Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) nr. 1316/2013 for så vidt angår Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen

(COM(2018) 568 final — 2018/0299 (COD))

(2019/C 62/48)

Hovedordfører: **Stefan BACK**

Anmodning om udtalelse	Europa-Parlamentet, 10.9.2018
	Rådet, 11.9.2018
Retsgrundlag	Artikel 172 og 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Kompetence	Sektionen for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet
Præsidiets henvisning	18.9.2018
Vedtaget på plenarforsamlingen:	17.10.2018
Plenarforsamling nr.	538
Resultat af afstemning	118/1/0
(for/imod/hverken for eller imod)	

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) bifalder forslaget som en beredskabsforanstaltning, der imødekommer behovet for at sikre et sammenhængende TEN-T-net og tilpasser hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet til en situation, hvor UK ikke længere er en del af TEN-T.

1.2. EØSU anbefaler, at Kommissionen er opmærksom på Irlands situation efter UK's udtræden og alvorligt gør sig overvejelser om den potentielt negative indvirkning på EU's og Irlands økonomi som følge heraf. I den forbindelse anbefales det, at der træffes ekstra forholdsregler ved udformningen af ny ruteføring.

1.3. EØSU mener, at der er brug for en eller flere direkte forbindelser mellem det europæiske fastland og Irland for at bevare sammenhængen i hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet og sikre transportaktiviteter mellem Irland og det europæiske fastland uden grænsekontrol.

1.4. EØSU mener, at ruterne for trafikstrømmene til og fra Irland højst sandsynligt vil ændre sig, når UK ikke længere er en del af TEN-T, og transporten gennem UK, på grund af grænsekontrol, må forventes at tage længere tid.

1.5. EØSU bemærker, at der under høringsproceduren forud for forslaget af forskellige grunde blev stillet spørgsmålstegn ved den konfiguration af korridoren, som Kommissionen nu har foreslået, herunder ved egnetheden af de valgte havne og behovet for at genoverveje en tilpasning af ruteføringen i hovednetkorridoren Atlanterhavet.

1.6. EØSU minder om, at formålet med TEN-T er at sikre samhørighed, effektivitet og bæredygtighed på transportområdet. Hovednettet er det strategisk vigtigste element i den sammenhæng.

1.7. EØSU sætter derfor spørgsmålstegn ved konfigurationen af den foreslåede nye korridor, eftersom den måske ikke vil svare til fremtidens trafikstrømme, og den dermed ikke vil kunne leve op til målsætningen for TEN-T-hovednettet om at lette de vigtigste trafikstrømme over lange afstande.

1.8. EØSU bemærker ligeledes, at nogle af de havne, der kan tænkes at skulle spille en vigtig rolle under de nye rammevilkår, ikke er centrale havne og dermed ikke opfylder et grundlæggende kriterium for at blive en del af en hovednetkorridor. Det påpeges, at der ikke er planer om at revidere forordningen om TEN-T-retningslinjerne før i 2023.

1.9. EØSU fastholder, at det endnu ikke er muligt at forudsige med sikkerhed, hvordan transporten vil ændre sig i en situation, hvor forslaget vil gælde.

1.10. EØSU er derfor enig i, at konfigurationen i forslaget er en passende metode til midlertidigt at håndtere situationen, indtil ændringerne i trafikstrømmene er en realitet.

1.11. Ikke desto mindre beklager EØSU, at der ikke er blevet gennemført en konsekvensanalyse for at vurdere egnetheden af den foreslåede konfiguration, f.eks. med hensyn til letfordærvelige varer, og overveje den mest effektive og bæredygtige konfiguration af en ruteføring, der efter planen skal erstatte landbroen med UK som en TEN-T-forbindelse til og fra Irland.

1.12. EØSU anbefaler derfor, at der tilføjes en specifik revisionsklausul til forslaget, som fastlægger, at Kommissionen bør revidere den vedtagne forordning inden for to år, efter at den er taget i brug. Denne revision bør baseres på en evaluering af ændringerne i de reelle transportstrømme mellem Irland og det europæiske fastland og udgøre et grundlag for fremsættelsen af hensigtsmæssige forslag om tilpasning af ruteføringen i relevante TEN-T-hovednetkorridorer.

1.13. I afventning af en sådan revision ser EØSU ingen grund til at ændre ved det væsentlige indhold i forslaget, også set i lyset af, at situationen ikke som følge af tilpasningen vil ændre sig for nogen af de eksisterende centrale havne i Den Engelske Kanal, som for nærværende udgør en del af hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet eller hovednetkorridoren Atlanterhavet.

1.14. EØSU undrer sig over, at forslaget ikke indeholder forslag om at annullere de eksisterende forbindelser med og gennem UK. Hvis EU-lovgivningen vedrørende TEN-T ikke gælder i UK, vil der ikke være noget retsgrundlag for at gennemføre disse forbindelser. Det forekommer derfor fornuftigt at fjerne dem.

2. **Forslaget**

2.1. Som en del af de planlagte foranstaltninger til forberedelse af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union (brexit) har Kommissionen fremsat et forslag til forordning om ændring af forordning (EU) nr. 1316/2013 for så vidt angår Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen.

2.2. Efter planen vil UK, efter sin meddelelse om udtræden af EU af 29. marts 2017, udtræde den 30. marts 2019 i henhold til artikel 50 i TEU. Med mindre der aftales andet i en ratificeret udtrædelsesaftale, vil EU-lovgivningen ikke længere gælde for UK pr. 30. marts 2019, og UK bliver et tredjeland, der ikke er omfattet af TEN-T, og som ikke indgår i TEN-T-hovednetkorridorerne.

2.3. I sin meddelelse »Forberedelse af Det Forenede Kongeriges udtræden af Den Europæiske Union den 30. marts 2019« (COM(2018) 556) understregede Kommissionen betydningen af at være forberedt på ethvert muligt udfald af de igangværende udtrædelsesforhandlinger, herunder muligheden for, at der ikke indgås en aftale.

2.4. Forslaget har til formål at tage højde for en situation, hvor de igangværende forhandlinger mellem UK og EU ikke resulterer i overgangsordninger på grundlag af en udtrædelsesaftale. Det er især hensigten at bevare en direkte forbindelse i hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet med Irland, efter at denne korridors forbindelse via UK forsvinder.

2.5. Forslaget ændrer korridorens ruteføring ved at tilføje følgende forbindelse: »Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork — Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam«. Ændringen skal anvendes fra dagen efter den dag, hvor forordning (EU) nr. 1316/2013 ophører med at finde anvendelse på UK.

3. **Generelle bemærkninger**

3.1. EØSU bifalder forslaget som en foranstaltning, der imødekommer behovet for at sikre et sammenhængende TEN-T-net og bevare hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet, herunder i tilfælde af, at de igangværende forhandlinger om udtrædelse og overgangsordninger mellem EU og UK ikke resulterer i en aftale. Forslaget indgår dermed i Kommissionens forberedelser med henblik på et »worst case«-scenarie, hvor UK forlader EU uden en aftale.

3.2. Forslaget vil, når det er vedtaget, gælde fra den dag, hvor UK forlader EU, og EU-lovgivningen ikke længere gælder for UK, hvilket betyder, at UK ikke længere er omfattet af TEN-T.

3.3. EØSU bemærker, at der er brug for en eller flere direkte forbindelser mellem det europæiske fastland og Irland for at bevare sammenhængen i hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet og sikre transportaktiviteter mellem Irland og det europæiske fastland uden grænsekontrol.

3.4. EØSU fremhæver i høj grad situationens alvor for Irlands økonomi og velfærd, navnlig idet ændringerne vil have både forventede og uforudsete konsekvenser.

3.5. Det er derfor yderst vigtigt, at en ny ruteføring styrker Irlands forbindelser med det europæiske fastland. Idet en stor del af den irske vejgodstransport til det europæiske fastland i dag går via UK, bør der således tilføjes søtransportforbindelser mellem de centrale irske havne i Dublin og Cork og havnene i hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet på kontinentet.

3.6. EØSU bemærker, at konfigurationen af korridoren i forslaget tager udgangspunkt i et scenarie, hvor UK ikke er en del af TEN-T, og hvor transporten gennem UK, på grund af grænsekontrol, vil tage længere tid. Det forventes i så tilfælde, at ruterne for trafikstrømmene til og fra Irland vil ændre sig.

3.7. EØSU bemærker også, at der er blevet stillet spørgsmålstegn ved den ruteføring for korridoren, som Kommissionen nu foreslår, både mere detaljerede og principielle spørgsmål. Under høringsproceduren forud for forslaget stillede en række havne på Den Engelske Kanals sydkyst og sammenslutningen af franske havne og regionale myndigheder spørgsmålstegn ved den køreplan, som i store træk var forløberen for forslaget. Disse interessenter foreslog at lade havnene i Dunkirk, Calais, Le Havre, Roscoff og Brest indgå i den foreslåede forbindelse i hovednetkorridoren Nordsøen — Middelhavet og ændre på ruteføringen i hovednetkorridoren Atlanterhavet. Forskellige irske interessenter har ligeledes stillet spørgsmålstegn ved effektiviteten af en lang søtransportforbindelse som en erstatning med landbroen via UK, idet der findes kortere søruter, f.eks. fra Irland til havne i Bretagne. Det er blevet påpeget, at kortere søruter vil være mere velegnede, f.eks. når der er tale om letfordærvelige varer.

3.8. Formålet med TEN-T er at sikre samhørighed, effektivitet og bæredygtighed på transportområdet. Hovednettet er det strategisk vigtigste element i opfyldelsen af disse målsætninger, mens hovednetkorridorerne skal lette de vigtigste trafikstrømme over lange afstande i hovednettet ([1]).

3.9. EØSU sætter derfor spørgsmålstegn ved ruteføringen af den nye korridor og mener, at ændringen af korridorens ruteføring måske ikke vil svare til fremtidens trafikstrømme, og den dermed ikke vil kunne leve op til målsætningen for TEN-T-hovednettet om at lette de vigtigste trafikstrømme over lange afstande ([2]).

3.10. EØSU bemærker, at nogle af de havne, der kan tænkes at skulle spille en vigtig rolle under de nye rammevilkår, såsom Brest og Roscoff, ikke er centrale havne og dermed ikke opfylder et grundlæggende kriterium for at blive en del af en hovednetkorridor. Det påpeges, at der ikke er planer om at revidere forordningen om TEN-T-retningslinjerne før i 2023.

3.11. EØSU mener ligeledes, at det endnu ikke er muligt at forudsige med sikkerhed, hvordan transporten vil ændre sig i en situation, hvor forslaget vil gælde.

3.12. EØSU er derfor enig i, at konfigurationen i forslaget er en passende metode til midlertidigt at håndtere situationen, indtil ændringerne i trafikstrømmene er en realitet.

3.13. Ikke desto mindre beklager EØSU, at der ikke er blevet gennemført en konsekvensanalyse for at vurdere egnetheden af den foreslåede konfiguration, f.eks. med hensyn til letfordærvelige varer, og overveje den mest effektive og bæredygtige konfiguration af en ruteføring, der efter planen skal erstatte landbroen med UK som den vigtigste TEN-T-forbindelse mellem Irland og det europæiske fastland, set i lyset af de vanskeligheder, der vil være forbundet med at forudsige ændringerne i transportstrømmene efter UK's udtræden af EU uden en udtrædelsesaftale.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).
([2]) Forordning (EU) nr. 1315/2013, artikel 43, stk. 1.

3.14. EØSU har den holdning, at de potentielle økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser af den foreslåede foranstaltning er tilstrækkeligt omfattende til at begrunde en konsekvensanalyse, som fastlagt i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning ([3]).

3.15. EØSU anbefaler derfor, at der tilføjes en specifik revisionsklausul til forslaget, som fastlægger, at Kommissionen bør revidere den vedtagne forordning inden for to år, efter at den er taget i brug. Denne revision bør baseres på en evaluering af ændringerne i de reelle transportstrømme mellem Irland og det europæiske fastland og udgøre et grundlag for fremsættelsen af hensigtsmæssige forslag om tilpasning af ruteføringen i relevante TEN-T-hovednetkorridorer.

3.16. I afventning af en sådan revision ser EØSU ingen grund til at ændre ved forslaget, også set i lyset af, at situationen ikke som følge af tilpasningen vil ændre sig for nogen af de eksisterende centrale havne i Den Engelske Kanal, som for nærværende udgør en del af korridoren.

4. **Særlige bemærkninger**

4.1. EØSU undrer sig over, at forslaget ikke indeholder forslag om at annullere forbindelser med og gennem UK. Hvis EU-lovgivningen vedrørende TEN-T ikke gælder i UK, kan disse forbindelser ikke gennemføres på lovlig vis i henhold til EU-lovgivningen. Det forekommer derfor fornuftigt at fjerne dem.

Bruxelles, den 17. oktober 2018.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([3]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1. Se også Kommissionens meddelelse (COM(2016) 615 final) om bedre lovgivning og Kommissionens meddelelse (COM(2017) 651 final) om fuldføring af dagsordenen om bedre regulering, afsnit 2.3.