



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.01.2003

COM(2003) 38 final

2001/0226 (COD)

Proposition modifiée de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens

(présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Lors de sa session du 2 juillet 2002, le Parlement européen a approuvé, moyennant un certain nombre d'amendements, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens. Le Comité économique et social a également soutenu l'initiative, tandis que le Comité des régions n'a pas émis d'avis.

Le Parlement européen accepte pour l'essentiel les principaux éléments de la proposition de la Commission. Il a cependant formulé un certain nombre d'amendements, sur la base desquels la Commission propose d'introduire quelques éléments nouveaux dans son texte originel.

La Commission européenne transmet cette proposition révisée afin de faciliter la réalisation des objectifs fixés lors du Conseil européen de Barcelone¹.

1. AMENDEMENTS ACCEPTES/PARTIELLEMENT ACCEPTES

La Commission est prête à incorporer les propositions et amendements (ou une partie des amendements) visant à renforcer certains éléments du règlement et à clarifier le texte de sa proposition.

1.1. Considérants

Les éléments suivants ont été incorporés :

- une référence au retard accumulé concernant les RTE de transport (amendement n° 1) ;
- une référence à la priorité à accorder au financement des RTE d'énergie (amendement n° 3) ;
- une référence aux partenariats entre le secteur public et le secteur privé comme moyen de financement (amendement n° 4) ;
- la référence à la compatibilité du financement avec les objectifs de la mobilité durable (amendement n° 4) ;
- une référence au retard des projets dans les Alpes et les Pyrénées (amendement n° 5) ;
- une référence spécifique au financement de GALILEO (amendement n° 6) ;
- une référence au besoin d'augmenter les crédits budgétaires pour les RTE afin de relever les défis de l'élargissement (partie de l'amendement n° 7).

¹ Le Conseil européen demande au Conseil et au Parlement européen d'adopter, d'ici décembre 2002, la révision des orientations concernant les réseaux transeuropéens (RTE), ainsi que les règles financières les accompagnant.

1.2. Article 1^{er} (modifiant l'article 5, paragraphe 3, et concernant la portée de la proposition)

- Une référence plus explicite est faite à l'élimination des goulets d'étranglement (amendement n° 8).
- Une nouvelle référence à la sécurité est introduite (amendement n° 8).
- Le point c) relatif aux systèmes de navigation par satellite est complété par la mention de la référence intégrale à la décision 1692/96, de même que dans les autres points (amendements n° 8 et n° 13)

1.3. Article 1^{er} bis (modifiant l'article 13 - nouveau)

- Introduction de règles plus sévères dans le financement des projets pour satisfaire à l'objectif d'une gestion saine et efficace (amendement n° 9).

1.4. Article premier, paragraphe 2 (modifiant l'article 17 relatif à comitologie)

- La Commission accepte la proposition du Parlement européen d'instaurer un comité consultatif au lieu d'un comité de gestion (amendement n° 10).

1.5. Article premier, paragraphe 3 (modifiant l'article 18 concernant les questions budgétaires)

- Il est fait une nouvelle référence concernant l'évaluation des projets et l'utilisation des crédits (amendement n° 11).

2. AMENDEMENTS QUI N'ONT PAS ETE ACCEPTES

La Commission n'a pas accepté un certain nombre d'amendements (ou parties d'amendements) proposés par le Parlement européen, notamment ceux qui modifient la portée de la proposition ou qui préjugent de son droit d'initiative.

- L'amendement imposant d'évaluer la procédure de planification appliquée dans les États membres ainsi que la nature des projets de réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) ne peut pas être accepté. Les projets étant de natures très diverses, une telle évaluation serait pratiquement impossible à réaliser (amendement n° 2).

- L'amendement concernant les conditions d'éligibilité des projets relatifs aux réseaux d'énergie procède d'une interprétation erronée du règlement en vigueur, puisque conformément au règlement actuel, la phase de développement (préalable à la phase de construction) peut déjà bénéficier d'une aide plafonnée à 50 %, et qu'elle n'est donc pas directement concernée par la proposition actuelle (partie de l'amendement n° 3).

- Les trois premiers paragraphes de l'amendement n° 7 concernant le suivi des aides par le Parlement européen ne sont pas acceptables. Le programme indicatif pluriannuel relatif à l'affectation du budget pour les réseaux transeuropéens de transport doit être revu en 2003. Jusque-là, il n'y aura aucune proposition spécifique de réaffectation des fonds à l'intérieur de l'enveloppe allouée aux RTE de transport. À partir de 2003, et compte tenu des ressources supplémentaires qui seront

disponibles pour aider les projets transfrontaliers avec les pays candidats en dehors du programme indicatif pluriannuel (dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle), le Parlement européen sera consulté comme d'habitude, dans le cadre de son droit d'examen, avant l'adoption de la décision de la Commission. Les deuxième et troisième paragraphes ajoutés ne peuvent pas être acceptés non plus. Ils font référence à des « programmes pluriannuels », alors que le règlement financier pour les RTE-T n'entre pas dans cette catégorie, les décisions financières étant basées sur des engagements annuels.

- En ce qui concerne les deux amendements (parties des amendements n° 8 et n° 13) relatifs à l'article premier (portée), certaines parties de la modification demandée peuvent être acceptées, en particulier la proposition visant à étendre la portée à l'intermodalité entre la route et les voies navigables (la définition n'est pas claire et pourrait étendre la portée de la proposition à de nombreux projets), ainsi que l'inclusion des réseaux transeuropéens de télécommunications, qui modifierait la proposition de la Commission dans son essence.

- En ce qui concerne la comitologie, conformément à la décision du Conseil concernant les règles de comitologie, il n'est pas possible d'inviter la BEI et les pays en voie d'adhésion aux réunions du comité. Pour cette raison, une disposition dans ce sens ne peut pas être acceptée (partie de l'amendement n° 10) Cela n'empêchera pas d'inviter la BEI et les pays en voie d'adhésion, dans le cadre du règlement intérieur du comité, si des dispositions spécifiques sont proposées.

- Enfin, l'établissement de règles inflexibles entraînant l'annulation de l'aide aux RTE-T lorsque les crédits ne sont pas utilisés en un certain nombre d'années n'est pas toujours compatible avec le cycle de vie des projets d'infrastructures. Bien que la Commission soutienne le principe d'une gestion saine et efficace, elle estime cependant qu'il faut laisser une certaine flexibilité aux projets car les retards peuvent aussi être dus à des causes extérieures (partie de l'amendement n° 11).

La Commission a donc modifié sa proposition dans le sens indiqué ci-dessus.

Proposition modifiée de²

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 156, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis du Comité économique et social⁴,

vu l'avis du Comité des régions⁵,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁶,

considérant ce qui suit:

- (1) L'accroissement du trafic au cours de la dernière décennie - en particulier du trafic de poids lourds - a entraîné une aggravation des encombrements et de la pollution sur l'ensemble du territoire communautaire. La capacité actuelle du réseau routier ainsi que des infrastructures ferroviaires est loin d'être optimale et les tronçons transfrontaliers en constituent les points les plus faibles. Le retard important pris dans la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport s'explique par le fait que les projets ferroviaires transfrontaliers requièrent la construction d'infrastructures telles que des tunnels ou des ponts d'une longueur considérable. En raison de ces contraintes, la viabilité financière de ces projets est souvent très faible.
- (1bis) Le retard accumulé dans le financement des réseaux transeuropéens (RTE) de transport représente une part importante de l'enveloppe globale allouée au soutien des projets. De sérieux problèmes restent à résoudre en ce qui concerne les 14 projets prioritaires retenus par le Conseil européen d'Essen, et il est donc jugé nécessaire d'accroître le niveau du cofinancement communautaire.

² Les changements par rapport à la proposition de modification du règlement 2236/95 présentée dans le document COM(2002)134 sont soulignés dans le texte.

³ JO C ...

⁴ JO C ...

⁵ JO C ...

⁶ JO C ...

- (2) Les connexions transfrontalières dans le domaine des réseaux d'énergie sont importantes pour assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, la sécurité des approvisionnements et l'utilisation optimale des infrastructures d'énergie existantes. Il convient, par conséquent, d'étendre le bénéfice d'un concours financier plus élevé aux projets prioritaires des réseaux d'énergie, qui sont nécessaires dans l'intérêt de l'économie européenne, mais qui présentent une faible rentabilité commerciale, et qui ne faussent pas la concurrence entre entreprises. Ce concours financier est destiné à des projets prioritaires des réseaux d'énergie.
- (3) Il convient de prendre des dispositions pour accorder un concours financier plus élevé, à hauteur de 20 % du coût d'investissement total, aux projets qui visent à supprimer les goulets d'étranglement transfrontaliers et aux projets aux frontières avec les pays candidats à l'adhésion, qui contribuent fortement à l'amélioration du réseau transeuropéen tel qu'établi par la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁷.
- (4) Étant donné que les projets transfrontaliers avec les pays candidats à l'adhésion pourraient s'avérer difficiles à mettre en œuvre du fait de contraintes financières, l'enveloppe financière supplémentaire, incluant des capitaux privés, pourrait être utilisée pour les améliorations les plus urgentes des infrastructures de transport aux frontières avec les pays candidats. La viabilité économique potentielle ainsi que la valeur ajoutée socio-économique de ces projets et leur compatibilité avec l'objectif d'une mobilité durable devront être évaluées. Les montants spécifiquement dédiés à ces projets doivent couvrir la période financière 2003-2006, quelle que soit la date d'adhésion des nouveaux États membres.
- (4 bis) Les retards importants pris dans la mise en œuvre des projets de réseaux transeuropéens de transport concernent des projets ferroviaires transfrontaliers situés dans des régions caractérisées par la présence de barrières naturelles telles que les Alpes et les Pyrénées.
- (4 C) Le 26 mars 2002, le Conseil « Transports » est parvenu à un accord sur les aspects juridiques de l'entreprise commune GALILEO⁸, en vertu duquel 450 millions d'euros seront débloqués pour le financement de la phase de développement et affectés à l'entreprise commune.
- (5) Il convient d'adapter les dispositions du règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil⁹ pour tenir compte de la décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission¹⁰.
- (6) Afin de respecter les objectifs des réseaux transeuropéens de transport et de relever les défis que l'élargissement représente pour la politique des transports, il est nécessaire d'augmenter considérablement, dans le cadre des prochaines perspectives financières,

⁷ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1 ; décision modifiée par la décision n° 1346/2001/CE (JO L 185 du 6.7.2001, p. 1).

⁸ JO L 138 du 28.5.2002, p. 1 ; règlement (CE) n° 876/2002 du Conseil, du 21 mai 2002

⁹ JO L 228 du 23.09.95, p. 1 ; Règlement modifié par le règlement (CE) n° 1655/1999 du Parlement européen et du Conseil (JO L 197 du 29.7.1999, p. 1).

¹⁰ JO L 184 du 17.07.99, p. 23.

le montant des crédits destinés aux réseaux transeuropéens de transport. Il convient, en particulier, d'augmenter le montant de référence financière pour la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2236/95 afin de financer les améliorations les plus urgentes des infrastructures de transport aux frontières avec les pays candidats.

(7) Il convient donc de modifier le règlement (CE) n° 2236/95 en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (CE) n° 2236/95 est modifié comme suit:

(1) À l'article 5, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. Indépendamment de la forme d'intervention choisie, le montant total du concours communautaire octroyé au titre du présent règlement ne peut dépasser 10 % du coût total des investissements. Toutefois, à titre exceptionnel, le montant total du concours communautaire peut atteindre 20 % du coût total des investissements, dans les cas suivants:

- a) projets qui visent à supprimer les goulets d'étranglement ferroviaires transfrontaliers et/ou à achever les tronçons ferroviaires manquants, dans des zones où les obstacles naturels entravent la libre circulation des marchandises et des passagers, qui privilégient la sécurité et qui contribuent fortement à réduire les déséquilibres entre les modes de transport et à améliorer le transport ferroviaire à l'intérieur du réseau transeuropéen de transport établi par la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil *;
- b) autres projets qui visent à supprimer des goulets d'étranglement aux frontières avec les pays candidats à l'adhésion et dont la valeur ajoutée est particulièrement élevée, en termes d'accroissement de la sécurité et de réduction de la congestion à l'intérieur du réseau transeuropéen de transport établi par la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil ;
- c) c) projets concernant les systèmes de positionnement et de navigation par satellite visés à l'article 17 de la décision n° 1692/96/CE, et
- d) projets prioritaires des réseaux d'énergie.

(2) À l'article 13, le paragraphe 4 suivant est ajouté:

« 4. Si, dans un délai de dix ans maximum après l'attribution d'une aide financière à une action, cette action n'a pas été menée à son terme, la Commission demande le remboursement de l'aide accordée.

* JO L 228 du 9.9.1996, p. 1.»

(3) L'article 17 est remplacé par le texte suivant:

*« Article 17
Comité*

1. La Commission est assistée par un comité composé des représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent article, ~~la procédure de gestion prévue à l'article 4~~ la procédure de consultation prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE du Conseil* s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.
3. La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, de la décision 1999/468/CE est de deux mois.

* JO L 184 du 17.07.99, p. 23.»

(4) À l'article 18, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant.

«Le montant de référence financière pour la mise en œuvre du présent règlement pour la période 2000-2006 est de 4 700 millions d'euros».

Un nouveau paragraphe 2 est ajouté comme suit :

L'affectation des crédits est liée au niveau qualitatif et quantitatif de mise en œuvre.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen
Le Président*

*Par le Conseil
Le Président*