



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.01.2003
KOM(2003) 38 endelig

2001/0226 (COD)

Ændret forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets
finansielle støtte inden for transeuropæiske net**

(forelagt af Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2)

BEGRUNDELSE

Under plenarforsamling den 2. juli 2002 godkendte Europa-Parlamentet, med visse ændringer, Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net. Det Økonomiske og Sociale Udvalg støttede også initiativet, hvorimod Regionsudvalget ikke har afgivet nogen udtalelse.

Europa-Parlamentet er i hovedsagen enig i de væsentligste dele af Kommissionens forslag. Europa-Parlamentet har imidlertid udarbejdet en række ændringsforslag, som ligger til grund for Kommissionens forslag om at indføje en række nye elementer i den oprindelige tekst.

Europa-Kommissionen fremsender dette ændrede forslag for at fremme processen med at opfylde de målsætninger, der blev fastlagt på mødet i Det Europæiske Råd i Barcelona¹.

1. ÆNDRINGSFORSLAG, DER ER GODKENDT/DELVIS GODKENDT

Kommissionen er parat til at indarbejde de forslag og ændringer (eller dele af ændringer), der går ud på at styrke visse elementer i forordningen og at tydeliggøre forslagets ordlyd.

1.1. Betragtninger

Følgende elementer er blevet indarbejdet:

- en henvisning til det samlede efterslæb for de transeuropæiske net på transportområdet (EP-ændringsforslag nr. 1);
- en henvisning til den prioritering, der skal gives ved finansieringen af TEN-energi (EP-ændringsforslag nr. 3);
- en henvisning til offentlige-private partnerskaber som et finansieringsredskab (EP-ændringsforslag nr. 4);
- henvisning til at finansieringen skal være forenelig med målsætningen om bæredygtig mobilitet (EP-ændringsforslag nr. 4);
- en henvisning til de forsinkelser, der er i forbindelse med projekter i Alperne og Pyrenæerne (EP-ændringsforslag nr. 5);
- en specifik henvisning til finansieringen af GALILEO (EP-ændringsforslag nr. 6);
- en henvisning til behovet for at øge bevillingerne til de transeuropæiske net, så de kan imødekomme udfordringerne i forbindelse med udvidelsen (del af EP-ændringsforslag nr. 7);

¹ Det Europæiske Råd anmoder Rådet og Europa-Parlamentet om inden december 2002 at vedtage ændringen af retningslinjerne og de ledsagende finansielle bestemmelser om de transeuropæiske net (TEN).

1.2. Artikel 1 (ændring af artikel 5, stk. 3 og vedrørende forslagens anvendelsesområde)

- der indføres en mere eksplicit henvisning til fjernelsen af jernbaneflaskehalse (EP-ændringsforslag nr. 8);
- der indføres en ny henvisning til sikkerheden (EP-ændringsforslag nr. 8);
- litra c) vedrørende satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation suppleres med en fuldstændig henvisning til beslutning nr. 1692/96, som i de andre litraer (EP-ændringsforslag nr. 8 og 13).

1.3. Artikel 1, nr. 1A (nyt - ændring af artikel 13)

- indførelse af strengere regler ved finansiering af projekter med henblik på at opnå sund og effektiv styring af projekter (EP-ændringsforslag nr. 9);

1.4. Artikel 1, nr. 2 (ændring af artikel 17 om komitologi)

- Kommissionen godkender Europa-Parlamentets forslag om at oprette et rådgivende udvalg i stedet for et forvaltningsudvalg (EP-ændringsforslag nr. 10);

1.5. Artikel 1, nr. 3 (ændring af artikel 18 vedrørende budgetspørgsmål)

- der foretages en ny henvisning til projektvurdering og vedrørende brugen af midler (EP-ændringsforslag nr. 11);

2. ÆNDRINGSFORSLAG, DER IKKE ER BLEVET GODKENDT

Kommissionen har ikke godkendt en række af Europa-Parlamentets ændringsforslag (eller dele af ændringsforslag) til teksten, særlig de ændringsforslag, som vedrører forslagens anvendelsesområde, eller som påvirker Kommissionens initiativret:

- det ændringsforslag, som indeholder et krav om evaluering af den planlægningsprocedure, der er gældende i medlemsstaterne, samt de transeuropæiske transportprojekters art, kan ikke godkendes. Da der er tale om meget forskellige former for projekter, ville en sådan evaluering være næsten umulig at gennemføre (EP-ændringsforslag nr. 2).

- Ændringsforslaget vedrørende betingelserne for at være støtteberettiget for energiprojekter går ud fra en forkert fortolkning af den gældende forordning, da udviklingsfasen (inden konstruktionsfasen) allerede i henhold til den nuværende forordning kan modtage en maksimal støtte på 50% og derfor ikke direkte berøres af det foreliggende forslag (del af EP-ændringsforslag nr. 3).

- de første tre stykker i EP-ændringsforslag nr. 7, der går ud på at understøtte Europa-Parlamentets kontrol, kan ikke godkendes. Det vejledende flerårige program vedrørende anvendelsen af de transeuropæiske transportnets budget skal revideres i 2003. Indtil da vil der ikke være noget specifikt forslag om ny programmering inden for de transeuropæiske transportnets budgetramme. Fra og med 2003 og som følge af at der foreligger yderligere midler til støtte til grænseoverskridende projekter i kandidatlande uden for det vejledende flerårige program (via den årlige

budgetprocedure), vil Europa-Parlamentet blive rådspurgt som sædvanlig, inden Kommissionen træffer beslutning, inden for rammerne af dens prøvelsesret. Andet og tredje tilføjede stykke kan heller ikke godkendes. Indholdet vedrører "flerårige programmer", men de transeuropæiske transportnets finansforordning er imidlertid ikke omfattet af en sådan kategori, da de finansielle beslutninger er baseret på årlige forpligtelser.

- Vedrørende de to ændringsforslag (del af EP-ændringsforslag nr. 8 og 13) vedrørende artikel 1 (anvendelsesområde), kan en del af den ønskede ændring ikke godkendes, især ikke forslaget om at udvide anvendelsesområdet til at omfatte intermodaliteten inden for landevejstransport og transport ad indre vandveje (definitionen er uklar og kan åbne forslagets anvendelsesområdet op for mange projekter) og medtagelsen af de transeuropæiske telekommunikationsnet, da de ændrer essensen i Kommissionens forslag.

- Med hensyn til komitologi, er det ikke muligt i henhold til Rådets afgørelse om komitologi-bestemmelser at opfordre Den Europæiske Investeringsbank og kandidatlandene til at deltage i udvalgets møder. Derfor kan en sådan bestemmelse ikke godkendes (del af EP-ændringsforslag nr.10). Dette vil ikke forhindre at Den Europæiske Investeringsbank og kandidatlandene kan inviteres, hvis, hvis der foreslås specifikke bestemmelser inden for rammerne af udvalgets forretningsorden.

- Endelig er fastsættelsen af uflexible bestemmelser, der fører til annullering af støtte til transeuropæiske transportnet, hvis midlerne ikke anvendes inden for et vist antal år, ikke altid forenelig med infrastrukturprojekternes livscyklus. Selv om Kommissionen støtter sund og effektiv forvaltning, tror den, at der bør vises en vis fleksibilitet over for projekter, da forsinkelser også kan skyldes eksterne årsager (del af EP-ændringsforslag nr. 11)

Kommissionen har ændret sit forslag i overensstemmelse med ovenstående bemærkninger.

Ændret forslag til²

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, navnlig artikel 156, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen³

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁵,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Stigningen i trafikken - særlig den tunge lastbiltrafik - i løbet af det sidste årti har medført øget færdselstæthed og forurening overalt i Fællesskabet. Vejnettets og jernbanenettets nuværende kapacitet er langt fra optimal, og de svageste punkter er de grænseoverskridende strækninger. De betydelige forsinkelser i gennemførelsen af det transeuropæiske transportnet har at gøre med grænseoverskridende jernbaneprojekter, der kræver anlæg af infrastruktur såsom tunneller eller broer af betydelig længde. På grund af disse forhold er sådanne projekters økonomiske rentabilitet ofte meget lav.
- (1a) Det samlede efterslæb for de transeuropæiske net på transportområdet udgør en væsentlig andel af den samlede støtte til projekterne. Der er større problemer, som bør løses i de 14 prioriterede projekter, som vedtoges af Det Europæiske Råd i Essen, og i denne forbindelse er en forhøjelse af Fællesskabets finansieringsandel nødvendig.
- (2) På energinetområdet er de grænseoverskridende forbindelser vigtige for at sikre et velfungerende indre marked, forsyningssikkerheden og den optimale anvendelse af den eksisterende energiinfrastruktur. Derfor bør der også ydes øget finansiel støtte til prioriterede energinetprojekter, der er nødvendige af hensyn til den europæiske

² Sammenlignet med forslaget om ændring af forordning 2236/95 i dokument KOM(2002)134 er det kun den tekst, der er understreget, der er ændret.

³ EFT C...

⁴ EFT C...

⁵ EFT C...

⁶ EFT C...

økonomi, men urentable set ud fra et driftsøkonomisk synspunkt, og som ikke fordrejer konkurrencen mellem virksomhederne. Denne støtte vedrører prioriterede energinetprojekter.

- (3) Der bør gennemføres bestemmelser om øget støtte på op til 20% af de samlede investeringsomkostninger for transportprojekter vedrørende grænseoverskridende flaskehalse og projekter ved grænserne til kandidatlandene, der bidrager væsentligt til forbedring af det transeuropæiske net, jf. Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁷.
- (4) Da grænseoverskridende projekter i samarbejde med kandidatlandene kan vise sig vanskelige at gennemføre på grund af finansielle begrænsninger, bør øget finansiering, herunder privat kapital, stilles til rådighed for de mest presserende forbedringer vedrørende transportinfrastruktur ved grænserne til kandidatlandene. Det skal vurderes, om projekterne har mulighed for at blive økonomisk bæredygtige, om de indebærer en samfundsmæssig og økonomisk værditilvækst, og om de er forenelige med målsætningen om bæredygtig mobilitet. De midler, der afsættes til disse projekter, bør dække hele støtteperioden 2003-2006, uanset hvornår kandidatlandene tiltræder EU.
- (4b) De største forsinkelser i gennemførelsen af TEN-projekterne på transportområdet vedrører grænseoverskridende jernbaneprojekter i områder med naturlige barrierer, såsom Alperne og Pyrenæerne.
- (4c) Rådet (transport) nåede den 26. marts 2002 til enighed om de retlige aspekter af fællesforetagendet Galileo,⁸ hvorefter der frigives 450 mio. EUR til finansiering af udviklingsfasen og allokering af midler til fællesforetagendet.
- (5) Rådets forordning (EF) nr. 2236/95⁹ bør ændres i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.¹⁰
- (6) For at imødekomme målsætningerne for de transeuropæiske transportnet og udfordringerne for transportpolitikken som følge af udvidelsen vil det i det næste finansielle overslag være nødvendigt at øge bevillingerne til de transeuropæiske net væsentligt. Især bør den finansielle ramme for gennemførelse af forordning (EF) nr. 2236/95 udvides med henblik på at finansiere de mest presserende forbedringer vedrørende transportinfrastruktur ved grænserne til kandidatlandene.
- (7) Forordning (EF) nr. 2236/95 bør derfor ændres -

⁷ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Beslutningen er ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

⁸ EFT L 138 af 28.5.2002, s. 1. Rådets forordning (EF) nr. 876/2002 af 21. maj 2002.

⁹ EFT L 228 af 23.9.1995, s. 1. Forordningen er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1655/1999 (EFT L 197 af 29.7.1999, s. 1)

¹⁰ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 2236/95 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 5, stk. 3, affattes således:

"3. Uanset den valgte støtteform kan den samlede fællesskabsstøtte i henhold til denne forordning højst udgøre 10% af de samlede investeringsomkostninger. Den samlede fællesskabsstøtte kan dog undtagelsesvis udgøre op til 20% af de samlede investeringsomkostninger i følgende tilfælde:

- a) projekter, der ~~vedrører~~ tager sigte på at afhjælpe grænseoverskridende jernbaneflaskehalse og/eller manglende forbindelse i områder, hvor naturlige barrierer udgør en hindring for varers og passagerers fri bevægelighed, fremmer sikkerheden og ~~som~~ bidrager væsentligt til en bedre balance mellem de forskellige transportformer og til forbedring af jernbanetransporten, jf. Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF(*)
- b) andre projekter, der ~~vedrører~~ tager sigte på at afhjælpe flaskehalse ved grænserne til kandidat-landene, og hvor udbyttet er særlig højt i form af øget sikkerhed og nedsat færdselstæthed på det transeuropæiske transportnet, jf. beslutning nr. 1692/96/EF
- c) projekter, der vedrører systemer for satellitbaseret positionsbestemmelse og navigation, jf. artikel 17 i beslutning nr. 1692/96/EF, og
- d) prioriterede energinetprojekter.

2) I artikel 13 indsættes følgende stk. 4:

"4. - Er et projekt ikke afsluttet senest 10 år efter tildeling af økonomisk støtte, kræver Kommissionen den ydede støtte tilbagebetalt.

* EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1."

3) Artikel 17 affattes således:

"Artikel 17 Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne med en repræsentant for Kommissionen som formand.
2. Når der henvises til proceduren angivet i denne artikel, finder den i ~~artikel 4~~ artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF(*) omhandlede ~~forvaltningsprocedure~~ rådgivningsprocedure anvendelse i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og 8.

3. Det i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF omhandlede tidsrum er på to måneder.

* EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23."

- (4) Artikel 18, stk. 1, affattes således:

"Finansieringsrammen for gennemførelsen af denne forordning i perioden 2000-2006 fastsættes til 4 700 mio. EUR."

Der tilføjes et nyt stk. 2:

Tildelingen af midler skal stå i forhold til gennemførelsens kvalitative og kvantitative niveau.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand