I

(Meddelanden)

RÅDET

GEMENSAM STÅNDPUNKT (EG) nr 33/2000

antagen av rådet den 5 juni 2000

inför antagandet av Europaparlamentets och rådets beslut av den ... om ändring av beslut nr 1692/96/EG med avseende på kusthamnar och inlandshamnar samt projekt nr 8 i bilaga III

(2000/C 228/01)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 156 första stycket i detta,

med beaktande av kommissionens förslag [1],

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [2],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande [3],

enligt förfarandet i artikel 251 i fördraget [4], och

av följande skäl:

(1) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet [5] utgör en allmän referensram som innehåller syftet med de planerade åtgärderna, deras prioritet och huvudlinjer samt projekt av gemensamt intresse inom området för det transeuropeiska transportnätet.

(2) Förbindelsepunkter som innefattar kusthamnar och inlandshamnar är en av förutsättningarna för att de olika transportslagen skall kunna integreras i ett multimodalt nät.

(3) Hamnarna i det transeuropeiska kusthamnsnätet bör indelas i kategorier på grundval av kvantitativa kriterier eller på grundval av att de är belägna på öar som inte har fasta förbindelser med kontinenten och det är lämpligt att endast sådana hamnar vars trafikvolym gör att de placeras i den högsta kategorin upplysningsvis anges på kartor. De krav som skall ställas på ett kusthamnsprojekt för att det skall anses vara av allmänt intresse bör också noga anges.

(4) Kriterierna för inlandshamnar bör kompletteras med kriterier angående antingen deras utrustningstyp eller deras trafikvolym och det är lämpligt att dessa hamnar upplysningsvis anges på kartor.

(5) Europeiska rådet beslutade vid sitt möte i Dublin 1996 att projekt nr 8 i den förteckning som fastställdes av Europeiska rådet i Essen 1994 skall bli den multimodala förbindelsen mellan Portugal/Spanien och övriga Europa.

(6) Beslut nr 1692/96/EG bör därför ändras.

---

(1) EGT C 120, 18.4.1998, s. 14.
(2) EGT C 214, 10.7.1998, s. 40.
(3) EGT C 373, 2.12.1998, s. 20.
(4) Europaparlamentets yttrande av den 10 mars 1999 (EGT C 175, 21.6.1999, s. 110), rådets gemensamma ståndpunkt av den 5 juni 2000 och Europaparlamentets beslut av den ... (ännu ej offentliggjort i EGT).
(5) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Beslut nr 1692/96/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 11 skall ändras på följande sätt:

   a) Punkt 3 skall ersättas med följande:

   "3. Inlandshamnarna utgör en del av nätet, särskilt som förbindelsepunkter mellan sådana inre vattenvägar som avses i punkt 2 och i artikel 14 och andra transportslag.".

   b) Följande punkt skall införas:

   "3a. I nätet skall de inlandshamnar ingå som är

   a) öppna för kommersiell trafik,

   b) belägna i nätet för inre vattenvägar i enlighet med översiktsplanen i bilaga I avsnitt 4,

   c) förbundna med andra transeuropeiska transportvägar i enlighet med bilaga 1, och

   d) utrustade med anläggningar för omlastning av gods för kombinerad transport eller ha en årlig godstrafikvolym som uppgår till eller överstiger 300 000 ton.".

2. Artikel 12 skall ersättas med följande:

"*Artikel 12*

Beskrivning

1. Kusthamnarna skall göra det möjligt att utveckla sjötransporterna, utgöra öarnas trafikförbindelsepunkter till sjöss samt fungera som förbindelsepunkter mellan sjötransport och övriga transportslag. De skall erbjuda aktörerna inom transportsektorn utrustning och tjänster. Hamnarnas infrastruktur skall erbjuda en rad transporttjänster för passagerare och gods, förbindelser inom gemenskapen liksom mellan denna och tredje land, inbegripet färjetrafik samt närsjöfart och sjöfart på längre sträckor, inbegripet kusttrafik.

2. Det transeuropeiska kusthamnsnätet skall bestå av kusthamnar som är belägna på gemenskapens territorium och är öppna för kommersiell trafik enligt kriterierna och specifikationerna i bilaga II. Dessa hamnar skall indelas i tre kategorier, A, B och C beroende på vilken trafiknivå de kan erbjuda eller var de är belägna. Kusthamnarna i kategori A, som avses i bilaga II avsnitt 5, skall anges på de vägledande kartorna i översiktsplanerna i bilaga I avsnitt 5, på grundval av senaste hamnstatistik.

3. Utöver de kriterier som räknas upp i artikel 7 skall hamnprojekt av gemensamt intresse som är knutna till hamnar inom det transeuropeiska kusthamnsnätet uppfylla kriterierna och specifikationerna i bilaga II.".

3. Artikel 19 skall ersättas med följande:

"*Artikel 19*

Särskilda projekt

I bilaga III anges upplysningsvis de projekt som fastställs i bilagorna I och II och i övriga bestämmelser i detta beslut, och som Europeiska råden i Essen 1994 och Dublin 1996 lade särskild vikt vid.".

4. Bilaga I skall ändras på följande sätt:

   a) I innehållsförteckningen skall

   — rubriken till avsnitt 4 "Nätet för inre vattenvägar" ersättas med "Nätet för inre vattenvägar och inlandshamnar",

   — avsnitt 5 ersättas med följande:

   "*Avsnitt 5:* **Kusthamnar – Kategori A**

   5.0 Europa

   5.1 Östersjön

   5.2 Nordsjön

   5.3 Atlanten

   5.4 Medelhavet – västra delen

   5.5 Medelhavet – östra delen",

   — i avsnitt 7 "Nät för kombinerade transporter" skall punkt 7.2 utgå.

   b) När det gäller de kartor som motsvarar avsnitten 4 och 5

   — skall den karta som illustrerar avsnitt 4 ersättas av dem som återges i bilagan till detta beslut. Dessa kartor visar även inlandshamnar som är utrustade med anläggningar som möjliggör överföring för kombinerade transporter och skall ersätta den karta som illustrerar punkt 7.2,

   — skall de kartor som illustrerar avsnitt 5 såsom de återges i bilagan till detta beslut införas.

5. Bilaga 11 skall ändras på följande sätt:

a) I avsnitt 4 skall stycket om inlandshamnar ersättas med följande text:

"**Inlandshamnar**

Utöver de projekt som hänför sig till de förbindelser och inlandshamnar som återges i bilaga I, skall varje infrastrukturprojekt som tillhör en eller flera av följande kategorier anses vara projekt av gemensamt intresse:

1. Tillfart till hamnen från vattenvägar.
2. Hamninfrastruktur inom hamnområdet.
3. Annan transportinfrastruktur inom hamnområdet.
4. Annan transportinfrastruktur som förbinder hamnen med olika delar av det transeuropeiska transportnätet.".

b) Avsnitt 5 skall ersättas med följande:

"*Avsnitt 5*

Kusthamnarna

1. **Urvalskriterier för kusthamnar**

Kusthamnarna skall höra till en av följande kategorier:

Kategori A

Kusthamnar vars totala årliga trafikvolym är lika med eller överstiger 1 miljon ton gods eller 200 000 passagerare.

Kategori B

Kusthamnar som inte uppfyller kriterierna för kategori A och vars totala årliga trafikvolym ligger mellan 500 000 och 999 999 ton gods eller mellan 100 000 och 199 999 passagerare.

Kategori C

Kusthamnar som inte uppfyller kriterierna för kategori A eller B och inte används enbart som fiskehamnar eller fritidsbåtshamnar, och som är belägna på öar som inte har fasta förbindelser med kontinenten.

2. **Specifikationer för projekt av gemensamt intresse avseende kusthamnsnätet**

Som projekt av gemensamt intresse betraktas varje projekt som uppfyller följande specifikationer:

Projektspecifikationer	Hamnkategori
I. **Främjande av närsjöfart**	
Infrastruktur som är nödvändig för utveckling av närsjöfart och sjöfart på hav och inre vattenvägar	Projekt avseende hamnar i kategori A
II. **Tillfart till hamnar**	
Tillfart till hamnar från hav eller inre vattenvägar	Projekt avseende hamnar i kategori A och B
Ständig tillfart till Östersjöhamnar som ligger på omkring 60° nordlig latitud och norr därom, inbegripet utgifter för utrustning avseende isbrytarverksamhet under vintern	Projekt avseende hamnar i kategori A, B och C
Skapande eller förbättring av tillfart till upptagningsområdet så att hamnen förbinds med olika delar av det transeuropeiska transportnätet via järnväg, väg eller inre vattenvägar	Projekt avseende hamnar i kategori A
Utbyggnad av befintlig tillfart till upptagningsområdet så att hamnen förbinds med olika delar av det transeuropeiska transportnätet via järnväg, väg eller inre vattenvägar	Projekt avseende hamnar i kategori A och B

Projektspecifikationer	Hamnkategori
III. **Hamninfrastruktur inom hamnområdet**	
Utbyggnad av hamninfrastrukturen för att öka den intermodala effektiviteten	Projekt avseende hamnar i kategori A och B
Förbättring av hamninfrastrukturen, särskilt i hamnar på öar och i randområden och i yttre randområden	Projekt avseende hamnar i C
Utveckling och installation av styrnings- och informationssystem såsom EDI (elektroniskt datautbyte) eller andra system för intelligent styrning av gods- och passagerartrafik med användning av integrerad teknik	Projekt avseende hamnar i kategorierna A, B och C
Utveckling av mottagningsanordningar i hamn för avfall	Projekt avseende hamnar i kategorierna A, B och C”

6. Bilaga III skall ändras på följande sätt:

a) Rubriken skall ersättas med följande text:

”Förteckning över fjorton projekt fastställda av Europeiska råden i Essen 1994 och Dublin 1996”.

b) Punkt 8 (Motorväg Lissabon-Valladolid) skall ersättas med följande:

”8. Multimodal förbindelse mellan Portugal/Spanien och övriga Europa, genom utbyggnad av järnvägs-, landsvägs-, sjö- och flygförbindelserna, i de tre följande iberiska korridorerna:

— Galicien (A Coruña)/Portugal (Lissabon).

— Irún/Portugal (Valladolid-Lissabon).

— Sydvästkorridoren (Lissabon- Sevilla).”.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft den tredje dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i ... den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA

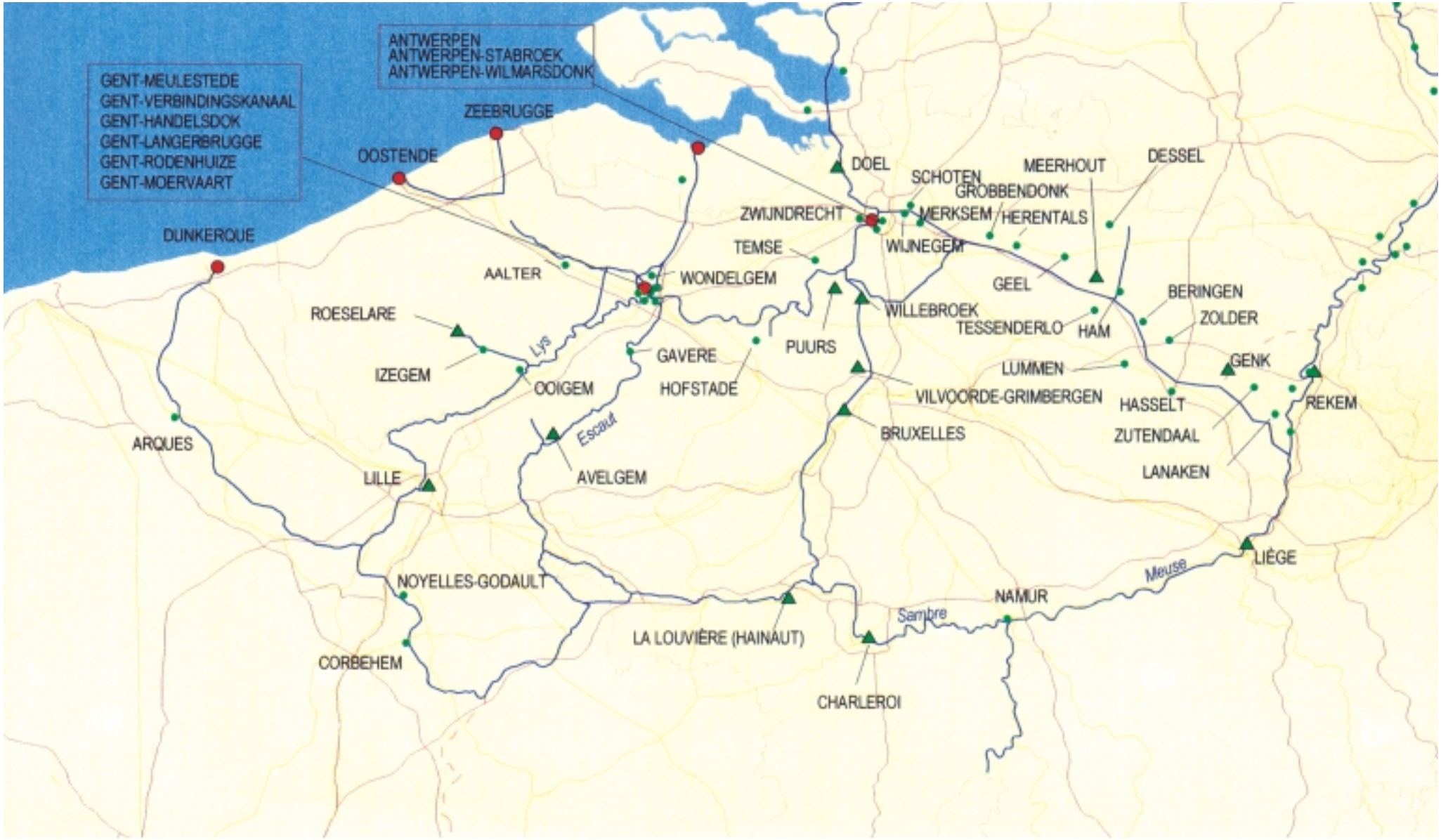
”BILAGA I

AVSNITT 4

NÄTET FÖR INRE VATTENVÄGAR OCH INLANDSHAMNAR

4.0


Saimaa Ports
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
200
400
600
Kilometer



Inre vattenvägar

Befintliga — Planerade

Hamnar

Inlandshamnar/Kusthamnar — Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter — Övriga inlandshamnar

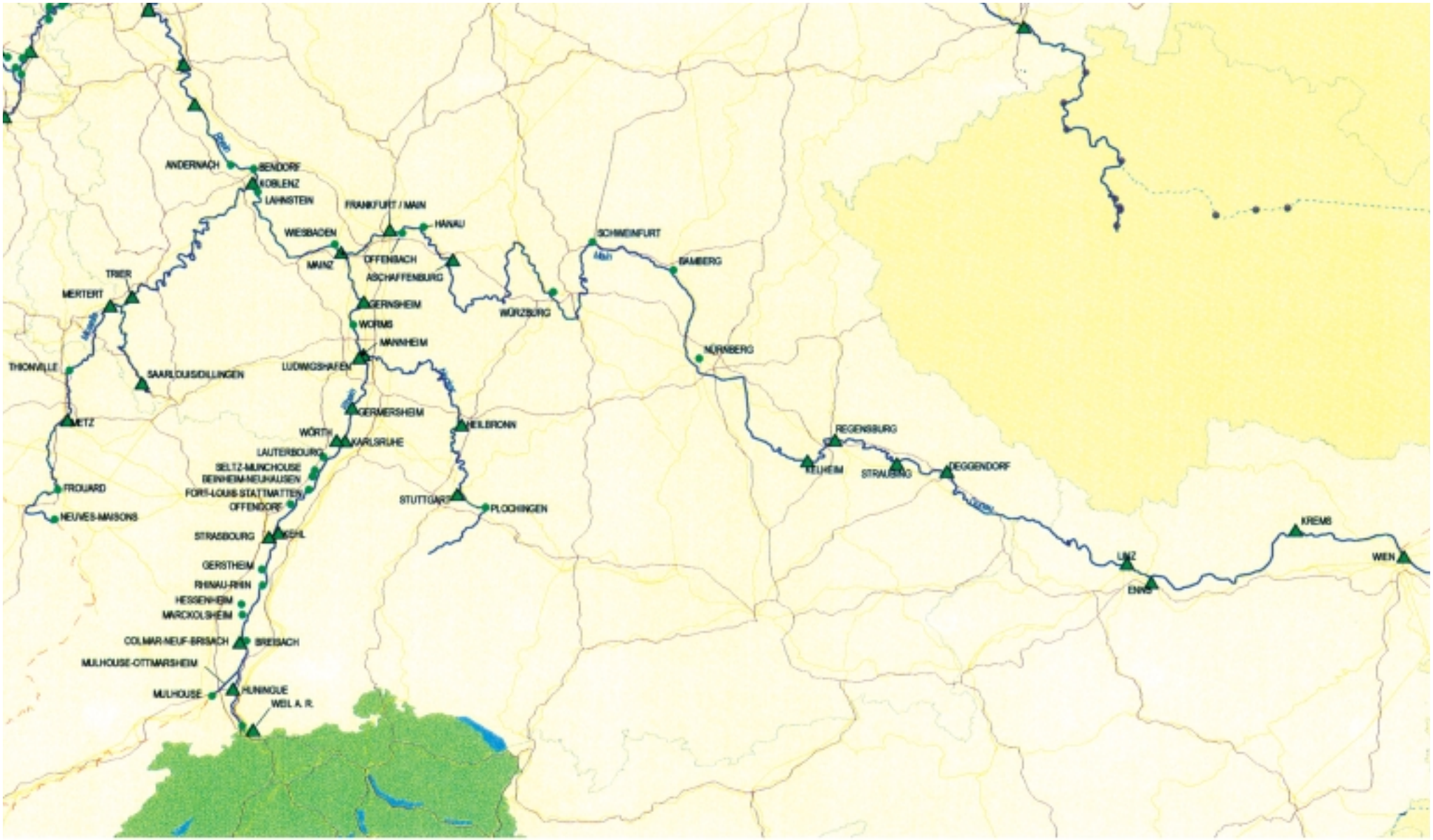
Jämvägar — Vägar

0 20 40 60 **Kilometer**

4.1B


DELFZIJL/EEMSHAVEN
GRONINGEN
TYTSJERKSTERADIEL
ACHTKARSPELEN
SNEEK
LEMSTERLAND
URK
MEPPEL
KAMPEN
BEVERWIJK
ZAANSTAD
LELYSTAD
ZWOLLE
VELSEN
AMSTERDAM
IJssel
DEVENTER
HENGELO
VLAARDINGEN
ROTTERDAM
KRIMPEN A/D IJSSEL
UTRECHT
WEST MAAS EN WAAL
ENSCHEDE
MAASSLUIS
SCHIEDAM
NIEUWEGEIN
LOCHEM
VIANEN
RHEDEN
ROZENBURG
BERGAMBACHT
MAURIK
ELST
LIENDEN
ANGERLO
RIDDERKERK
ECHTELD
SPIJKENISSE
SLIEDRECHT
BRAKEL
TIEL
WAGENINGEN
BEUNINGEN
PAPENDRECHT
GORINCHEM
NEERIJNEN
DRUTEN
ZWIJNDRECHT
DORDRECHT
LITH
OSS
ARNHEM/NIJMEGEN
HARDINXVELD-GIESSENDAM
WOUDRICHEM
HEEREWAARDEN
WIJCHEN
GENNEP
Rhein
MOERDIJK
MADE
WAALWIJK
HERTOGENBOSCH
CUIJK
GEERTRUIDENBERG
KERKWIJK
BERGEN OP ZOOM
BERGEN (L)
REIMERSWAAL
MEERLO-WANSSUM
Meuse
TERNEUZEN
HAELEN
KESSEL
SAS VAN GENT
HEEL
SWALMEN
ROERMOND
MAASBRACHT
STEIN
BORN
REKEM
MAASTRICHT
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer

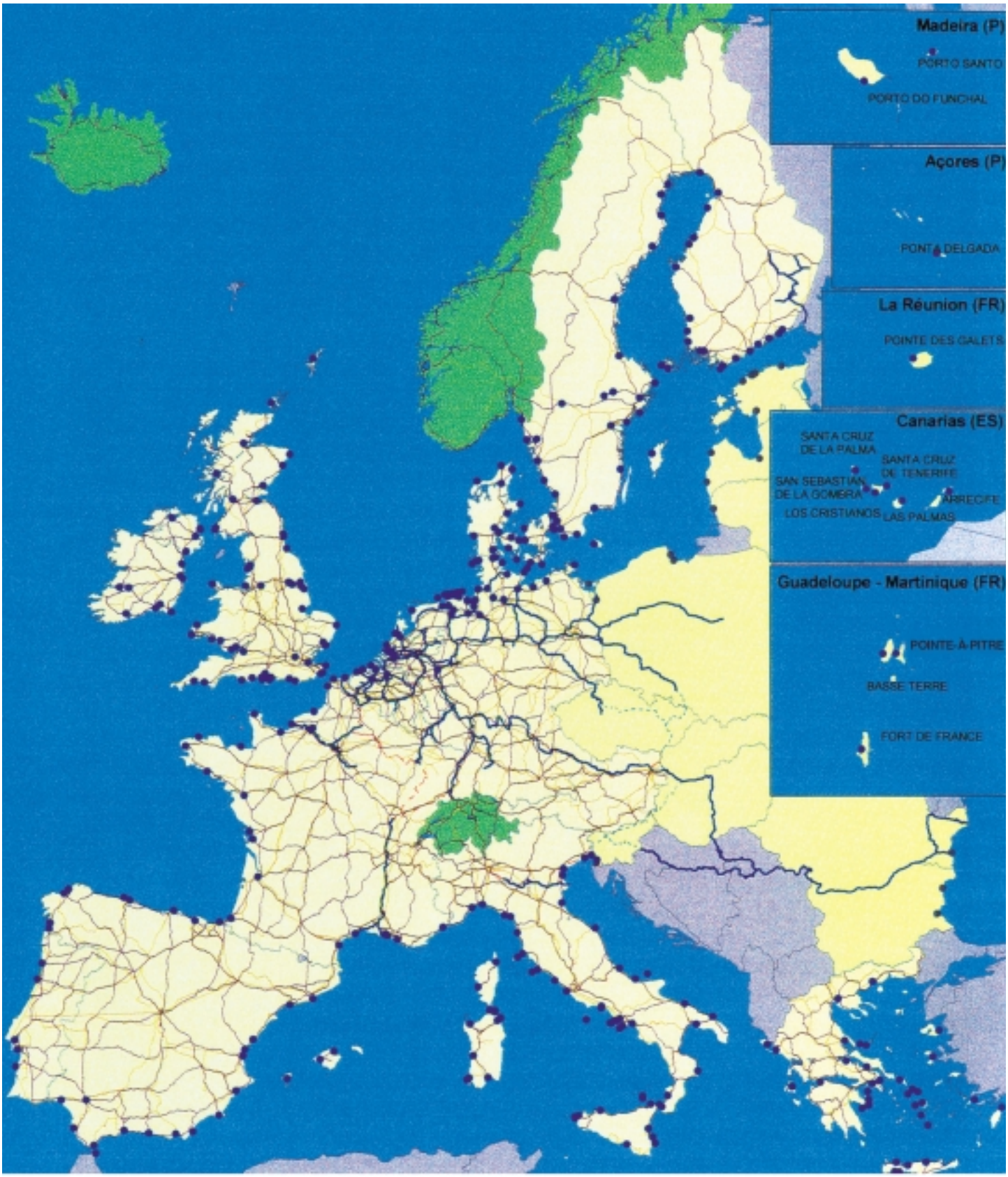

RENDSBURG
KIEL
BRUNSBÜTTEL
STADE-BÜTZFLETH
HAMBURG
BREMERHAVEN
NORDENHAM
BRAKE
DELFZIJL/EEMSHAVEN
EMDEN
LEER
PAPENBURG
OLDENBURG
BREMEN
BORPEN
LAUENBURG
WITTENBERGE
SCHWEDT
EBERSWALDE HAVEL-ODER-WASS
WUSTERWARK (HAVELKANAL)
MELTEN
BERLIN
WITTINGEN
WOLFSBURG / FALLERSLEBEN
MISBURG
MINDEN
HANNOVER
PEINE
FALLERSLEBEN
HALDENSLEBEN
BRANDENBURG
KÖNIGS-WUSTERHAUSEN
OSNABRÜCK
SALZGITTER
BRAUNSCHWEIG
EISENHÜTTENSTADT
HILDESHEIM
MAGDEBURG
MÜNSTER
ROSSLAU
AKEN
EMMERICH
EMMELSUM/WESEL
LÜNEN
HAMM
TORGAU
ORSOY
WANNE-EICKEL
DORTMUND
GELSENKIRCHEN
ESSEN
KREFELD
DUISBURG
MÜLHEIM-RUHR
RIESA
DÜSSELDORF
NEUSS
DRESDEN
KÖLN
BONN
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer


ANDERNACH
SENDORF
KOBLENZ
LAHNSTEIN
FRANKFURT / MAIN
HANAU
WIESBADEN
MAINZ
OFFENBACH
ASCHAFFENBURG
SCHWEINFURT
BAMBERG
WÜRZBURG
TRIER
MERTERT
GERNSHEIM
WORMS
MANNHEIM
NÜRNBERG
THIONVILLE
SAARLOUIS/DILLINGEN
LUDWIGSHAFEN
GERMERSHEIM
METZ
HEILBRONN
WÖRTH
KARLSRUHE
REGENSBURG
LAUTERBOURG
SELTZ-MUNCHOUSE
BEINHEIM-NEUHAUSEN
FORT-LOUIS-STATTMATTEN
OFFENDORF
STUTTGART
PLOCHINGEN
DEGGENDORF
FROUARD
NEUVES-MAISONS
STRASBOURG
KEHL
GERSTHEIM
RHINAU-RHIN
HESSENHEIM
MARCKOLSHEIM
COLMAR-NEUF-BRISACH
BREISACH
MULHOUSE-OTTMARSHEIM
MULHOUSE
HUNINGUE
WEIL A. R.
KREMS
WIEN
LINZ
ENNS
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer


CHALON-SUR-SAÔNE
MÂCON
VILLEFRANCHE
ANSE
LYON
RIVE-DE
RHÔNE
LE PONTET
FOS
CREMONA
MANTOVA
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer


LE HAVRE
GONFREVILLE L'ORCHER
PORT-JÉRÔME
ROUEN
PETIT-COURONNE
GRAND-COURONNE
MAROT
POSES
LONGUEIL-SAINTE-MARIE
CHEVRIÈRES
LA FERE
VERBERIE
PERSAN
CORMEILLES-EN-PARISIS
CARRIÈRES-SOUS-POISSY
GENNEVILLIERS
MAISONS
PARIS
RUEIL-MALMAISON
IVRY-SUR-SEINE
ISSY-LES-MOULINEAUX
VITRY-SUR-SEINE
BONNEUIL-SUR-MARNE
GRANDE-PAROISSE
BALLOY
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Inlandshamnar/Kusthamnar
Inlandshamnar med anläggningar för kombinerade transporter
Övriga inlandshamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer

5.0



Inre vattenvägar

Befintliga — Planerade — Hamnar — Jämvägar — Vägar

0 200 400 600 **Kilometer**

5.1


KEMI
LULEÅ
PITEÅ
OULU
SKELLEFTEÅ
RAUTARUUKKIRAAHE
KOKKOLA
PIETARSAARI
UMEÅ
VAASA
SUNDSVALL
PORI
HAMINA
KOTKA
RAUMA
LOVIISA
SKÖLDVIK
UUSIKAUPUNKI
TURKU
HELSINKI
GÄVLE
NAANTALI
ECKERÖ
INKOO
KÖVERHAR
MARIEHAMN
HANKO
KAPELLSKÄR
VÄSTERÅS
KÖPING
STOCKHOLM
VÄNERSHAMN
NYNÄSHAMN
NORRKÖPING
ÖXELÖSUND
STRÖMSTAD
UDDEVALLA
VISBY
FREDERIKSHAVN
GÖTEBORG
OSKARSHAMN
VARBERG
HALMSTAD
ÅRHUS
HELSINGÖR
HELSINGBORG
KARLSHAMN
LANDSKRONA
KALUNDBORG
KØBENHAVN
MALMÖ
YSTAD
TRELLEBORG
RØNNE
ABENRÅ
FLENSBURG
BAGENKOP
BOOEN
GEDSER
PUTTGARDEN
KIEL
HEILIGENHAFEN
ROSTOCK
WISMAR
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Jämvägar
Vägar
0
50
100
150
Kilometer

5.2



Inre vattenvägar

Befintliga — Planerade — Hamnar — Jämvägar — Vägar

0 50 100 150 **Kilometer**

5.3

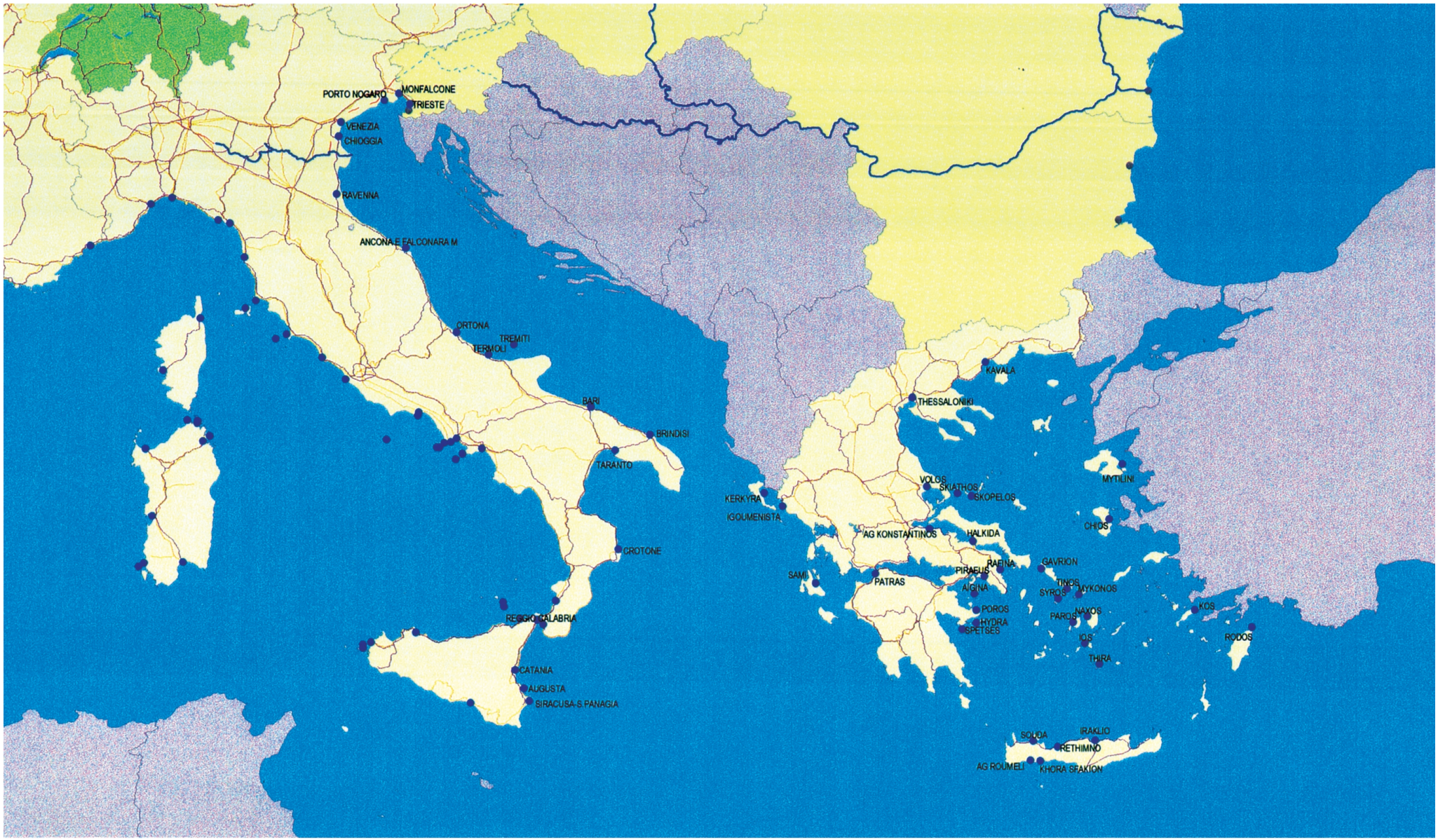


Inre vattenvägar

Befintliga — Planerade — Hamnar — Järnvägar — Vägar

0 50 100 150 **Kilometer**


GENOVA
SAVONA - VADO
LA SPEZIA
MARINA DI CARRARA
LIVORNO
PIOMBINO
PORTOFERRAIO
PORTO SANTO STEFANO
ISOLA DEL GIGLIO
CIVITAVECCHIA
FIUMICINO
FORMIA
GAETA
POZZUOLI
NAPOLI
SALERNO
SORRENTO
CAPRI
ISCHIA
PONZA
CASAMICCIOLA
LA MADDALENA
GOLFO ARANCI
PALAU
OLBIA
PORTO TORRES
SANTA TERESA GALLURA
AJACCIO
BASTIA
NICE
MARSEILLE
FOS
SETE
LAVERA
PORT LA NOUVELLE
BARCELONA
TARRAGONA
CASTELLÓN
SAGUNTO
VALENCIA
ALCUDIA
PALMA MALLORCA
IBIZA
ALICANTE
CARTAGENA
MALAGA
MOTRIL
ALMERIA
CARBONERAS
BAHIA DE ALGECIRAS
CEUTA
MELILLA
ORISTANO-TORREGRANDE
PORTOVESME
CAGLIARI P. FOXI
CARLOFORTE
LIPARI
VULCANO
MILAZZO
GIOIA TAURO
MESSINA
TRAPANI
PALERMO
LEVANZO
FAVIGNANA
GELA
Inre vattenvägar
Befintliga
Planerade
Hamnar
Jämvägar
Vägar
0
200
400
600
Kilometer



Inre vattenvägar

Befintliga — Planerade

Hamnar

Jämvägar

Vägar

0 200 400 600 Kilometer

RÅDETS MOTIVERING

I. INLEDNING

Den 5 mars 1998 förelade kommissionen rådet ett förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG vad gäller kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler samt projekt nr 8 i bilaga III ([1]).

Detta förslag är grundat på artikel 156 första stycket i EG-fördraget.

Europaparlamentet avgav sitt yttrande om kommissionens förslag den 10 mars 1999 ([2]). Ekonomiska och sociala kommittén avgav sitt yttrande den 29 april 1998 ([3]). Regionkommittén avgav sitt den 17 september 1998 ([4]).

Mot bakgrund av Europaparlamentets yttrande förelade kommissionen rådet den 21 juni 1999 ett ändrat förslag ([5]).

Den 5 juni 2000 antog rådet en gemensam ståndpunkt i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget.

II. SYFTET MED FÖRSLAGET

Förslaget syftar till att ändra beslut nr 1692/96/EG ([6]) för att klargöra och förstärka kusthamnars, inlandshamnars och intermodala terminalers ställning i det transeuropeiska transportnätet (TEN).

Kommissionen anger att förslaget till beslut om ändring av beslut nr 1692/96/EG inte ingår i den översyn av riktlinjerna som anges i artikel 21 i beslutet.

Förslaget har sin utgångspunkt i det uttalande som gjordes av kommissionen vid antagandet av beslutet 1996 och som har följande lydelse: ”Kommissionen kommer under 1997, efter att ha hört intresserade parter och berörda medlemsstater, att lägga fram en rapport och i förekommande fall ett förslag till hamnprojekt och då använda ett tillvägagångssätt som liknar det som används för flygplatser i avsnitt 6” ([7]).

Kommissionen erinrar om att TEN är utformat som ett multimodalt infrastrukturnät som successivt skall kunna kombinera och integrera de olika transportsätten och nationella näten.

Kommissionen anser att fastställandet av de förbindelsepunkter som innefattar kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler är en nödvändig förutsättning för att de olika transportsätten skall kunna integreras i ett multimodalt nät.

De översiktsplaner över nät som återges i bilaga I i beslut nr 1692/96/EG består i huvudsak av ett antal förbindelser, men de olika förbindelsepunkterna, med undantag av flygplatserna, är inte angivna i dessa.

([1]) EGT C 120, 18.4.1998, s. 14.
([2]) EGT C 175, 21.6.1999, s. 110.
([3]) EGT C 214, 10.7.1998, s. 40.
([4]) EGT C 373, 2.12.1998, s. 20.
([5]) Dok. 9459/99 TRANS 154 MAR 72 CODEC 390.
([6]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EGT L 228, 9.9.1996, s. 1).
([7]) EGT L 228, 9.9.1996, s. 104.

Kommissionen föreslår därför framför allt följande ändringar:

— En allmän beskrivning av kännetecknen för förbindelsepunkterna (kusthamnar, inlandshamnar och intermodala terminaler) skall föras in i artikeldelen.

— Dessa förbindelsepunkter skall fastställas i översiktsplanerna i bilaga I genom fastställandet av kriterier.

— Kriterier och specifikationer (nya eller reviderade) för projekt av gemensamt intresse i fråga om denna sektor skall föras in i bilaga II.

På denna grundval har kommissionen fastställt 300 kusthamnar, 35 inlandshamnar och 210 intermodala terminaler i det kombinerade transportnätet.

III. ANALYS AV RÅDETS GEMENSAMMA STÅNDPUNKT

Rådets gemensamma ståndpunkt innehåller ett antal ändringar till kommissionens ändrade förslag av vilka de viktigaste återges nedan.

A. KUSTHAMNAR

(artikel 1.2 (ny artikel 12 i beslutet) och artikel 1.5 b (nytt avsnitt 5 i bilaga II))

1. I beslut nr 1692/96/EG fastställs de projekt som är av gemensamt intresse när det gäller kusthamnar genom de kriterier som anges i bilaga II och de kan lokaliseras till vilken hamn som helst i en medlemsstat.

   Enligt kommissionens förslag begränsas det antal hamnar som skall ingå i nätet. Därför har artikel 12 i beslutet (kännetecken för kusthamnarna) utökats med bestämmelser om urvalskriterier. Endast de kusthamnar vilkas årliga fraktvolym uppgår till minst 1 miljon ton eller 200 000 internationella passagerare, vissa hamnar som är belägna på öar och alla hamnar som är belägna i de yttersta randområdena skall därför ingå i det transeuropeiska transportnätet och anges på kartorna i bilaga I.

   Kommissionens förslag innehåller sålunda kvantitativa urvalskriterier som automatiskt gör det omöjligt att bevilja TEN-finansiering av projekt för hamninfrastruktur när det gäller vissa kusthamnar i gemenskapen. Kommissionen har ansett att de kriterier för stödberättigande som anges i beslutet när det gäller flygplatser inte kan tillämpas på motsvarande sätt på kusthamnar. Kommissionen har hävdat att ett stort antal hamnar av olika storlek och struktur konkurrerar på samma marknad och att man måste undvika att ge dem stöd för att undvika snedvridning av konkurrensen.

2. I konsekvens med vad som har beslutats när det gäller flygplatser skall fler kusthamnar ingå i nätet enligt rådets gemensamma ståndpunkt jämfört med kommissionens förslag, med hänsyn till att det i flera medlemsstater finns många medelstora hamnar som är mycket viktiga för det transeuropeiska nätet.

   Enligt samma synsätt som när det gäller flygplatserna (avsnitt 6 i bilaga II) skall urvalskriterierna, enligt den gemensamma ståndpunkten, inte anges i artikeldelen utan i bilaga II.

   I artikel 12 delas kusthamnarna upp i tre kategorier (A, B och C) beroende på vilken trafiknivå de kan erbjuda eller var de är belägna. Enligt samma artikel skall dessutom endast kusthamnarna i kategori A markeras på de vägledande kartorna i bilaga A.

Det nya avsnitt 5 i bilaga II innehåller en uppdelning av hamnarna i kategorier på grundval av kvantitativa kriterier eller av hamnarnas belägenhet på öar som inte har fasta förbindelser med kontinenten. Det innehåller även en tabell över vilka särskilda villkor ett projekt måste uppfylla för att anses vara av gemensamt intresse. I nätet ingår sålunda, förutom de kusthamnar vilkas årliga fraktvolym uppgår till minst 1 miljon ton eller 200 passagerare (hamnar av kategori A), alla kusthamnar vilkas årliga volym är minst 500 000 ton eller 100 000 passagerare (hamnar av kategori B) och alla hamnar som är belägna på öar som inte har fasta förbindelser med kontinenten (hamnar av kategori C). Gemenskapens bidrag för de hamnar som omfattas av beslutet tilldelas i förhållande till de specifikationer som ett hamnprojekt uppfyller (Främjande av närsjöfart, Tillfart till hamnar, Hamninfrastruktur inom hamnområdet).

B. INLANDSHAMNAR I NÄTET FÖR KOMBINERAD TRANSPORT

(artikel 1.1 (ny artikel 11 i beslutet, ändrad artikel 1.3 och den nya punkten 3a i artikel 1))

I kommissionens förslag anges fyra urvalskriterier som inlandshamnarna skall uppfylla för att ingå i nätet. Bland annat krävs att de skall vara utrustade med anläggningar för omlastning av gods för kombinerad transport. I den gemensamma ståndpunkten, enligt Europapaparlamentets tillvägagångssätt, erbjuds ett alternativ. Enligt detta kan en hamn som inte är utrustad med anläggningar för omlastning av gods för kombinerad transport också ingå i nätet om den har en årlig godstrafikvolym som uppgår till minst 300 000 ton. I den gemensamma ståndpunkten tillkommer sålunda 200 hamnar till de 35 inlandshamnar som anges i kommissionens förslag. Liksom när det gäller kusthamnar har rådet ansett det lämpligt att ta hänsyn till de medlemsstaters situation som har många inlandshamnar som är särskilt viktiga för nätet.

C. INTERMODALA TERMINALER OCH TRANSEUROPEISKA GODSKORRIDORER FÖR JÄRNVÄGSFRAKT

I den gemensamma ståndpunkten godtas inte de bestämmelser i kommissionens förslag som rör följande:

1. Intermodala terminaler (artikel 1.4 (ny artikel 14) och punkt I i bilagan (de nya översiktsplanerna 7.1.0–7.1.4 i bilaga I).

   Kommissionen har beaktat endast de intermodala terminalerna i de järnvägskorridorer som anges i översiktsplanen över nätet för kombinerad transport. Den har ansett att det på detta stadium är lämpligt att inrikta sig på endast intermodal transport, för att kunna uppfylla ett av de syften som anges i artikel 1.2 i beslutet. I sin motivering anger kommissionen att de andra terminalerna (landsväg/landsväg, järnväg/järnväg, osv.) kan inbegripas i beslutet i samband med översynen av riktlinjerna.

   Rådet har påpekat att frågan om fastställandet av intermodala terminaler fortfarande granskas på nationell nivå. Rådet anser att de urvalskriterier för att inbegripa de intermodala terminalerna i de kombinerade transportnäten som kommissionen föreslår är otillräckliga. Dessutom måste hänsyn tas till gemenskapens regionalpolitik.

2. Utvecklingen av de transeuropeiska godskorridorerna för järnvägsfrakt som är öppna för alla aktörer (artikel 1.1 (artikel 10.4 ny strecksats) och punkt 2 a i bilagan (ny tredje strecksats i avsnitt 3 i bilaga II)).

I det ursprungliga förslaget rörde bestämmelserna utvecklingen av nya järnvägstjänster, särskilt med utgångspunkt i transeuropeiska korridorer för järnvägsfrakt. I det ändrade förslaget gäller emellertid dessa bestämmelser inte längre tjänsterna utan utbyggnaden av transeuropeiska godskorridorer för järnvägsfrakt som är öppna för alla aktörer.

Rådet ansåg att man avviker från syftet med förslaget om dessa korridorer tas med i förslaget.

IV. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG

A. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM KOMMISSIONEN GODTOG

Kommissionen godtog åtta av Europaparlamentets tretton ändringsförslag varav två ordagrant (ändringsförslagen 5 och 10), två till deras innebörd ändringsförslagen 12 och 13) och fyra delvis (ändringsförslagen 4, 8, 9 och 11. När det gäller de tre ändringsförslagen om strykning av bestämmelserna om ”de transeuropeiska godskorridorerna för järnvägstrafik” (ändringsförslagen 1, 2 och 7) omformuleras dessa bestämmelser utan att de stryks i kommissionens ändrade förslag, och tonvikten läggs på utvecklingen av infrastrukturerna i stället för på förbättringen av tjänsterna.

B. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM RÅDET GODKÄNDE

1. **Allmänt**

Rådet godkände helt eller delvis fem av Europaparlamentets tretton ändringsförslag, nämligen ändringsförslagen 2, 4 (delvis), 7, 10 och 13. Rådet godkände delvis Europaparlamentets synsätt beträffande ändringsförslagen 3 och 6. När det gäller ändringsförslagen 1 och 11 godtog rådet Europaparlamentets åsikt när det gäller delen om strykning av de bestämmelser i kommissionens förslag som är föremål för dessa ändringsförslag, men rådet godkände inte den ersättningstext som Europaparlamentet föreslog.

2. **Detaljerad redogörelse**

a) ***Ändringsförslag som godtogs av kommissionen***

Av de åtta ändringsförslag som kommissionen hade godtagit godkände rådet, delvis eller till innebörden, följande tre:

— I artikel 1.2 i den gemensamma ståndpunkten (artikel 12 i beslutet), *ändringsförslag 4 fjärde delen* angående strykningen av den nya punkten 2 c i artikel 12.

— I artikel 1.5 b (bilaga II, avsnitt 5, punkt 2, tabellen: punkt III, tredje rutan, i beslutet) *ändringförslag 10*.

— I artikel 1.6 b (bilaga III, ny punkt 8 i beslutet), *ändringsförslag 13*.

När det gäller *ändringsförslag 11* godkände rådet, i enlighet med kommissionens ändrade förslag, strykningen av den bestämmelse enligt vilken hamninfrastrukturer inte är berättigade till finansiellt stöd, men godkände inte Europaparlamentets förslag till ersättningstext (se punkt IV.C.1 c nedan).

b) ***Ändringsförslag som inte godtogs av kommissionen***

i) *Transeuropeiska godskorridorer för järnvägstrafik*

Rådet godkände ändringsförslagen 2 och 7 om strykning av hänvisningarna till de transeuropeiska godskorridorer för järnvägstrafik som återfinns i kommissionens ursprungliga förslag och som innebär ett tillägg av en fjärde strecksats till artikel 10.4 i beslutet respektive en tredje strecksats till avsnitt 3 i bilaga II.

Rådet godkände emellertid inte ändringsförslag 1, även om detta förslag även innebär strykning av hänvisningen till dessa korridorer i stycket 7 i ingressen i kommissionens ursprungliga förslag. Detta ändringsförslag innehåller även en ersättningstext som varken rådet eller kommissionen kunde godkänna (se punkt IV.C.1 a nedan).

ii) *Nätet för inre vattenvägar och inlandshamnar*

Rådet godkände delvis Europaparlamentets synsätt när det gäller *ändringförslagen 3 och 6*.

Ändringsförslag 3 syftar till att ändra artikel 1.2 i kommissionens förslag om tillägg av en ny punkt 3a till artikel 11 i beslutet.

Enligt ändringsförslag 3 skall det fjärde urvalskriteriet i ovannämnda punkt 3a utökas med ett kvantitativt kriterium som alternativ. De hamnar som uppfyller de tre första kriterierna och som är utrustade med anläggningar för omlastning av gods för intermodal transport eller är kapabla att uppvisa en årlig fraktvolym på minst 500 000 ton kan därigenom omfattas av nätet.

Det påpekas att ändringsförslag 5 om artikel 14.1 i beslutet innehåller en definition av intermodala transporter, nämligen kombinerade transporter som utförs med bestämda transportenheter (trailrar och växelflak).

Europaparlamentets förslag till urvalskriterier återfinns i artikel 1.1 b i den gemensamma ståndpunkten men i denna föreskrivs en årlig minimivolym på 300 000 ton i stället för 500 000 ton och avser anläggningar för omlastning av gods för kombinerad transport i stället för intermodal transport.

Rådet anser att ett större antal inlandshamnar bör göras berättigade till stöd. Det anser även att det på detta stadium är lämpligt att hålla sig till den definition av kombinerade transporter som redan har fastställts på gemenskapsnivå.

Enligt *ändringsförslag 6* skall en ny punkt ca läggas till i punkt 1 i bilagan till kommissionens förslag som innebär att följande grafiska framställningar skall göras på den nya kartan 7.2 (inre vattenvägar och inlandshamnar) i bilaga I till beslutet:

— Grafisk framställning av kanalen från Elbe till Lübeck och kanalen från Twente till Mittelland.

— Särskild grafisk framställning av sådana inlandshamnar som också fungerar som kusthamnar.

— Särskild grafisk framställning av sådana inlandshamnar som inte är intermodala men har en årlig fraktvolym på över 500 000 ton.

Rådet godkände inte ändringsförslaget i första strecksatsen ovan enligt vilket nätet för kombinerad transport skall utökas med två nya kanaler, först och främst eftersom kanalerna i fråga inte uppfyller de tekniska minimikrav som anges i artikel 11.2 i beslutet och dessutom eftersom syftet med detta beslut inte är att revidera riktlinjerna utan att fastställa inlandshamnarna.

Rådet godkände däremot innebörden i ändringsförslagen i andra och tredje strecksatserna ovan. På de nya kartor som illustrerar avsnitt 4 i den gemensamma ståndpunkten (Nät för inre vattenvägar och inlandshamnar) införs en ny kategori av hamnar i beslutet, nämligen flod- och kusthamnar. Dessutom finns det på dessa kartor en särskild grafisk framställning av de hamnar som inte är hamnar för kombinerad transport men har en fraktvolym på minst 300 000 ton.

C. EUROPAPARLAMENTETS ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM INTE GODKÄNTS AV RÅDET OCH

1. **inte godtagits av kommissionen**

Rådet godkände inte ändringsförslagen 1, 4 (delvis), 8 (delvis), 9 (delvis) och 11 – se sammanställningen nedan.

a) ***Transeuropeiska godskorridorer för järnvägstrafik och vitboken***

Rådet godkände inte *ändringsförslag 1* vars syfte inte endast är att stryka skäl 7 i kommissionens ursprungliga förslag (se punkt IV.B.2 ovan), utan även att ersätta det med en ny text enligt vilken

— den rapport som kommissionen skall lägga fram i enlighet med artikel 21 i beslut 1692/96/EG om revideringen av riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet i förekommande fall skall åtföljas av lämpliga lagstiftningsförslag och tanken på en vitbok skall avvisas. Kommissionen angav i sin rapport från 1998 om genomförandet av riktlinjerna att den hade som mål att ”inleda ett omfattande samrådsförfarande inför vitboken om översyn av riktlinjerna, vilken skall läggas fram under 1999”,

— den strategiska utvärdering av påverkan på miljön, av det slag som avses i artikel 8.2 i detta beslut skall omfatta hamnar och intermodala terminaler.

Rådet ansåg att kommissionen skall bestämma hur den rapport om eventuella anpassningar av riktlinjerna skall utformas som kommissionen skall lägga fram enligt artikel 21.1 i beslutet. Enligt artikel 21.2 skall kommissionen, i förekommande fall, lägga fram lämpliga lagstiftningsförslag som följd av denna rapport. Rådet erinrade om att kommissionen enligt ovannämnda artikel 8.2 skall ”utveckla lämpliga analysmetoder i syfte att göra en strategisk utvärdering av hela nätets påverkan på miljön”. Rådet framhöll att när dessa metoder har utvecklats och en strategisk analys har genomförts skall dessa metoder och denna analys gälla hela nätet, inklusive hamnarna (när det gäller terminalerna se punkt III.C. I ovan).

b) ***Kusthamnar***

Rådet

i) godkände inte första och andra delen av ändringsförslag 4 som syftar till att ändra artikel 1.3 i förslaget som rör de nya punkterna 2 a och 2 b i artikel 12

— genom tillägg av ett nytt kriterium som gäller anslutningen mellan hamnen och andra transeuropeiska transportvägar som anges i bilaga I. Europaparlamentet erinrar om att det i artikel 12 i det gällande beslutet anges att kusthamnarna fungerar som ”förbindelsepunkter mellan sjötransport och övriga transportslag”,

— genom ändring av det kvantitativa kriterium som avses i punkt a så att den minsta årliga fraktvolymen ökas från 1 miljon till 1,5 miljoner ton. Europaparlamentet anser att denna siffra är lämpligare för ett transeuropeiskt nät.

Rådet erinrade först om att flera viktiga hamnar, även om de fungerar som viktiga förbindelsepunkter mellan sjötransport och andra transportslag, inte är anslutna till de transportvägar som anges i bilaga I.

Det ansåg att antalet kusthamnar som kan uppfylla även de två nya kriterier som Europaparlamentet förslagit var alltför litet. Rådet föredrog därför att använda ett annat tillvägagångssätt, nämligen det som anges i punkt III.A ovan.

ii) godkände inte *tredje delen av ändringsförslag 4* som syftar till att ändra artikel 1.3 i kommissionens ursprungliga förslag som rör artikel 12 ny punkt 2 i beslutet, för att ersätta punkt b andra stycket med en ny punkt ba.

Kommissionen godtar delvis Europaparlamentets föreslagna tillvägagångssätt i sitt ändrade förslag (artikel 12.3).

Rådet föredrog att använda ett annat tillvägagångssätt för att fastställa de kriterier som skall uppfyllas av kusthamnarna för att de skall omfattas av nätet (se punkt III.A).

c) ***Hamninfrastrukturer (ändringsförslag 8 (andra och tredje delen), 9 (andra delen) och 11)***

Europaparlamentet föreslår genom ändringsförslagen 8, 9 och 11 att kategorierna av projekt avseende inlandshamnarna struktureras på samma sätt som de kategorier som avser kusthamnarna.

Dessa ändringsförslag syftar till att i beslutet införa en allmän definition av hamninfrastruktur inne i hamnområdet som både kan tillämpas på inlandshamnar (*ändringsförslag 8 andra delen*) och kusthamnar (*ändringsförslag 9 andra delen*). De syftar även till att klargöra att inlandshamnarnas (*ändringsförslag 8 tredje delen*) och kusthamnarnas (*ändringsförslag 11*) hamnsuprastrukturer inte berättigar till TEN-finansiering.

Ändringsförslag 11 syftar dessutom även till att stryka den bestämmelse i kommissionens ursprungliga förslag som anger att investeringar i infrastruktur inom hamnområden (kusthamnar) i allmänheten inte är berättigade till stöd. Europaparlamentet anser att hamninfrastrukturer bör vara berättigade till gemenskapsstöd.

Rådet ansåg att den definition av hamninfrastruktur som Europaparlamentet föreslagit (andra delen av ändringsförslagen 8 och 9) var alltför specifik och inte uttömmande). Rådet anser att man

— för inlandshamnarna bör behålla oförändrade gällande bestämmelser om vilka kategorier som infrastrukturprojekten avseende inlandshamnarna skall motsvara för att betraktas som projekt av gemensamt intresse (artikel 1.5 a om ändring av avsnitt 4 i bilaga II till beslutet).

— för kusthamnarna bör ändra avsnitt 5 punkt 1 i bilaga II till beslutet i enlighet med det tillvägagångssätt som beskrivs i punkt III.A ovan, samtidigt som man i en annan form behåller de kategorier av hamnprojekt som återfinns i punkterna 1 C och 1 D i det gällande beslutet.

När det gäller den ersättningsbestämmelse som Europaparlamentet föreslagit om att hamnsuprastrukturer inte skall vara bidragsberättigande (ändringsförslag 8 tredje delen I – inlandshamnar – och ändringsförslag 11 – kusthamnar), ansåg rådet i dessutom att begreppet suprastruktur inte har fastställts klart och att införandet av detta begrepp var överflödigt i detta sammanhang och riskerar att skapa osäkerhet i när det gäller definitionen av ett projekt.

När det gäller den del av ändringsförslag 11 som rör strykningen av bestämmelsen om att investeringar i infrastrukturer inom hamnområden inte skall vara bidragsberättigande, delade rådet Europaparlamentets uppfattning som godtogs av kommissionen i det ändrade förslaget om strykningen av denna bestämmelse. Alla projekt av gemensamt intresse, inklusive de som gäller hamnar, kan i princip komma i fråga för en TEN-finansiering. De särskilda villkoren för gemenskapsstödet skall dessutom snarare anges i de aktuella finansieringsbestämmelserna än i beslutet.

2. **godtagits av kommissionen**

a) ***Nät för kombinerade transporter***

Rådet

i) godkände inte *ändringsförslag 5* som syftar till att ändra artikel 1.4 a i kommissionens förslag beträffande artikel 14 ny punkt 1 i beslutet. Europaparlamentet föreslår att definitionen av kombinerad transport i punkt 1 första strecksatsen skall förbättras genom tillägget att eventuella inledande eller avslutande vägsträckor skall vara så korta som möjligt.

I punkt 1 andra strecksatsen föreslår Europaparlamentet att terminalerna skall ha anläggningar för intermodala transporter som möjliggör omlastning inte endast mellan järnvägar, inre vattenvägar och vägar utan även, som föreskrivs i det gällande beslutet, mellan sjövägar och andra vägar.

Begreppet intermodala transporter skall dessutom definieras.

Som anges i punkt IV.B.2 b ii ovan (beträffande ändringsförslag 3) föredrog rådet att de bestämmelser i det gällande beslutet som rör nätet för kombinerade transporter behålls oförändrade, dvs. artikel 14 och avsnitt 7 i bilaga II.

När det gäller bilaga I anges det i artikel 1.4 i den gemensamma ståndpunkten att i innehållsförteckningen avsnitt 7 ”Nätet för kombinerade transporter” skall punkt 7.2 och motsvarande karta utgå, eftersom kartorna i avsnitt 4 innehåller en specifik grafisk framställning av de inlandshamnar som är utrustade med anläggningar för kombinerade transporter som är tillräcklig och uppfyller kriterierna i beslutets nya artikel 11 enligt den gemensamma ståndpunkten.

ii) godkände inte *ändringsförslag 12* som syftar till att ändra punkt 2 d i bilagan i kommissionens ursprungliga förslag om att ersätta tredje strecksatsen i avsnitt 7 i bilaga II till beslutet.

Europaparlamentet föreslår att man ändrar andra strecksatsen i avsnitt 7 så att flyttbara omlastningsanordningar inte längre åsyftas, eftersom de av parlamentet inte betraktas som stödberättigade infrastrukturer.

Europaparlamentet föreslår även att man ändrar tredje strecksatsen så att alla projekt som syftar till anpassning av hamnområden för att utveckla eller förbättra omlastning mellan sjötransport och järnväg och inre vattenvägar vid kombinerade transporter betraktas som projekt av gemensamt intresse (vägar skulle alltså uteslutas).

I kommissionens ändrade förslag godtas detta ändringsförslag.

Rådet föredrog att låta avsnitt 7 kvarstå oförändrat. Andra strecksatsen berör även fortsättningsvis installeringen av omlastningsanordningar, både fasta och flyttbara. Tredje strecksatsen berör inte heller i fortsättningen omlastning av varor utan omlastning av containrar mellan sjötransport och järnväg, inre vattenvägar eller vägar.

b) ***Hamninfrastrukturer***

Inlandshamnar

Det erinras om att kommissionens ändrade förslag godtar *ändringsförslag 8 första delen och den del av ändringsförslag 8 (andra och tredje delen)* som syftar till att stryka kategori 4 i avsnitt 4 punkt B i bilaga II.

Ändringsförslag 8 berör avsnitt 4, delen ”Inlandshamnar” punkt B.4 i bilaga II till det gällande beslutet som är uppdelad i fyra kategorier.

Syftet med ändringsförslag 8 första delen är att stryka kategori 3 i denna punkt B och ersätta den med en av de kategorier som föreskrivs för kusthamnar i avsnitt 5 punkt 1 D, dvs. ”Infrastruktur för landtransport som förbinder hamnen med andra delar av det transeuropeiska transportnätet”.

Syftet med ändringsförslag 8 andra och tredje delen är att stryka kategori 4 i punkt B och ersätta den med de två bestämmelser som anges ovan i punkt IV.C.1 c. Den ena bestämmelsen gäller definitionen av hamnområden och den andra att suprastrukturer inom hamnområden inte är bidragsberättigande.

Kusthamnar

Rådet godkände inte *ändringsförslag 9 första delen* som är av redaktionell art och syftar till att ändra punkt 2 c i i bilagan till kommissionens ursprungliga förslag (avsnitt 5 ny punkt 2 första stycket i bilaga II till beslutet genom att ersätta uttrycket ”Projekt avseende hamninfrastruktur och därmed sammanhängande infrastruktur” (projets d’infrastructure portuaire ou connexe) med ”Projekt avseende hamninfrastruktur och därmed sammanhängande infrastruktur” (projets d’infrastructure à l’intérieur des zones portuaires ou en rapport avec celles-ci) (den svenska översättningen har inte ändrats).