Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) nr 1316/2013 med anledning av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen

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

(2019/C 62/48)

Huvudföredragande: **Stefan BACK**

Remisser	Europaparlamentet, 10.9.2018
	Rådet, 11.9.2018
Rättslig grund	Artiklarna 172 och 304 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
Ansvarig facksektion	Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället
Presidiets beslut	18.9.2018
Antagande vid plenarsessionen	17.10.2018
Plenarsession nr	538
Resultat av omröstningen	118/1/0
(för/emot/nedlagda röster)	

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 EESK välkomnar förslaget som en beredskapsåtgärd som tillgodoser behovet av att säkerställa ett sammanhållet TEN-T-nät och anpassa stomnätskorridoren Nordsjön – Medelhavet till ett scenario där Förenade kungariket inte ingår i TEN-T.

1.2 EESK rekommenderar kommissionen att beakta Irlands situation efter Förenade kungarikets utträde och ta allvarlig hänsyn till de potentiella negativa effekterna för EU:s/Irlands ekonomi till följd av det. I detta sammanhang rekommenderar vi att man ska vara extra försiktighet när omdragningar utformas.

1.3 EESK anser att en eller flera direkta länkar mellan det europeiska fastlandet och Irland behövs för att bevara en sammanhållen stomnätskorridor Nordsjön – Medelhavet och trygga transporter mellan Irland och det europeiska fastlandet utan gränskontroller.

1.4 EESK anser att när Förenade kungariket inte ingår i TEN-T och transporterna genom Förenade kungariket troligen blir långsammare pga. gränskontroller kommer de vägar som trafikflödena till och från Irland tar antagligen att förändras.

1.5 EESK noterar att den sträckning av korridoren som kommissionen nu föreslår ifrågasattes under det samråd som föregick förslaget, och det av flera olika skäl, bl.a. lämpligheten hos valet av hamnar och behovet av att även ompröva dragningen av stomnätskorridoren Atlanten.

1.6 EESK påminner om att syftet med TEN-T är att säkerställa sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transporterna. Stomnätet är den strategiskt viktigaste faktorn för detta syfte.

1.7 EESK ifrågasätter därför utformningen av den föreslagna nya korridorssträckan eftersom den kanske inte kommer att överensstämma med de framtida trafikflödena och således kanske inte motsvarar syftet med TEN-T-stomnätskorridorerna att underlätta de viktigaste långväga trafikflödena.

1.8 EESK noterar också att vissa av de hamnar som skulle kunna hamna i förgrunden under de nya förhållandena inte är stomhamnar och därför inte uppfyller ett grundläggande kriterium för att ingå i en stomnätskorridor, och att en översyn av förordningen om TEN-T-riktlinjerna inte planeras förrän 2023.

1.9 EESK vidhåller att det antagligen ännu inte är möjligt att med säkerhet förutse hur transportflödena skulle förändras i en situation där förslaget skulle gälla.

1.10 EESK håller därför med om att sträckningen i förslaget är ett tillfredsställande sätt att tillfälligt hantera situationen tills förändringar i trafikflödena har uppstått.

1.11 EESK beklagar emellertid att man inte gjort någon konsekvensbedömning för att kontrollera den föreslagna sträckningens lämplighet, t.ex. för färskvaror, och överväga den mest effektiva och hållbara sträckningen av en resväg som ska ersätta den brittiska landbryggan som TEN-T-länk till och från Irland.

1.12 EESK rekommenderar därför att en särskild översynsklausul ska läggas till i förslaget, där det föreskrivs att kommissionen ska se över den antagna förordningen inom två år efter ikraftträdandet. Översynen bör bygga på en bedömning av förändringarna i de faktiska transportflödena mellan Irland och det europeiska fastlandet och tjäna som underlag för lämpliga förslag till dragning av de berörda TEN-T-stomnätskorridorerna.

1.13 I väntan på en sådan översyn ser EESK ingen anledning till att ändra det materiella innehållet i förslaget, med tanke på att situationen för de befintliga stomhamnar i Engelska kanalen som för närvarande ingår i stomnätskorridorerna Nordsjön – Medelhavet och Atlanten inte kommer att förändras till följd av ändringen.

1.14 EESK ställer sig frågande till varför man i förslaget inte föreslår att de befintliga länkarna med och genom Förenade kungariket ska upphävas. Om EU-lagstiftningen om TEN-T inte gäller för Förenade kungariket skulle det inte finnas någon rättslig grund för att genomföra dessa länkar. Det förefaller därför vara klokt att upphäva dem.

2. **Förslaget**

2.1 Som ett led i de planerade förberedelseåtgärderna inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen (”brexit”) har kommissionen lagt fram ett förslag till förordning om ändring av förordning (EU) nr 1316/2013 med anledning av Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen (nedan kallat *förslaget*).

2.2 Enligt Förenade kungarikets anmälan av sin avsikt att lämna EU av den 29 mars 2017 ska landet göra det den 30 mars 2019, i enlighet med artikel 50 i EU-fördraget. Om inget annat avtalas i ett ratificerat avtal om utträde kommer EU-lagstiftningen inte längre att gälla för Förenade kungariket från och med den 30 mars 2019, och Förenade kungariket kommer att bli ett tredjeland som inte omfattas av TEN-T och inte ingår i TEN-T-stomnätskorridorerna.

2.3 I sitt meddelande ”Förberedelser inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen den 30 mars 2019” (COM(2018) 556) betonade kommissionen vikten av beredskap för alla tänkbara utfall av de pågående förhandlingarna om utträde, inklusive misslyckande att nå en överenskommelse.

2.4 Förslaget syftar till att hantera en situation där de pågående förhandlingarna mellan Förenade kungariket och EU inte leder till övergångsbestämmelser i ett avtal om utträde. I synnerhet syftar det till att bevara en direkt länk med Irland inom stomnätskorridoren Nordsjön – Medelhavet efter att den länk genom Förenade kungariket som ingår i denna korridor har upphört.

2.5 I förslaget ändras dragningen av korridoren genom att följande länk läggs till: ”Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam”. Ändringen ska tillämpas från och med dagen efter det att förordning (EU) nr 1316/2013 upphör att gälla för Förenade kungariket.

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 EESK välkomnar förslaget som en åtgärd som tillgodoser behovet av att säkerställa ett sammanhållet TEN-T-nät och bevara stomnätskorridoren Nordsjön – Medelhavet, bl.a. om de pågående förhandlingarna om ett avtal om utträde och övergångsbestämmelser mellan EU och Förenade kungariket inte skulle leda fram till en överenskommelse. Förslaget ingår således i kommissionens förberedelser inför ett värstafallsscenario, där Förenade kungariket lämnar EU utan avtal.

3.2 När det antagits kommer förslaget att gälla från och med den dag då Förenade kungariket lämnar EU och EU-lagstiftningen inte längre gäller för Förenade kungariket, vilket innebär att Förenade kungariket inte omfattas av TEN-T.

3.3 EESK noterar att en eller flera direkta länkar mellan det europeiska fastlandet och Irland behövs för att bevara en sammanhållen stomnätskorridor Nordsjön – Medelhavet och trygga transporter mellan Irland och det europeiska fastlandet utan gränskontroller.

3.4 EESK betonar starkt hur allvarlig den situation som Irlands ekonomi och välfärd står inför är, särskilt i de fall där förändringar har förutsedda och oförutsedda konsekvenser.

3.5 Det är därför ytterst viktigt att en ny dragning ökar Irlands konnektivitet med det europeiska fastlandet. En stor andel av de irländska godstransporter på väg som når det europeiska fastlandet går visserligen i dag via Förenade kungariket, men sjöförbindelser bör helt riktigt läggas till mellan de irländska stomhamnarna i Dublin och Cork och de hamnar på fastlandet som ingår i stomnätskorridoren Nordsjön – Medelhavet.

3.6 EESK noterar att man i korridorens sträckning enligt förslaget föreställer sig ett scenario där Förenade kungariket inte ingår i TEN-T och transporterna genom Förenade kungariket kommer att bli långsammare pga. gränskontroller, och att de vägar som trafikflödena till och från Irland tar i denna nya situation antagligen kommer att förändras.

3.7 EESK noterar också att den dragning av korridoren som kommissionen nu föreslår har ifrågasatts, både i enskilda detaljer och i stora drag. Under det samråd som föregick förslaget ifrågasattes färdplanen, som till största delen följs i förslaget, av flera hamnar på Engelska kanalens sydkust och av sammanslutningen av franska hamnar och regionala myndigheter, som tog upp frågan om att låta hamnarna i Dunkerque, Calais, Le Havre, Roscoff och Brest ingå i den föreslagna länken i korridoren Nordsjön – Medelhavet och ändra dragningen av stomnätskorridoren Atlanten. Även olika irländska intressen har ifrågasatt effektiviteten hos en lång sjöförbindelse som ersättning för ”landbryggan” via Förenade kungariket, eftersom det finns kortare sjöfartsrutter, t.ex. från Irland till hamnar i Bretagne. Det har hävdats att kortare sjöfartsrutter kommer att vara lämpligare, t.ex. för färskvaror.

3.8 Syftet med TEN-T är att säkerställa sammanhållning, effektivitet och hållbarhet i transporterna. Stomnätet är den strategiskt viktigaste faktorn för att uppnå dessa mål, medan syftet med stomnätskorridorerna är att underlätta de viktigaste långväga transportflödena i stomnätet ([1]).

3.9 EESK ifrågasätter därför dragningen av den nya korridorssträckan, och anser att den ändrade dragningen kanske inte kommer att överensstämma med de framtida trafikflödena och således kanske inte motsvarar syftet med TEN-T att underlätta de viktigaste långväga trafikflödena ([2]).

3.10 EESK noterar att vissa av de hamnar som skulle kunna hamna i förgrunden under de nya förhållandena, t.ex. Brest och Roscoff, inte är stomhamnar och därför inte uppfyller ett grundläggande kriterium för att ingå i en stomnätskorridor, och att en översyn av förordningen om TEN-T-riktlinjerna inte planeras förrän 2023.

3.11 EESK anser också att det antagligen ännu inte är möjligt att med säkerhet förutse hur transportflödena skulle förändras i en situation där förslaget skulle gälla.

3.12 EESK håller därför med om att sträckningen i förslaget är ett tillfredsställande sätt att tillfälligt hantera situationen tills förändringar i trafikflödena har uppstått.

3.13 EESK beklagar emellertid att man inte gjort någon konsekvensbedömning för att kontrollera den föreslagna sträckningens lämplighet, t.ex. för färskvaror, och överväga den mest effektiva och hållbara sträckningen av en resväg som ska ersätta den brittiska landbryggan som den viktigaste TEN-T-länken mellan Irland och det europeiska fastlandet, med tanke på hur svårt det är att förutse förändringarna i transportflöden efter Förenade kungarikets utträde ur EU utan ett avtal om utträde.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1), artikel 38.
([2]) Förordning (EU) nr 1315/2013, artikel 43.1.

3.14 För EESK verkar det som att de potentiella ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenserna av den föreslagna åtgärden är tillräckligt betydande för att motivera en konsekvensbedömning i enlighet med det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ([3]).

3.15 EESK rekommenderar därför att en särskild översynsklausul ska läggas till i förslaget, där det föreskrivs att kommissionen ska se över den antagna förordningen inom två år efter ikraftträdandet. Översynen bör bygga på en bedömning av förändringarna i de faktiska transportflödena mellan Irland och det europeiska fastlandet och tjäna som underlag för lämpliga förslag till dragning av de berörda TEN-T-stomnätskorridorerna.

3.16 I väntan på en sådan översyn ser EESK ingen anledning till att ändra förslaget, bl.a. med tanke på att situationen för de stomhamnar i Engelska kanalen som för närvarande ingår i korridoren inte kommer att förändras till följd av ändringen.

4. **Särskilda kommentarer**

4.1 EESK ställer sig frågande till varför man i förslaget inte föreslår att länkarna med och genom Förenade kungariket ska upphävas. Om EU-lagstiftningen om TEN-T inte gäller för Förenade kungariket skulle dessa länkar inte kunna genomföras lagligen enligt EU-rätten. Det förefaller därför vara klokt att upphäva dem.

Bryssel den 17 oktober 2018.

Luca JAHIER
Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande

([3]) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1. Se även kommissionens meddelande COM(2016) 615 final om ”Bättre lagstiftning” och kommissionens meddelande COM(2017) 651 final om ”Genomförandet av agendan för bättre lagstiftning”, avsnitt 2.3.