering*

*Deze aanvulling is nodig om op deze plaats het subsidiariteitsbeginsel te onderstrepen.*

#### Amendement 6 Overweging 7 ter (nieuw)

***(7 ter) Steun voor de ontwikkeling van de snelwegen op zee dient te worden gezien als aanvulling op de communautaire subsidieverlening waarmee de ontwikkeling van de korte vaart in het kader van het Marco Polo-programma wordt aangemoedigd. De financiële steun die de Gemeenschap uit hoofde van beide instrumenten verstrekt, mag echter niet worden gecumuleerd.***

#### *Motivering*

*Het complementariteitsbeginsel moet hier nader worden uitgewerkt.*

#### Amendement 7 ARTIKEL 1, PUNT 3 Artikel 12 bis (Beschikking 1692/96/EG)

1. Het trans-Europese net van snelwegen op zee beoogt de goederenstroom op enkele zeeverbindingen te concentreren, zodat nieuwe levensvatbare, geregelde en frequente zeeverbindingen voor goederenvervoer tussen lidstaten ontstaan, teneinde de congestie te verminderen en de bereikbaarheid van insulaire en perifere staten te verbeteren.

2. Het trans-Europese net van snelwegen op zee omvat ***voorzieningen en infrastructuur*** waarbij ten minste twee havens gelegen in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Deze ***voorzieningen en infrastructuur*** omvatten havenvoorzieningen, elektronische systemen voor logistiek beheer en

1. Het trans-Europese net van snelwegen op zee beoogt de goederenstroom op enkele zeeverbindingen te concentreren, zodat nieuwe levensvatbare, geregelde en frequente zeeverbindingen voor goederenvervoer tussen lidstaten ontstaan, teneinde de congestie te verminderen en de bereikbaarheid van insulaire en perifere ***regio's en*** staten te verbeteren.

2. Het trans-Europese net van snelwegen op zee omvat ***algemene infrastructuurmaatregelen*** waarbij ten minste twee havens gelegen in twee verschillende lidstaten betrokken zijn. Deze ***algemene infrastructuurmaatregelen*** omvatten ***voorts*** havenvoorzieningen,



administratieve en douaneprocedures alsmede infrastructuur voor directe toegang tot de havens over land en over zee, ook in de winter, die door de in lid 1 bedoelde verbindingen worden benut.

3. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van snelwegen op zee worden door ten minste twee lidstaten voorgesteld. ***De voorgestelde projecten worden uitgevoerd in de vorm van publiek-private samenwerkingsverbanden volgens regels die het mogelijk maken, voordat steun uit nationale begrotingen wordt verleend, eventueel aangevuld met steun van de Gemeenschap, op een van de volgende wijzen aanbestedingsprocedures toe te passen:***

***a) door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven, gericht op de totstandbrenging van nieuwe verbindingen vanaf een haven van categorie A in de zin van artikel 12, lid 2, welke haven zij van tevoren kiezen binnen elk van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden;***

***b) voorzover de ligging van de havens vergelijkbaar is, door middel van openbare aanbestedingen die gezamenlijk door de betrokken lidstaten worden uitgeschreven en die gericht zijn tot consortiums waarin zowel ten minste scheepvaartmaatschappijen als havens zijn verenigd die in een van de in project nr. 21 van bijlage III omschreven zeegebieden zijn gelegen.***

4. De projecten van gemeenschappelijk belang hebben betrekking op ***voorzieningen en infrastructuur*** die het net van snelwegen

elektronische systemen voor logistiek beheer en administratieve en douaneprocedures alsmede infrastructuur voor directe toegang tot de havens over land en over zee, ook in de winter, die door de in lid 1 bedoelde verbindingen worden benut.

***2 bis. Waterwegen of kanalen die twee Europese snelwegen op zee met elkaar verbinden en in belangrijke mate bijdragen tot het bekorten van de trajecten over zee en tot efficiëntie- en tijdwinst in het vervoer over zee, maken deel uit van het trans-Europees net van snelwegen op zee.***

3. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese net van snelwegen op zee worden door ten minste twee lidstaten voorgesteld, ***die daarbij uitgaan van de feitelijke behoefte.***

***3 bis. De projecten van gemeenschappelijk belang in het trans-Europese netwerk van snelwegen op zee kunnen activiteiten omvatten die bredere voordelen bieden en niet aan bepaalde havens gekoppeld zijn, zoals ijsbreken, baggeren en informatiesystemen, waaronder systemen voor verkeersgeleiding en elektronische rapportage.***

4. De projecten van gemeenschappelijk belang hebben betrekking op ***algemene infrastructuurmaatregelen*** die het net van

op zee vormen en kunnen eventueel ook aanloopsteun inhouden, **bestemd voor de scheepvaartmaatschappijen die de in lid 1 bedoelde verbindingen exploiteren. De aanloopsteun is beperkt tot twee jaar en wordt slechts verleend indien bij de start op financiële problemen wordt gestuit. De omvang van die steun kan niet groter zijn dan het minimumbedrag dat nodig wordt geacht voor het starten van de desbetreffende verbindingen.**

snelwegen op zee vormen en kunnen eventueel ook aanloopsteun inhouden **volgens de criteria van het "Marco Polo"-programma.**

**4 bis. De Commissie publiceert als bijlage bij de communautaire richtsnoeren een exact financieel overzicht van de uitgaven voor uitrusting, infrastructuur en aanloop die in aanmerking komen voor steun en de verschillende communautaire financieringsbronnen: TEN-begroting, EFRO, Cohesiefonds.**

5. De projecten van gemeenschappelijk belang worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie.

5. De projecten van gemeenschappelijk belang worden ter goedkeuring voorgelegd aan de Commissie.

#### Motivering

*In de Duitse tekst moet de term "Hochgeschwindigkeitsseewege" worden vervangen door "Seeautobahnen", omdat het hier niet op de snelheid van de schepen aankomt.*

*Overeenkomstig de beginselen die gelden voor het opbouwen en uitbreiden van trans-Europese vervoersnetten, kan alleen subsidie worden verstrekt voor algemene infrastructuurmaatregelen en niet voor bedrijfsvoorzieningen en de operationele kosten van haven- en scheepvaartbedrijven en zeker niet voor de aankoop van schepen. Als voor een nieuwe verbinding aanloopsteun nodig mocht zijn, moeten daarvoor de criteria en beperkingen van het "Marco Polo"-programma gelden, dat na zorgvuldig overleg is goedgekeurd. De havens die een grotere rol in het net van snelwegen op zee moeten gaan spelen, moeten bovendien voldoen aan duidelijke minimumeisen. De lidstaten mogen zich in geen geval mengen in de bestaande concurrentie tussen de havens respectievelijk de scheepvaartondernemingen.*

*In het plan voor Europese snelwegen op zee gaat het om efficiënte, snelle en financieel gunstige zeeverbindingen. Waterwegen of kanalen kunnen daarbij onder bepaalde omstandigheden een ondersteunende rol spelen, wanneer zij - zoals het Nord-Ostsee-Kanal - twee snelwegen op zee met elkaar verbinden.*

*Andere activiteiten, zoals het gebruik van ijsbrekers en baggerschepen, moeten in deze tekst worden vermeld.*

*Behalve het budget voor de trans-Europese vervoersnetten kunnen een reeks andere communautaire financieringsbronnen worden aangeboord voor de cofinanciering van investeringen en aanloopsteun voor snelwegen op zee.*

*Ook andere openbare financieringsbronnen (staat en regionale en lokale overheden) kunnen een bijdrage leveren. Dit kader moet verduidelijkt worden, vooral met het oog op het communautaire toezicht op de steun uit openbare middelen, zodat de betrokken reders kunnen beschikken over*

*alle informatie die nodig is om een raming van de benodigde investeringen op te kunnen stellen.*

Amendement 8  
ARTIKEL 1, PUNT 4  
Artikel 17 bis, lid 1 (Beschikking 1692/96/EG)

1. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten of gedeelten van projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, te vergemakkelijken, kan de Commissie **in overleg met** de betrokken lidstaten een persoon aanwijzen die «Europese coördinator» wordt genoemd. De coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie. Zijn opdracht heeft in de regel betrekking op één project, maar kan indien nodig worden uitgebreid tot andere op dezelfde verbinding gelegen projecten.

1. Om een gecoördineerde uitvoering van bepaalde projecten of gedeelten van projecten die van Europees belang zijn verklaard, zoals bedoeld in artikel 19 bis, te vergemakkelijken, kan de Commissie **op verzoek van** de betrokken lidstaten **en na raadpleging van het Europees Parlement** een persoon aanwijzen die «Europese coördinator» wordt genoemd. De coördinator treedt op namens en voor rekening van de Commissie. Zijn opdracht heeft in de regel betrekking op één project, maar kan indien nodig worden uitgebreid tot andere op dezelfde verbinding gelegen projecten.

*Motivering*

*Overeenkomstig het beginsel dat de prioritaire verantwoordelijkheid voor de trans-Europese netwerken bij de lidstaten ligt (zie artikel 156, tweede alinea van het EG-Verdrag), dient de benoeming van een "Europese coördinator" te geschieden met goedkeuring van de betrokken lidstaten. De gekozen leden van het Europees Parlement dienen inspraak te hebben bij de benoeming van een "Europese coördinator".*

Amendement 9  
ARTIKEL 1, PUNT 4  
Artikel 17 bis, lid 4, letter b) (Besluit 1692/96/EG)

b) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van de Commissie over de voortgang in de realisering van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk is, over nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving en andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de specificaties van het project en over eventuele moeilijkheden en belemmeringen die een belangrijke vertraging tot gevolg kunnen hebben ten opzichte van de in bijlage III vermelde data;

b) stelt ieder jaar een rapport op ten behoeve van de Commissie **en het Europees Parlement** over de voortgang in de realisering van de projecten waarvoor hij verantwoordelijk is, over nieuwe ontwikkelingen in de regelgeving en andere ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de specificaties van het project en over eventuele moeilijkheden en belemmeringen die een belangrijke vertraging tot gevolg kunnen hebben ten opzichte van de in bijlage III vermelde data;

*Motivering*

*Het is belangrijk dat over de vooruitgang die de Coördinator boekt, jaarlijks bij de gekozen*

*leden van het Europees Parlement verslag wordt uitgebracht.*

Amendement 10  
ARTIKEL 1, PUNT 4  
Artikel 17 bis, lid 4, letter c) (Beschikking 1692/96/EG)

c) draagt bij aan de dialoog met de exploitanten, de gebruikers van het vervoer, de regionale en lokale autoriteiten en de vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld, teneinde beter op de hoogte te zijn van de vraag naar vervoer, de randvoorwaarden en de omvang van de diensten die benodigd zijn om het gebruik van de gefinancierde infrastructuur te optimaliseren.

c) draagt, ***in nauwe samenwerking met de autoriteiten van de betrokken lidstaten en onverminderd de procedures die gelden in het nationale recht ter zake***, bij aan de dialoog ***met name met de regionale en lokale autoriteiten en*** met de exploitanten, de gebruikers van het vervoer, de regionale en lokale autoriteiten en de vertegenwoordigers van het maatschappelijke middenveld, teneinde beter op de hoogte te zijn van de vraag naar vervoer, de randvoorwaarden en de omvang van de diensten die benodigd zijn om het gebruik van de gefinancierde infrastructuur te optimaliseren.

*Motivering*

*De Europese coördinator mag niet in de plaats treden van het particulier initiatief, maar moet een stimulerende rol spelen in projecten waarbij meerdere lidstaten betrokken zijn en wel in nauwe samenwerking daarmee. Overleg en dialoog moeten bovendien ingebed zijn in de bestaande wetgeving en procedures van de verschillende landen.*

*De regionale en lokale autoriteiten kunnen in geheel Europa een bijzonder waardevolle bijdrage leveren aan de werkzaamheden van de coördinator, aangezien zij over deskundigheid en ervaring bij de planning en uitvoering van verkeersprojecten ter plaatse beschikken. Alleen door - en niet zonder - de inschakeling van de betrokkenen ter plaatse kan een optimale en duurzame uitvoering van projecten worden gewaarborgd.*

Amendement 11  
ARTIKEL 1, PUNT 6  
Artikel 19, paragraaf 1, letter e) (Besluit 1692/96/EG)

e) bijdragen aan de territoriale samenhang van de Unie door integratie van de netten van de nieuwe lidstaten en verbetering van de verbindingen met de perifere gebieden;

e) bijdragen aan de territoriale samenhang van de Unie door integratie van de netten van de nieuwe lidstaten en verbetering van de verbindingen met de ***insulaire en*** perifere gebieden, ***in het bijzonder door de opname van regionale luchthavens en aanverwante diensten***;

*Motivering*

*Het is in het belang van Europa dat de projecten van de "autosnelwegen van de zee", die van algemeen belang zijn, spoedig worden opgestart.*

Amendement 12  
ARTIKEL 1, PUNT 6  
Artikel 19, lid 3 (Beschikking 1692/96/EG)

3. ***Vóór 2010*** maakt de Commissie een balans op van de ***geboekte vooruitgang en stelt zij***, indien nodig, een wijziging voor van de lijst van in bijlage III vermelde prioritaire projecten in overeenstemming met lid 1.

3. ***Na de vankrachtwording van deze beschikking*** maakt de Commissie ***eens in de drie jaar*** een balans op van de ***stand van uitvoering van de prioritaire projecten en de inzet van de betrokken financiële partners***. ***Zij stelt***, indien nodig, een wijziging voor van de lijst van in bijlage III vermelde prioritaire projecten in overeenstemming met lid 1 ***en legt dit voorstel in het kader van de medebeslissingsprocedure voor aan de Raad en het Europees Parlement***.

*Motivering*

*De Raad en het Europees Parlement moeten regelmatig op de hoogte worden gehouden van de stand van uitvoering van de prioritaire projecten en vooral de financiële aspecten daarvan, zodat zij bijlage III dienovereenkomstig kunnen aanpassen volgens de co-decisieprocedure.*

Amendement 13  
ARTIKEL 1, PUNT 7  
Artikel 19 bis, lid 1 (Beschikking 1692/96/EG)

1. De in bijlage III vermelde prioritaire projecten worden van Europees belang verklaard.

1. De in bijlage III vermelde prioritaire projecten worden van Europees belang verklaard. ***Bij de programmering van haar financiële behoeften geeft de Commissie de prioriteit aan projecten die van Europees belang zijn verklaard. In gebieden met weinig infrastructuur kan de Commissie ook voorstellen de spoorweginfrastructuur die naar de in bijlage III vermelde prioritaire projecten voert, van algemeen belang te verklaren. Deze verklaring geschiedt uitsluitend volgens de procedures die in het Verdrag en de daarop berustende besluiten zijn vastgesteld. Een willekeurige prioriteitenstelling ten aanzien van de in bijlage III vermelde prioritaire projecten is niet toelaatbaar.***

*Motivering*

*Daar de middelen op de begrotingslijn voor trans-Europese vervoersnetten beperkt zijn (600 miljoen euro per jaar), moet de financiering geconcentreerd worden op prioritaire projecten. In gebieden met weinig infrastructuur vereisen enkele spoorgedeelten de kwaliteitsnormen van een*

*trans-Europese lijn, daar zij van essentieel belang zijn voor de aansluiting op de assen van de prioritaire projecten. Voor de vaststelling van de prioritaire projecten in bijlage III geldt uitsluitend de medebeslissingsprocedure van Parlement en Raad overeenkomstig artikel 156 EGV. Deze procedure mag niet worden omzeild doordat de Raad eenzijdig een "programma voor snelle starters" goedkeurt. Het tijdschema voor de subsidiëring van de diverse projecten in bijlage III wordt dus alleen bepaald door de al vastgestelde criteria, zoals de stand van zaken bij de planning, financiering en uitvoering van een project.*

Amendement 14

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 19 bis, lid 5 bis (nieuw) (Beschikking 1692/96/EG)

***5 bis. De Commissie kan het Europees Parlement en de Ministerraad voorstellen om prioriteit te geven aan een deel van de in bijlage III genoemde projecten om de groei te stimuleren en bij te dragen tot de economische, sociale en territoriale samenhang en het intermodaal vervoer in de Europese Unie. Deze projecten krijgen dan een voorkeursbehandeling van de communautaire financieringsinstrumenten.***

*Motivering*

*Dit amendement heeft ten doel een rechtsgrond te creëren voor het "Quick Start" initiatief, een onderdeel van het Europese groei-initiatief. Bovendien moet het Europees Parlement regelmatig op de hoogte worden gehouden van de vorderingen daarbij door middel van het verslag dat de Commissie moet opstellen op basis van het geamendeerde artikel 19, lid 3.*

Amendement 15

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 19 bis, lid 6 (Besluit 1692/96/EG)

6. Indien blijkt dat de start van de werkzaamheden van een van de projecten die van Europees belang zijn verklaard, een belangrijke vertraging oploopt of zal oplopen ten opzichte van de termijn van 2010, verzoekt de Commissie de betrokken lidstaten om binnen drie maanden de redenen voor die vertraging op te geven. Na onderzoek van het ontvangen antwoord van de betrokken lidstaten kan de Commissie, met het oog op de bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap en met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, besluiten de "van Europees belang"-verklaring in te trekken.

6. Indien blijkt dat de start van de werkzaamheden van een van de projecten die van Europees belang zijn verklaard, een belangrijke vertraging oploopt of zal oplopen ten opzichte van de termijn van 2010, verzoekt de Commissie de betrokken lidstaten om binnen drie maanden de redenen voor die vertraging op te geven. Na onderzoek van het ontvangen antwoord van de betrokken lidstaten kan de Commissie, ***na raadpleging van het Europees Parlement***, met het oog op de bescherming van de financiële belangen van de Gemeenschap en met inachtneming van het evenredigheidsbeginsel, besluiten de "van Europees belang"-verklaring in te trekken.

*Motivering*

*De gekozen leden van het Europees Parlement moeten worden geraadpleegd, alvorens een project niet van Europees belang wordt verklaard.*

Amendement 16

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 19 bis, lid 7 (Besluit 1692/96/EG)

7. Vijf jaar na het voltooiën van een project van Europees belang of van een gedeelte ervan maken de betrokken lidstaten een balans op van de sociaal-economische en milieueffecten daarvan, waaronder begrepen het effect op het handelsverkeer tussen lidstaten, op de territoriale samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de resultaten van de opgemaakte balans.

7. Vijf jaar na het voltooiën van een project van Europees belang of van een gedeelte ervan maken de betrokken lidstaten een balans op van de sociaal-economische en milieueffecten daarvan, waaronder begrepen het effect op het handelsverkeer **en het vrije verkeer van personen en goederen** tussen lidstaten, op de territoriale samenhang en op de duurzame ontwikkeling. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de resultaten van de opgemaakte balans.

Amendement 17

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 19 bis, lid 10 (Besluit 1692/96/EG)

10. De in de leden 8 en 9 bedoelde gecoördineerde procedures en transnationale onderzoeken doen geen afbreuk aan de verplichtingen die uit de Gemeenschapswetgeving inzake milieubescherming voortvloeien, met name wat de beoordeling van het milieueffect betreft. De betrokken lidstaten stellen de Commissie in kennis van de aanvang en het resultaat van deze gecoördineerde procedures of transnationale onderzoeken.

10. De in de leden 8 en 9 bedoelde gecoördineerde procedures en transnationale onderzoeken doen geen afbreuk aan de verplichtingen die uit de Gemeenschapswetgeving inzake milieubescherming voortvloeien, met name wat de beoordeling van het milieueffect betreft. De betrokken lidstaten stellen de Commissie **en het Parlement** in kennis van de aanvang en het resultaat van deze gecoördineerde procedures of transnationale onderzoeken.

*Motivering*

*Het is van belang dat de gekozen leden van het Europees Parlement van de aanvang en het resultaat van deze procedures in kennis worden gesteld.*

Amendement 18

ARTIKEL 1, PUNT 7

Artikel 19 bis, lid 10 bis (nieuw) (Beschikking 1692/96/EG)

**10 bis. Als uit een beoordeling of onderzoek, als bedoeld in de leden 8, 9 en 10, blijkt dat het project of de projecten in**

***kwestie waarschijnlijk ongewenste sociale, economische of milieugevolgen zal/zullen hebben, overleggen de lidstaten met de Commissie over de vermindering van die gevolgen, met inbegrip van de mogelijkheid het project of de projecten van de prioriteitenlijst af te voeren.***

*Motivering*

*In een resolutie van 18 december 2003 (0598) over de resultaten van de Europese Raad van Brussel op 12 en 13 december 2003 stelt het Parlement dat "de prioriteiten voor de ontwikkeling van de TEN's strategisch moeten worden gepland met inachtneming van het algemeen belang, en dat de toegevoegde waarde van individuele projecten moet worden gewaarborgd via een uitgebreide effectbeoordeling". Willen dergelijke effectbeoordelingen werkelijk betekenis hebben, moeten de TEN-richtsnoeren beslist een bepaling bevatten die waarborgt dat alle relevante alternatieven in ogenschouw worden genomen als blijkt dat een project ongewenste sociale, economische of milieugevolgen zal hebben.*

Amendement 19

ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)

Bijlage III, Project nr. 6 (Beschikking 1692/96/EG)

Uitbreiding van project nr. 6 op de spoorlijn langs de as Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest-Oekraïense grens

- Venezia–Trieste/Koper–Divaca (2015)

- Ljubljana–Budapest (2015)

Uitbreiding van project nr. 6 op de spoorlijn langs de as Lyon–Trieste-**Divaca**/Koper–Ljubljana–**Maribor–Graz**–Budapest-Oekraïense grens

- Venezia–**Ronchi sud**-Trieste/Koper–Divaca-**Ljubljana** (2015)

- Ljubljana–**Maribor–Graz**–Budapest (2015)

- **spoorlijn Marseille–Turijn, met de Montgenèvre-tunnel als grensoverschrijdend gedeelte (2015)**

*Motivering*

*Het is van Europees belang dat het project zorgt voor de ontbrekende aansluitingen, met name de grensoverschrijdende lijn tussen Ronchi sud-Triëst en Divaca die de verbinding vormt van de lijn Ljoebljana-Boedapest met Italië (en dus ook met Frankrijk, Spanje en Portugal).*

*De gewijzigde lijst van prioritaire projecten voorziet in spoorcorridors naar het westen en naar het oosten zonder dat sprake is van een verbinding tussen beide. Snelle treinverbindingen tussen oost en west zijn nu bijna onmogelijk omdat deze altijd via Lyon of Parijs lopen.*

*De Alpen vormen een grote natuurlijke barrière voor de ontwikkeling van regio's als Provence-Alpes-Côte d'Azur. Met een spoorverbinding Marseille-Turijn (via het dal van de Durance en een tunnel onder de Montgenèvre-pas) zou tegen redelijke kosten een grensoverschrijdend tracé aangelegd kunnen worden dat een aanvulling zou zijn op de as Lyon-Turijn en de grensregio's en het Rhônedal zou ontsluiten.*

*De aanleg van de Montgenèvre-tunnel zou bovendien een nieuw intermodaal platform openen voor het transport vanaf Marseille.*



Amendement 20  
ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)  
Bijlage III, Project nr. 16 (Beschikking 1692/96/EG)

Uitbreiding van project nr. 16 op de  
goederenspoorlijn langs de as Sines-Madrid-  
Paris

- Spoorlijn Sines-Badajoz (2010)

Uitbreiding van project nr. 16 op de  
goederenspoorlijn langs de as  
Sines/*Algeciras*-Madrid-Paris

- Spoorlijn Sines-Badajoz/*Algeciras-  
Bobadilla* (2010)

- *Nieuwe centrale spoorlijn over de  
Pyreneeën met grote capaciteit (2015-2017)*

Amendement 21  
ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)  
Bijlage III, project 18, streepje 1 bis (nieuw) (Besluit 1692/96/EG)

- *alsmede maatregelen ter verbetering van  
de bevaarbaarheid tussen Straubing en  
Vilshofen (2013)*

*Motivering*

*Uitbreiding van de binnenvaartverbinding Rijn-Main-Donau heeft alleen zin wanneer de  
bevaarbaarheid van het traject Straubing-Filshofen gewaarborgd en uitgebreid wordt.*

Amendement 22  
ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)  
Bijlage III, Project nr. 21 (Beschikking 1692/96/EG)

Project nr. 21: Snelwegen op zee

Project van gemeenschappelijk belang, als  
bedoeld in artikel 12 bis, met betrekking tot  
een van de volgende snelwegen op zee:

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten  
gelegen aan de Oostzee met de lidstaten in  
Midden- en West-Europa worden  
verbonden) (2010)

- *West-Europese snelweg (waarbij het  
Iberisch schiereiland via de Atlantische  
boog met de Noordzee en de Ierse zee wordt  
verbonden)* (2010)

- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de  
Adriatische Zee met de Ionische Zee en het  
oostelijk deel van de Middellandse Zee  
wordt verbonden teneinde Cyprus op te  
nemen) (2010)

- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel

Project nr. 21: Snelwegen op zee

Project van gemeenschappelijk belang, als  
bedoeld in artikel 12 bis, met betrekking tot  
een van de volgende snelwegen op zee:

- Oostzeesnelweg (waarbij de lidstaten  
gelegen aan de Oostzee **onderling en** met de  
lidstaten in Midden- en West-Europa  
worden verbonden, **met inbegrip van de  
route door het Nord-Ostsee-Kanal**) (2010)

- *Noordzeesnelweg* (2010)

- *Atlantische snelweg* (2010)

- Zuidoost-Europese snelweg (waarbij de  
Adriatische Zee met de Ionische Zee en het  
oostelijk deel van de Middellandse Zee  
wordt verbonden teneinde Cyprus op te  
nemen) (2010)

- Zuidwest-Europese snelweg (westelijk deel

van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, inclusief Malta, met elkaar verbonden worden, en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese snelweg (2010)

van de Middellandse Zee), waarbij Spanje, Frankrijk en Italië, inclusief Malta, met elkaar verbonden worden, en aansluiting plaatsvindt op de Zuidoost-Europese snelweg (2010)

***- Voor elk van de betrokken zeeën wordt binnen een jaar door de Commissie een lijst opgesteld en gepubliceerd van specifieke projecten waarvoor de werken tijdens de lopende programmeringsperiode van start mogen gaan.***

#### Motivering

*In de Duitse tekst moet de term "Hochgeschwindigkeitsseewege" worden vervangen door "Seeautobahnen", omdat het hier niet op de snelheid van de schepen aankomt.*

*De verbetering van de Oostzeesnelweg moet zowel verbeteringen binnen het Oostzeegebied inhouden als betere verbindingen met de havens aan de Noordzee. Laatstgenoemde verbindingen kunnen zowel via Skagerrak en Kattegat lopen als via het Nord-Ostsee-Kanal.*

*De Atlantische oceaan en de Noordzee zijn drukbevaren zeeën. Zij moeten daarom als zodanig in het voorstel van de Commissie worden opgenomen en niet als onderdeel van de West-Europese snelweg, die niet echt zinvol is.*

#### Amendement 23

##### ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)

##### Bijlage III, Project nr. 25 (Beschikking 1692/96/EG)

Project nr. 25: Autosnelwegverbinding  
Gdansk–Brno/Bratislava-Wien  
- Autosnelweg Gdansk–Katowice (2010)  
- ***Autosnelweg*** Katowice–Brno/***Zilina***  
***(2010), grensoverschrijdend deel***  
- Autosnelweg Brno–Wien (2009),  
grensoverschrijdend deel

Project nr. 25: Autosnelwegverbinding  
Gdansk–Brno/Bratislava-Wien  
- Autosnelweg Gdansk–Katowice (2010)  
- Katowice–Brno-***Wien-Bratislava/Zilina-***  
***Budapest-Ivandar***  
- Autosnelweg Brno–Wien (2009),  
grensoverschrijdend deel

#### Motivering

*Door de noord-zuidcorridor van Zilina door te trekken naar Boedapest en de Hongaars-Kroatische grens zou een rechtstreekse verbinding van groot Europees belang ontstaan van de Oostzee tot de Adriatische Zee. Aangezien aan het weggedeelte in Kroatië en Bosnië wordt gewerkt en hiervoor geen communautaire middelen nodig zijn, zijn met de voorgestelde uitbreiding geen grote extra bedragen gemoeid.*

*NB: De oorspronkelijke volgorde van de namen wijkt zowel af van die op kaart 18 van de groep-Van Miert als van die voor het tweede subproject, de snelweg Katowice-Brno/Zilina.*

#### Amendement 24

##### ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)

##### Bijlage III, Project nr. 29 (Beschikking 1692/96/EG)

Project nr. 29: Spoorlijn van de intermodale corridor Ionische/Adriatische zee

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

Project nr. 29: Spoorlijn van de intermodale corridor Ionische/Adriatische/**Zwarte** zee ("**Corridor VIII**")

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa (2012)
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata (2014)
- **Bari-Durazzo-Sofia-Varna/Burgas (Zwarte zee) (2020)**

#### *Motivering*

*Opneming van de Balkan in de TEN is van wezenlijk belang voor de integratie van deze landen in de EU. Daar niet al deze landen op dit moment kandidaat zijn voor toetreding en deze dus niet in aanmerking komen voor steun uit de structuurfondsen, moet makkelijker toegang worden gegeven tot EIB-leningen of de EU-middelen die voor dit gebied zijn bestemd.*

#### Amendement 25

##### ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)

Bijlage III, Project nr. 29 bis (nieuw) (Beschikking 1692/96/EG)

#### **Project N°29 bis: Binnenwatertraject Seine-Schelde**

- **verbeteren van de bevaarbaarheid Deulemont-Gent (2012)**
- **verbeteren van de bevaarbaarheid Compiègne-Cambrai (2012)**

#### *Motivering*

*Met dit project kunnen de verbindingen tussen de drie grote waterwegstelsels in Frankrijk, België en Nederland aanzienlijk worden verbeterd.*

*Aangezien de Raad heeft besloten dit project op te nemen op de lijst met prioritaire projecten in bijlage III en er dus in beide landen kan worden begonnen met de planning, financiering en uitvoering van het project, moet ook het Parlement zich over dit project buigen, temeer daar ernaar wordt gestreefd de herziening van de trans-Europese netwerken in één lezing af te ronden.*

*Een goede Seine-Schelde-verbinding kan de vervoerde vracht over de weg met ¼ verminderen en zal bijdragen tot de ontlasting van de dichtgeslibte wegverbindingen tussen de Benelux en de Parijse regio. Het Europees Parlement is altijd de pleitbezorger geweest van de binnenvaart. Het ontwikkelen van deze missing link zou een grote stap vooruit zijn in het bevorderen van de binnenvaart.*

#### Amendement 26

##### ARTIKEL 1, PUNT 8 (b)

Bijlage III, Project nr. 29 ter (nieuw) (Beschikking 1692/96/EG)

#### **Project nr. 29 ter: Spoorwegverbinding Praha-Linz-Ljubljana**

- **Spoorlijn Praha-České Budějovice (2010)-**

*Linz (2016)*

*- Spoorlijn Linz-Graz-Ljubljana-Zagreb (2016)*

*- Spoorlijn Wien-Graz-Ljubljana/Villach-Koper/Trieste*

*- Spoorlijn Wien-Graz-Ljubljana/Villach-Koper/Trieste (2018)*

#### *Motivering*

*Met de trans-Europese netwerken wordt een substantiële verbetering beoogd van de sociaal-economische samenhang in de Europese Unie, met name ten aanzien van de landen die op 1 mei 2004 lid van de Unie worden. De grensoverschrijdende spoorwegprojecten Praha-Linz (2010) en Maribor-Graz (2015) staan al op lijst 3 van de High Level Group onder voorzitterschap van Karel van Miert. Verlenging richting Zagreb loopt vooruit op een toekomstige uitbreiding van de Unie met landen in Zuidoost-Europa. Mede in het licht van het eind maart te verwachten advies van de Commissie inzake het toetredingsverzoek van Kroatië is een verbinding van de Unie met Kroatië noodzakelijk.*

*Het hier vermelde traject van Wenen via Graz richting Venetië/Triëst/Koper (via Villach) respectievelijk Graz-Ljubljana vormt een centraal onderdeel van de as Warschau-Praag/Brno-Wenen-Adria en is daarom voor heel Europa van belang, vooral ook met het oog op toekomstige uitbreidingen van de Unie met landen in Zuidoost-Europa, die voor hun sociaal-economische ontwikkeling behoefte hebben aan dergelijke infrastructuurverbindingen met het gebied van de Unie.*

## TOELICHTING

### PROCEDURE

De wetgevingsprocedure betreffende de actualisering en implementatie van de communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet loopt sinds oktober 2001. Het Parlement bepaalde zijn standpunt in eerste lezing al in mei 2002, maar om de juiste beslissingen te kunnen nemen op het gebied van

- de selectie van strategische corridors en projecten en
- de instelling van een wettelijk en administratief kader om de ontwikkeling van grensoverschrijdende projecten te vergemakkelijken<sup>1</sup>,

was een diepgaande pan-Europese studie nodig op het hoogste niveau. De groep op hoog niveau, voorgezeten door Karel Van Miert, bracht bij de Commissie verslag uit op 30 juni 2003. Het huidige Commissievoorstel houdende wijziging van het in september 2002 ingediende gewijzigde voorstel<sup>2</sup>, is het antwoord van de Commissie op dit verslag.

Het economische belang van de enorme investeringen die voor de aanleg van het trans-Europese vervoersnet nodig zijn, is in oktober 2003 niet ontsnapt aan de aandacht van de Europese Raad. Gelet op de slappe prestaties van de Europese economie de jongste tijd, verzocht de Raad de lidstaten een gezond macro-economisch beleid te blijven voeren, structurele hervormingen te bespoedigen en investeringen in netwerken en kennis te bevorderen. Als antwoord hierop bereidde de Europese Commissie het Europees groei-initiatief voor en met name een lijst van projecten die klaar zijn om te worden opgestart en die betrekking hebben op segmenten van de 29 prioritaire vervoersprojecten die tot dusver zijn geselecteerd.

Hoewel dit "snelstartprogramma", wat transport betreft, onlosmakelijk verbonden is met de lijst van prioritaire projecten voor de ontwikkeling van het TEN-T<sup>3</sup>, is het verslag over het groei-initiatief alleen gericht aan de Raad. Een aantal leden van de Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme hebben ernstige twijfels geuit over de wettelijkheid van de gevolgde procedure, aangezien deze op het eerste gezicht de mogelijkheid van het Parlement aantast om zijn standpunt bekend te maken. Volgens de Commissie is de "snelstartlijst" geen shortlist van projecten die eventueel een voorkeursbehandeling krijgen, maar een lijst van voldragen en startklare componentiële projecten, gekozen uit alle projecten die op de 29 corridors van het TEN-T betrekking hebben.

### HET COMMISSIEVOORSTEL

Het huidige Commissievoorstel omvat twee belangrijke aspecten. In de eerste plaats wordt in de bijlage voorgesteld om negen nieuwe, door de groep op hoog niveau geïdentificeerde strategische corridors toe te voegen aan de lijst van prioritaire projecten die al in eerste lezing door het Parlement was goedgekeurd in mei 2002, en om acht bestaande projecten uit te breiden. Deze nieuwe projecten en de voorgestelde uitbreidingen zijn nodig om het TEN-T aan te passen aan de behoeften van een uitgebreid Europa. De methode die door de groep op hoog niveau is gehanteerd om de projecten te selecteren, namelijk de mate waarin de lidstaten in de procedure participeren is bepalend voor het engagement van de lidstaten om de projecten te voltooien en

---

<sup>1</sup> Grensoverschrijdende projecten leden in het verleden onder problemen als gevolg van de verschillende nationale regels en methoden.

<sup>2</sup> COM(2002) 542.

<sup>3</sup> Trans-Europees vervoersnet.

draagt de goedkeuring van de rapporteur weg, zodat hierbij wordt aanbevolen de lijst ongewijzigd goed te keuren.

In de tweede plaats zijn de wijzigingen van de Commissie bedoeld om te voorzien in de wettelijke bepalingen die nodig zijn voor de ontwikkeling van "autosnelwegen van de zee" en voor de rationalisering en de vereenvoudiging van procedures opgestart in het kader van grensoverschrijdende projecten. Deze uiterst loffelijke doelstellingen dragen eveneens de goedkeuring van de rapporteur weg, zodat alleen kleine, maar significante wijzigingen worden voorgesteld.

Het Europees Parlement hecht terecht veel belang aan de TEN-T-strategieën, aangezien het van de belangrijkste instrumenten zijn voor de goede werking van de interne markt. Om in de 21ste eeuw te kunnen concurreren, moet Europa beschikken over een coherente en efficiënte transportinfrastructuur, die is aangepast aan de behoeften van een Unie die zowel omvangrijker wordt als belangrijker.

Om de procedures te rationaliseren en de uitvoering van de projecten te bespoedigen worden met het voorstel een aantal nieuwe ideeën geïntroduceerd of uitgewerkt. Transnationale projecten moeten van Europees belang worden verklaard. In haar inleiding en samenvatting wijst de Commissie erop dat uit de ervaring blijkt "dat prioritaire projecten op diverse moeilijkheden stuiten die in verband staan met het gebrek aan middelen, met de organisatie van de gezien de transnationale dimensie noodzakelijke coördinatie tussen de lidstaten of met de versnippering van de bouwvergunningsprocedures". Als projecten van Europees belang worden verklaard, heeft dit als gevolg dat deze projecten prioriteit krijgen in het kader van de financieringsregels van de financiële instrumenten waarop een beroep wordt gedaan<sup>1</sup>.

Met hetzelfde doel stelt de Commissie voor dat voor sommige projecten van Europees belang een Europese Coördinator wordt aangewezen, wiens taken worden opgesomd in artikel 17 bis van het voorstel. De creatie van de post van Europees Coördinator zal ongetwijfeld zorgen voor een vlotter verloop van de procedures en voor schaalvoordelen, maar de rapporteur is van mening dat het Parlement, net als de lidstaten, met betrekking tot de aanwijzing moet worden geraadpleegd. De voortgangsrapporten die de Coördinator ten behoeve van de Commissie moet opstellen<sup>2</sup>, moeten ook worden toegezonden aan het Parlement, opdat dit naar behoren op de voortgang kan toezien.

Voorts moeten inspanningen worden geleverd om ervoor te zorgen dat de Commissie en de Coördinator niet hetzelfde werk leveren. Amendementen zijn ingediend om dit te voorkomen.

In een aantal gevallen wordt in de Commissietekst niet de belangrijke rol erkend die het Parlement rehtens in het kader van het TEN-T op het gebied van toezicht en controle moet spelen. Zo moet volgens de rapporteur voor een uitvoeringshandeling als de intrekking van de "van Europees belang"-verklaring van een project, bedoeld in artikel 19 bis, het Parlement vooraf worden geraadpleegd. Hetzelfde geldt, in hetzelfde artikel, voor de inkennisstelling door de lidstaten van de aanvang en het resultaat van gecoördineerde procedures of transnationale onderzoeken: deze moet niet alleen aan de Commissie, maar ook aan het Parlement zijn gericht, overeenkomstig de bepalingen van het interinstitutioneel akkoord inzake comitologie en met name het controlerecht van het Parlement.

---

<sup>1</sup> Het Cohesiefonds en het Pretoetredingsinstrument voor structuurbeleid (ISPA)

<sup>2</sup> Artikel 17 bis, lid 4, punt b).

De rapporteur stelt tevreden vast dat de herziene lijst van prioritaire projecten ook voorziet in de ontwikkeling van "autosnelwegen van de zee". Die zijn duidelijk nodig, als Europa wil slagen in een reële modusverschuiving in zijn transportstrategie en de dreigende blokkering voorkomen. De rapporteur is evenwel van mening dat project 21 onvoldoende precies is gedefinieerd. Bijgevolg wordt de Commissie verzocht binnen een jaar een lijst te publiceren van specifieke projecten binnen de vastgestelde corridors die kunnen worden uitgevoerd tijdens de lopende of een van de volgende programmeringsperiodes.

Artikel 3, lid 2 van het herziene Commissievoorstel bevat een lijst van de componenten van het trans-Europese netwerk, luchthavens inbegrepen. Zoals reeds vermeld bij de eerste lezing, is de rapporteur van mening dat in het bijzonder de regionale luchthavens moeten worden vermeld, die in het trans-Europese transport een steeds belangrijker rol spelen.

Artikel 19 bis van de gewijzigde tekst heeft ook betrekking op de balans die de lidstaten moeten opmaken van de sociaal-economische effecten, de milieueffecten en het effect op het handelsverkeer die door de realisatie van projecten die van Europees belang zijn verklaard, worden veroorzaakt. De rapporteur is van mening dat deze balans ook betrekking moet hebben op het effect van projecten op het vrije verkeer van personen en goederen.

Grote infrastructuurprojecten zullen altijd gevolgen hebben voor het milieu. De ontwikkeling van duurzaam transport mag evenwel niet worden gezien als discriminerend, doordat een transportmodus voorkeur krijgt ten nadele van andere. De rapporteur is van mening dat de specifieke doelstellingen in artikel 19, lid 1, punt f van de Commissietekst kunnen worden gehaald door deze tekst te vervangen door een ruimere formulering.

## **CONCLUSIE**

Op voorwaarde van de hierboven genoemde amendementen en met het hierboven geformuleerde voorbehoud betreffende sommige punten, beveelt de rapporteur aan het Commissievoorstel met spoed goed te keuren.