



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Plenarhandling

A7-0022/2013

31.1.2013

BETÄNKANDE

om den särskilda rapporten från Europeiska ombudsmannen angående
undersökningen av klagomål 2591/2010/GG mot Europeiska kommissionen
(Wiens flygplats)
(2012/2264(INI))

Utskottet för framställningar

Föredragande: Margrete Auken

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION	3
MOTIVERING	10
RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET	14

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS RESOLUTION

om den särskilda rapporten från Europeiska ombudsmannen angående undersökningen av klagomål 2591/2010/GG mot Europeiska kommissionen (Wiens flygplats) (2012/2264(INI))

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av den särskilda rapporten från Europeiska ombudsmannen till Europaparlamentet,
- med beaktande av artikel 228 i EUF-fördraget,
- med beaktande av sitt beslut 94/262/EKSG, EG, Euratom av den 9 mars 1994 om föreskrifter och allmänna villkor för ombudsmannens ämbetsutövning¹, särskilt artikel 3.7,
- med beaktande av artikel 205.2 första meningen i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för framställningar (A7-0022/2013), och av följande skäl:
 - A. Enligt artikel 228 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt har Europeiska ombudsmannen befogenhet att från varje unionsmedborgare ta emot klagomål om missförhållanden i unionsinstitutionernas, unionsorganens eller unionsbyråernas verksamhet.
 - B. Klagomål från EU-medborgarna är en viktig informationskälla beträffande eventuella överträdelser av unionsrätten.
 - C. I artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna föreskrivs att ”var och en har rätt att få sina angelägenheter behandlade opartiskt, rättvist och inom skälig tid av unionens institutioner, organ och byråer”.
 - D. Administrativa missförhållanden definieras varken i fördragen eller i Europeiska ombudsmannens stadga. Det innebär att denna uppgift lämnas till ombudsmannen, med förbehåll för EU-domstolens tolkningsrätt. I sin första årsrapport lämnade ombudsmannen en icke uttömmande förteckning över agerande som utgör ett administrativt missförhållande.
 - E. Efter Europaparlamentets uppmaning att fastställa en exakt och tydlig definition av administrativa missförhållanden uppgav ombudsmannen i sin årsrapport 1997 att ”ett administrativt missförhållande uppstår när ett offentligt organ inte handlar i enlighet med en bestämmelse eller princip som är bindande för organet”.
 - F. Denna definition kompletterades med ett uttalande om att ombudsmannen vid undersökningar av om en unionsinstitution eller ett unionsorgan har handlat i enlighet med

¹ EGT L 113, 4.5.1994, s. 15.

en bestämmelse eller princip som är bindande för organet, först och främst måste fastställa om institutionen eller organet har handlat lagenligt.

- G. Ombudsmannen övervakar också tillämpningen av de kodexar för god förvaltningssed som institutionerna har fastställt och som innehåller allmänna förvaltningsrättsliga principer, däribland principen om god service, samt stadgan om de grundläggande rättigheterna, som i alla avseenden är tillämplig på alla delar av EU:s egen förvaltning.
- H. Ombudsmannen har under de senaste 16,5 åren lagt fram 18 särskilda rapporter och därmed hittills visat prov på stor samarbetsvilja och beredskap att ta ansvar genom att använda sådana rapporter till Europaparlamentet endast som ett sista politiskt verktyg. Ombudsmannen har därigenom visat sin allmänna vilja att uppnå lösningar som präglas av samförstånd.
- I. Denna särskilda rapport gäller kommissionens hantering av ett klagomål som lämnades in till den 2006 på initiativ av 27 medborgare som bekämpade vad de såg som de negativa konsekvenserna av utbyggnaden av Wiens flygplats.
- J. I artikel 2 i direktivet om miljökonsekvensbedömning (MKB-direktivet)¹ anges att ”medlemsstaterna ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att projekt som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan [...] blir föremål för en bedömning av denna påverkan innan tillstånd ges”.
- K. Kommissionen drog slutsatsen att arbetena i fråga hade genomförts utan den obligatoriska miljökonsekvensbedömningen och skickade den 21 mars 2007 en formell underrättelse till Österrike avseende landets underlåtelse att utarbeta en miljökonsekvensbedömning. I sitt svar av den 7 maj 2007 kunde Österrike inte bestrida att de berörda infrastrukturåtgärderna hade lett och fortfarande ledde till en betydande ökning av flygtrafiken och medföljande störningar över Wien, dvs. att de berörda åtgärderna medförde en betydande miljöpåverkan.
- L. Med tanke på att de berörda arbetena inte hade avslutats och inte heller var nära att avslutas föredrog kommissionen att försöka nå en överenskommelse med de österrikiska myndigheterna för att i möjligaste mån åtgärda denna försummelse i stället för att anmäla Österrike till EU-domstolen. Kommissionen kom överens med de österrikiska myndigheterna om att de skulle utarbeta en efterhandsmiljökonsekvensbedömning för att bland annat fastställa vilka begränsningsåtgärder som skulle behövas för att minska följderna av bullret för de personer som bor nära flygplatsen.
- M. Ombudsmannen godtog kommissionens valda tillvägagångssätt. Klagandena var missnöjda med hur efterhandsmiljökonsekvensbedömningen genomförts. De kritiserade särskilt att de inte hade haft tillgång till rättslig prövning enligt MKB-direktivet och att det österrikiska transportministeriet, som var den myndighet som var ansvarig för bedömningen, var samma myndighet som tidigare beviljat tillstånden för arbetena i fråga och därmed befann sig i en intressekonflikt.

¹ Rådets direktiv 85/337/EEG av den 27 juni 1985 om bedömning av inverkan på miljön av vissa offentliga och privata projekt, i dess ändrade lydelse.

- N. Efter sin undersökning drog ombudsmannen slutsatsen att han inte kunde fastställa att kommissionen hade försäkrat sig om att efterhandsmiljökonsekvensbedömningen hade genomförts på vederbörligt sätt. Eftersom förfarandet pågick och kommissionen hade uppgett att den skulle avsluta överträdelseförfarandet först när den var övertygad om att de österrikiska myndigheterna vidtagit nödvändiga åtgärder, avslutade ombudsmannen sin undersökning då han inte ansåg att det i det skedet behövdes några fler insatser från hans sida.
- O. I november 2010 vände sig klagandena återigen till ombudsmannen. Ombudsmannen inledde en andra undersökning, under vilken han granskade kommissionens akt. Ombudsmannen ansåg att akten inte visade att de påpekanden som klagandena framfört under den period då efterhandsmiljökonsekvensbedömningen genomförts hade diskuterats med de österrikiska myndigheterna, och inte heller att ombudsmannens beslut i fråga om det första klagomålet hade gett upphov till ytterligare korrespondens utöver rapporterna om miljökonsekvensbedömningen från Österrike.
- P. Detta förhållande fick ombudsmannen att dra slutsatsen att kommissionen hade bortsett från hans slutsatser från den första undersökningen. Ombudsmannen ansåg i synnerhet att kommissionen inte hade varit konsekvent i sina svar till honom om möjligheterna till rättslig prövning av efterhandsmiljökonsekvensbedömningen och att kommissionen inte heller krävt att en annan myndighet än transportministeriet, som hade gett tillstånd för arbetena, skulle utses för att utarbeta miljökonsekvensbedömningen.
- Q. Ombudsmannen utfärdade ett förslag till rekommendation till kommissionen, där han uppmanade den att ”ompröva sin inställning till hanteringen av klagomålet om överträdelse angående Wiens flygplats och åtgärda de brister som påpekats av ombudsmannen”. Ombudsmannen påpekade också att detta innebar att ”kommissionen i sina fortsatta åtgärder i överträdelseförfarandet borde beakta de nationella myndigheternas skyldighet att se till att i) klagandena får tillgång till ett prövningsförfarande, och ii) åtgärder vidtas för att hantera en uppenbar intressekonflikt i tillämpningen av direktiv 85/337/EEG”.
- R. När det gällde den första punkten hävdade kommissionen i sitt svar till ombudsmannen att den hade tagit upp frågan om tillgång till rättslig prövning med de österrikiska myndigheterna, men att den hade godtagit myndigheternas ståndpunkt att detta skulle ha gett upphov till problem i den nationella lagstiftningen om rättsliga förfaranden. Kommissionen påpekade att de österrikiska myndigheterna hade åtagit sig att se till att de kumulativa effekterna av de tidigare anläggningsarbetena, som endast bedömts i efterhand, skulle beaktas fullständigt i en miljökonsekvensbedömning av en tredje start- och landningsbana som skulle omfattas av ett fullständigt rättsligt prövningsförfarande.
- S. När det gällde det andra påståendet om administrativa missförhållanden hävdade kommissionen att MKB-direktivet inte innehåller några bestämmelser om befogenhetsfördelning för de miljökonsekvensbedömningar som ska utarbetas av medlemsstaterna. Enligt subsidiaritetsprincipen får medlemsstaterna organisera sina förvaltningar som de finner lämpligt, och de är följaktligen helt fria att besluta om vilken myndighet som ska ha ansvar för förfarandena enligt MKB-direktivet. Det är en allmän förvaltningsrättslig princip i alla medlemsstater att en myndighet som har fattat ett

lagstridigt beslut som har varit föremål för ett administrativt överklagande eller en domstolsdom också har ansvar för att åtgärda situationen.

- T. Ombudsmannens förslag till rekommendation beaktades således inte, och han ansåg att detta ärende utgjorde ett exempel på en situation där kommissionen underlåtit att vidta lämpliga korrigerande åtgärder med avseende på en tydlig överträdelse av EU:s lagstiftning genom att se till att efterhandsmiljökonsekvensbedömningen utarbetades på ett opartiskt sätt och att den dessutom hade bortsett från ombudsmannens rekommendation om tillgång till rättslig prövning i samband med miljökonsekvensbedömningen.
- U. Ombudsmannen ansåg därför att det var lämpligt att uppmärksamma Europaparlamentet på ärendet.
- V. Den 26 oktober 2012 antog kommissionen ett förslag om översyn av MKB-direktivet. Utskottet för rättsliga frågor har utarbetat ett initiativbetänkande med en begäran om en allmän reglering av de administrativa förfarandena för EU:s egen förvaltning.

Ombudsmannens rekommendation

1. Europaparlamentet välkomnar Europeiska ombudsmannens särskilda rapport, som belyser viktiga problem med tillämpningen av MKB-direktivet och genomförandet av överträdelseförfarandena.
2. Europaparlamentet påminner om att ett administrativt missförhållande uppstår när ett offentligt organ inte handlar i enlighet med en bestämmelse eller princip som är bindande för organet.
3. Europaparlamentet konstaterar att det påstådda administrativa missförhållandet rör det sätt på vilket kommissionen hanterade överträdelseförfarandet mot Österrike, inte minst dess underlåtenhet både att se till att den myndighet som hade utfärdat tillstånden för anläggningsarbetena utan den obligatoriska konsekvensbedömningen inte fick ansvaret för att utarbeta en efterhandsmiljökonsekvensbedömning, och att sörja för att den klagande skulle få tillgång till rättslig prövning i samband med miljökonsekvensbedömningen.
4. Europaparlamentet betonar att ombudsmannens särskilda rapport inte behandlar frågan om huruvida de österrikiska myndigheterna har agerat på ett felaktigt sätt utan undersöker om kommissionen hade underlåtit att fullgöra sina skyldigheter i sin undersökning av och sitt agerande med anledning av ett klagomål som den hade mottagit och i sina åtgärder till följd av ombudsmannens uppmaningar och rekommendationer från dennes första undersökning av fallet.
5. Europaparlamentet delar ombudsmannens oro över de eventuellt negativa följderna av intressekonflikter i samband med miljökonsekvensbedömningar och håller med om att denna fråga bör åtgärdas. Parlamentet förstår samtidigt att kommissionen var orolig över att den skulle ha överskridit sina befogenheter om den hade krävt att de österrikiska myndigheterna skulle utse en annan instans att ansvara för efterhandsmiljökonsekvensbedömningen.
6. Europaparlamentet råder medlemsstaternas behöriga myndigheter att vara uppmärksamma

på eventuella intressekonflikter i tillämpningen av den gällande lagstiftningen, och att även förbereda sig för eventuella ändringar av EU-lagstiftningen på detta område. Parlamentet betonar de nationella ombudsmännens roll som medlare för att hjälpa medborgarna att vidta åtgärder mot potentiella intressekonflikter och fall av administrativa missförhållanden i allmänhet i medlemsstaternas förvaltningar.

7. Europaparlamentet anser, när det gäller ombudsmannens andra påstående, att en ärlig, aktiv och omfattande inkludering av lokalbefolkningen vid tillämpningen av MKB-direktivet i grund och botten är av avgörande betydelse, och således att öppna och insynsvänliga medlingsförfaranden bör genomföras i fler fall inför projekt som kan få stora konsekvenser för den nära omgivningen och människors hälsa. Parlamentet uttrycker i detta sammanhang sin erkänsla för samrådet med allmänheten inför miljökonsekvensbedömningen i samband med byggandet av en tredje start- och landningsbana på Wiens flygplats, där man dessutom även beaktade de sammanlagda konsekvenserna – t.ex. i form av bullerstörningar – av de utvidgningar som omfattas av överträdelseförfarandet i fråga och för vilka en fullständig granskning finns att tillgå.
8. Europaparlamentet instämmer i ombudsmannens åsikt om att det är god förvaltningssed att föra tydliga register och uppdatera dessa, eftersom detta till exempel ger ombudsmannen möjlighet att kontrollera att hans rekommendationer har beaktats på vederbörligt sätt.
9. Europaparlamentet anser även att det är önskvärt – som ett relevant inslag i god förvaltningssed – att upprätthålla en ändamålsenlig, tydlig och konsekvent korrespondens med de klagande under överträdelseförfaranden och med ombudsmannen under dennes undersökningar.
10. Europaparlamentet välkomnar kommissionens uttalande om att den har för avsikt att förbättra sina förfaranden i båda dessa avseenden – skriftliga register och noggrann korrespondens – så att sådana kommunikationsproblem som uppstod i föreliggande ärende kan undvikas i framtiden.
11. Europaparlamentet betonar att varken kommissionen eller Österrikes myndigheter bröt mot befintlig unionslagstiftning när efterhandsmiljökonsekvensbedömningen gjordes. Bedömningen byggde på ett förfarande av eget slag (*sui generis*) som förhandlats fram för detta specifika fall. Parlamentet påpekar emellertid att unionslagstiftningen inte omfattar någon rättslig grund för ett sådant förfarande; detta måste ses som ett undantagsfall och en konsekvens av en tidigare bristande överensstämmelse med direktivet, vilken man inte kan komma till rätta med.
12. Europaparlamentet anser att kommissionen i sina förhandlingar med de österrikiska myndigheterna kunde ha gjort större ansträngningar i fråga om tillgången till rättslig prövning, med tanke på att de relevanta bestämmelserna (artikel 10a) införlivades i österrikisk lag 2005 och på intressekonflikten hos det ansvariga österrikiska ministeriet. Parlamentet påminner om den övergripande principen i EU:s rättspraxis om att lagen inte bara ska följas bokstavligen, utan att även lagens syfte och anda ska beaktas.

Ärendet om Wiens flygplats, översynen av MKB-direktivet och förordningen om god förvaltning

13. Europaparlamentet anser att de omständigheter som föranledde kommissionens överträdelseförfarande och följaktligen klagomålet till Europeiska ombudsmannen ger upphov till allvarliga farhågor om medlemsstaternas, i det här fallet Österrikes, genomförande av direktiv 85/337/EEG vid detta tillfälle. Parlamentet välkomnar att man under 2009 års översyn av den förbundslagstiftning i Österrike som genomför MKB-direktivet vederbörligen tog hänsyn till bland annat slutsatserna i det aktuella överträdelseförfarandet så att Österrikes lagstiftning gjordes förenlig med unionslagstiftningen i detta avseende.
14. Europaparlamentet påminner om att utskottet för framställningar under årens lopp har uppmärksammat på flera ärenden där medlemsstater anses ha tillåtit att projekt har godkänts och genomförts utan den obligatoriska miljökonsekvensbedömningen.
15. Europaparlamentet anser att de berörda delarna av allmänheten bör ha tillgång till effektiva rättsliga instrument när projekt mycket sannolikt kommer att medföra en överträdelse av grundläggande krav i MKB-direktivet för att omedelbart kunna begära förtydliganden från den behöriga MKB-myndigheten rörande projektens förenlighet med unionsbestämmelserna så att oåterkalleliga miljöskador under genomförandet av sådana projekt kan förebyggas.
16. Europaparlamentet konstaterar likaså att begreppet efterhandsmiljökonsekvensbedömning inte förekommer i det gällande MKB-direktivet och att detta instrument förhandlades fram av kommissionen i syfte att åtgärda en faktisk situation, där tillstånden redan hade beviljats och arbetena redan hade utförts.
17. Europaparlamentet påpekar att ärendet om Wiens flygplats belyser brister i det gällande MKB-direktivet, exempelvis hur man ska hantera projekt som praktiskt taget är oåterkalleliga eftersom de redan har genomförts, vilket innebär att de eventuella miljöskadorna redan har uppstått, samt problemet med intressekonflikter inom ansvariga myndigheter, vilket påstås vara fallet i föreliggande ärende.
18. Europaparlamentet hänvisar till årsrapporten 2011 från utskottet för framställningar, där utskottet betonar behovet av att garantera ett objektiva och opartiska genomförande av miljökonsekvensbedömningar. Parlamentet påminner om att kommissionen uppmanades att se till att MKB-direktivet förstärks genom att tillhandahålla tydligare ramar när det gäller oberoende expertstudier, gemensamma tröskelvärden inom EU, en längsta tidsram för förfarandet inklusive effektiva offentliga samråd, krav på motiverade beslut, en obligatorisk utvärdering av lämpliga alternativ och ett system för kvalitetskontroll.
19. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag om en översyn av MKB-direktivet i syfte att förstärka det. Parlamentet förklarar att det kommer att engagera sig helhjärtat tillsammans med kommissionen och rådet i arbetet för att se till att detta viktiga direktiv fyller sitt syfte på ett ännu mer effektivt och objektiva sätt.¹
20. Europaparlamentet konstaterar att det gällande direktivet inte föreskriver att de myndigheter som har ansvaret för beviljande av tillstånd ska agera på ett objektiva och opartiska sätt, och att direktivet inte heller innehåller några sådana krav för de organ som

¹ COM(2012)0628.

utarbetar miljökonsekvensbedömningar. Parlamentet konstaterar att direktivet inte innehåller några bestämmelser vare sig om hur man bör agera när ett projekt redan genomförts respektive nästan färdigställt eller om hur de berörda delarna av allmänheten, med hjälp av ett tydligt och obyråkratiskt förfarande, skulle kunna erhålla omedelbara förtydliganden från den ansvariga MKB-myndigheten om förenligheten med unionsbestämmelserna hos sådana projekt, som mycket sannolikt kommer att medföra en överträdelse av grundläggande bestämmelser i MKB-direktivet. Parlamentet anser därför att översynen av direktivet om miljökonsekvensbedömning utgör ett lämpligt tillfälle att införa sådana krav och bestämmelser.

21. Europaparlamentet anser att detta ärende också visar att det förutom åtgärder för att stärka bestämmelserna i MKB-direktivet även behövs tydligare överträdelseförfaranden, företrädesvis genom antagande av en allmän förordning om administrativa förfaranden för EU-förvaltningen, varigenom den klagandes ställning stärks. Parlamentet anser att en sådan förordning skulle lämpa sig för att klargöra myndigheternas skyldigheter i kommunikationen med klagande inom ramen för fall av överträdelser och med organ som företräder unionsmedborgare, såsom utskottet för framställningar och ombudsmannen, bland annat när det gäller att införa en skyldighet att snarast möjligt följa ombudsmannens rekommendationer för att undvika sådana misstolkningar som uppstod i det aktuella fallet.
22. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet, kommissionen, Europeiska ombudsmannen, Europeiska ombudsmannanätverket och medlemsstaternas parlament.

MOTIVERING

Infrastrukturen vid Wiens flygplats har förbättrats sedan 1999 och flygplatsen har byggts ut genom en rad anläggningsprojekt som godkändes av det österrikiska federala ministeriet för transport, innovation och teknik (BMVIT). När klagandena lämnade in sitt första klagomål till kommissionen 2006¹ drog kommissionen slutsatsen att en miljökonsekvensbedömning borde ha utarbetats enligt direktiv 85/337/EEG ("MKB-direktivet").

Kommissionen ansåg även att syftet med MKB-direktivet inte kunde uppfyllas eftersom byggnadstillståndet hade beviljats och projekten redan hade genomförts eller var nästan slutförda. I sina förhandlingar med de österrikiska myndigheterna gick kommissionen med på att inte fortsätta sitt överträdelseförfarande, på villkor att Österrike utarbetade en efterhandsmiljökonsekvensbedömning som på bästa möjliga sätt skulle simulera en förhandsbedömning och möjliggöra en fullständig bedömning av projektens miljöpåverkan.

Klagandena var kritiska mot kommissionens sätt att hantera ärendet och ingav ett klagomål till Europeiska ombudsmannen. Ombudsmannen avslutade sin undersökning den 2 december 2009 med följande slutsatser:

- Det österrikiska transportministeriet, som skulle utarbeta en efterhandsmiljökonsekvensbedömning, var samma myndighet som hade beviljat tillstånd för projekten. Eftersom transportministeriet också var den myndighet som ursprungligen hade försummat att se till att bestämmelserna i direktiv 85/337/EEG följdes, utgör ministeriets deltagande i förfarandet en intressekonflikt.
- Kommissionen uppgav att en efterhandsmiljökonsekvensbedömning skulle utarbetas i enlighet med artiklarna 5–10 i MKB-direktivet. Klagandena ansåg å sin sida att även artikel 10a borde gälla. I artikel 10a anges att medlemmar av allmänheten "har rätt att få den materiella eller formella giltigheten av ett beslut, en handling eller en underlåtenhet som omfattas av bestämmelserna om allmänhetens deltagande i detta direktiv prövad i domstol [...]". Kommissionen begärde inte några särskilda försäkringar från de österrikiska myndigheterna om tillämpningen av artikel 10a. Ombudsmannen fann det svårt att förstå varför kommissionen inte hade begärt en uttrycklig försäkran.

Ombudsmannen konstaterade vidare att han inte kunde dra slutsatsen att kommissionen hade sett till att efterhandsmiljökonsekvensbedömningen genomförts korrekt, och att den följaktligen inte heller hade försäkrat sig om att överträdelseförfarandet hade genomförts korrekt. Ombudsmannen noterade att kommissionen hade uppgett att den skulle avsluta överträdelseförfarandet först när den var övertygad om att de eventuella miljöeffekterna hade utvärderats på lämpligt sätt och de österrikiska myndigheterna vederbörligen hade följt upp resultaten från miljökonsekvensbedömningen. I det skedet ansåg ombudsmannen att det inte behövdes några fler insatser från hans sida, och i december 2009 beslutade han sig för att avsluta sin undersökning eftersom han litade på att kommissionen skulle beakta hans slutsatser på lämpligt sätt.

¹ Klagomål 1532/2008/(WP)GG.

Den 30 november 2010 vände sig klagandena återigen till ombudsmannen, som inledde en andra undersökning¹ angående i) påståendet att kommissionen hade underlåtit att genomföra sitt överträdelseförfarande mot Österrike på lämpligt sätt, särskilt eftersom den inte hade försäkrat sig om att miljökonsekvensbedömningen genomfördes på lämpligt sätt, och ii) påståendet att kommissionen var skyldig att se till att en lämplig efterhandsmiljökonsekvensbedömning utarbetades, inklusive en övervakningsmekanism där klagandena hade rätt att delta, eller om så inte var lämpligt, anmäla ärendet till EU-domstolen.

Ombudsmannens bedömning och påföljande förslag till rekommendation

Ombudsmannens beslut att avsluta undersökningen av det första klagomålet i december 2009 grundades på kommissionens utfästelse om att den skulle avsluta överträdelseförfarandet först när den var övertygad om att miljöpåverkan av utbyggnaden av flygplatsen hade bedömts på lämpligt sätt och att de österrikiska myndigheterna hade vidtagit nödvändiga åtgärder. Vid den tidpunkten hade arbetet med efterhandsmiljökonsekvensbedömningen ännu inte avslutats. Ombudsmannen ansåg att det skulle ha varit lätt för kommissionen att ingripa i de österrikiska myndigheternas arbete för att åtgärda de frågor han tog upp i sitt beslut om att avsluta undersökningen. Granskningen av akten visade dock att kommissionen inte hade vidtagit några sådana åtgärder, utan att den hade inväntat de österrikiska myndigheternas slutliga rapport.

Ombudsmannen hade påpekat att han ansåg att klagandenas argument om att den österrikiska transportmyndighetens roll i förfarandet gav upphov till en uppenbar intressekonflikt var välgrundade. Ombudsmannen hade också betonat betydelsen av artikel 10a, och att det var långt ifrån säkert att medborgarna enligt den österrikiska lagstiftningen skulle kunna utnyttja rätten till tillgång till rättslig prövning i samband med efterhandsmiljökonsekvensbedömningen.

Ombudsmannen ansåg vidare att kommissionen borde ha åtgärdat de frågor han tog upp i sitt beslut om det första klagomålet, och undrade varför kommissionen inte hade gjort detta. Med anledning av den österrikiska ministerns och den österrikiska revisionsrättens svar tvivlade han dessutom på att tillgången till rättslig prövning enligt artikel 10a hade förstärkts.

Mot bakgrund av detta ansåg ombudsmannen att klagandenas påstående om att kommissionen hade underlåtit att genomföra överträdelseförfarandet mot Österrike var välgrundat. Ombudsmannen lämnade därför följande förslag till rekommendation till kommissionen.

Kommissionen bör korrigera sin hantering av klagomålet om överträdelser i samband med utbyggnaden av Wiens flygplats, åtgärda de brister som ombudsmannen betonar i sitt beslut av den 2 december 2009 om klagomål 1532/2008 och avsluta sin bedömning så snabbt som möjligt.

Ombudsmannens bedömning efter förslaget till rekommendation

I sin bedömning av parternas argument, som mottagits efter förslaget till rekommendation, påminner ombudsmannen om att han redan hade förklarat att han ansåg att kommissionens

¹ Klagomål 2591/2010/GG.

beslut att uppmana Österrike att utarbeta en efterhandsmiljökonsekvensbedömning i princip var både lämpligt och rimligt med tanke på omständigheterna. Frågan var därför om kommissionen verkligen hade försäkrat sig om att efterhandsmiljökonsekvensbedömningen utarbetats på lämpligt sätt.

I detta sammanhang hyste ombudsmannen tvivel om följande två huvudfrågor:

1. Tillämpligheten av artikel 10a i MKB-direktivet.
2. Intressekonflikten hos den myndighet som utarbetade efterhandsmiljökonsekvensbedömningen.

Kommissionen har förklarat att artikel 10a inte skulle ha varit tillämplig om arbetena hade varit föremål för en förhandsmiljökonsekvensbedömning, eftersom artikeln infördes genom direktiv 2003/35/EG och skulle ha genomförts senast den 25 juni 2005. Ombudsmannen anser att detta argument är rimligt, men är inte övertygad om att artikeln i fråga inte är tillämplig på efterhandsmiljökonsekvensbedömningen, eftersom syftet med denna var att på bästa möjliga sätt simulera en förhandsbedömning. Artikeln handlar dessutom om de rättsmedel som finns tillgängliga för medborgarna.

Ombudsmannen ser inget tvingande skäl till att artikeln inte skulle vara tillämplig på efterhandsmiljökonsekvensbedömningen. De österrikiska myndigheterna underlät att genomföra en miljökonsekvensbedömning, och med tanke på att lagstiftningen utvecklats sedan dess är det inte mer än rätt att dessa ändringar beaktas i de berörda medborgarnas intresse.

Ombudsmannen konstaterar att kommissionen förklarade att den ”fortfarande var övertygad” om att artikel 10a inte var tillämplig i detta fall. Inom ramen för sin undersökning av det första klagomålet uppmanade ombudsmannen uttryckligen kommissionen att uttala sig i frågan, och i sitt svar förklarade kommissionen att den ansåg att de frågor som omfattas av efterhandsmiljökonsekvensbedömningen kan bli föremål för rättslig granskning i enlighet med artikel 10a i direktivet. När ombudsmannen begärde ytterligare förklaringar från kommissionen i denna fråga tillade kommissionen att artikel 10a kanske måste tolkas, även inom ramen för en efterhandsmiljökonsekvensbedömning, som att tillgång till rättslig prövning ska ges när det gäller det administrativa beslutet om eventuella ytterligare åtgärder till följd av resultaten av efterhandsbedömningen.

Ombudsmannen anser att en jämförelse mellan kommissionens svar tyder på att kommissionen antingen inte ansåg det vara nödvändigt att noggrant undersöka huruvida artikel 10a var tillämplig på efterhandsmiljökonsekvensbedömningen eller ej, eller gjorde uttalanden som föranledde ombudsmannen och klagandena att anse att artikeln var tillämplig trots att kommissionen ansåg att så inte var fallet. Ombudsmannen anser att båda tolkningarna visar på en allvarlig försummelse av principerna om god förvaltningssed.

Kommissionen ansåg att det faktum att de rättsmedel som anges i artikel 10a inte fanns tillgängliga för efterhandsmiljökonsekvensbedömningen kunde åtgärdas inom ramen för den pågående miljökonsekvensbedömningen av en tredje ny start- och landningsbana.

När det gäller intressekonflikten upprepar ombudsmannen att den berörda myndigheten, som

beviljade tillstånd för arbeten utan den nödvändiga miljökonsekvensbedömningen, hamnade i en intressekonflikt när den uppmanades att utarbeta en efterhandsmiljökonsekvensbedömning.

Kommissionen hävdade att ministeriet agerade på grundval av legalitets- och rättstatsprinciperna. Ombudsmannen anser emellertid inte att kommissionens argument är övertygande, och han slutsats är därför att kommissionen helt klart har underlåtit att åtgärda klagandenas argument om att ministeriet befann sig i en uppenbar intressekonflikt.

Ombudsmannen lämnade därför följande förslag till rekommendation till kommissionen:

Kommissionen bör ompröva sin hantering av klagomålet om överträdelser i samband med utbyggnaden av Wiens flygplats och åtgärda de brister som påpekats av ombudsmannen. Detta innebär att kommissionen i sina fortsatta åtgärder i överträdelseförfarandet bör beakta de nationella myndigheternas skyldighet att se till i) att de klagande har tillgång till ett prövningsförfarande, och ii) att åtgärder vidtas för att åtgärda en uppenbar intressekonflikt vid tillämpningen av direktiv 85/337/EEG.

RESULTAT AV SLUTOMRÖSTNINGEN I UTSKOTTET

Antagande	22.1.2013
Slutomröstning: resultat	+: 19 -: 0 0: 0
Slutomröstning: närvarande ledamöter	Margrete Auken, Elena Băsescu, Heinz K. Becker, Victor Boştinaru, Giles Chichester, Nikolaos Chountis, Carlos José Iturgaiz Angulo, Peter Jahr, Lena Kolarska-Bobińska, Miguel Angel Martínez Martínez, Ana Miranda, Chrysoula Paliadeli, Angelika Werthmann, Tatjana Ždanoka
Slutomröstning: närvarande suppleant(er)	Zoltán Bagó, Birgit Collin-Langen, Jaroslav Paška, Axel Voss
Slutomröstning: närvarande suppleant(er) (art. 187.2)	Jan Kozłowski