



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 24.01.2003
KOM(2003) 38 slutlig

2001/0226 (COD)

Ändrat förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens
finansiella stöd på området för transeuropeiska nät**

(framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget)

MOTIVERING

Vid plenarmötet den 2 juli 2002 godkände Europaparlamentet, efter ett antal ändringar, kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät. Även Ekonomiska och sociala kommittén stödde detta initiativ, medan Regionkommittén inte avgivit något yttrande.

Europaparlamentet godtog i huvudsak de viktigaste delarna i kommissionens förslag. Parlamentet formulerade emellertid ett antal ändringsförslag, som kommissionen tagit som utgångspunkt för att införa vissa nya element i sin ursprungliga text.

Europeiska kommissionen lägger fram detta ändrade förslag för att underlätta uppnåendet av de mål som fastställdes av Europeiska rådet i Barcelona¹.

1. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM GODTAGITS HELT ELLER DELVIS

Kommissionen är beredd att införa de förslag och ändringar (eller delar av ändringar) som syftar till att stärka vissa aspekter av förordningen och förtydliga den föreslagna texten.

1.1. Skäl

Följande har införts i texten:

- En hänvisning till den ackumulerade eftersläpningen för de transeuropeiska transportnäten (Europaparlamentets ändringsförslag 1).
- En hänvisning till hur finansieringen av de transeuropeiska energinäten skall prioriteras (Europaparlamentets ändringsförslag 3).
- En hänvisning till användningen av partnerskap mellan den offentliga och privata sektorn som ett finansieringsverktyg (Europaparlamentets ändringsförslag 4).
- En hänvisning till finansieringens förenlighet med målet att främja en hållbar rörlighet (Europaparlamentets ändringsförslag 4).
- En hänvisning till förseningarna av projekten i Alperna och Pyrenéerna (Europaparlamentets ändringsförslag 5).
- En särskild hänvisning till finansieringen av Galileo (Europaparlamentets ändringsförslag 6).
- En hänvisning till behovet att öka anslagen till de transeuropeiska transportnäten för att klara av utmaningarna i samband med utvidgningen (del av Europaparlamentets ändringsförslag 7).

¹ Europeiska rådet uppmanar rådet och Europaparlamentet att senast i december 2002 anta revideringen av riktlinjerna och de åtföljande finansiella bestämmelserna om transeuropeiska energinät.

1.2. Artikel 1 (om ändring av artikel 5.3 och förslaget räckvidd)

- Här görs en utförligare hänvisning till avlägsnandet av flaskhalsar som uppkommer på grund av att vissa förbindelser har för liten kapacitet (Europaparlamentets ändringsförslag 8).
- En ny hänvisning till säkerheten införs (Europaparlamentets ändringsförslag 8).
- Punkt c om satellitbaserade navigeringssystem kompletteras med den fullständiga hänvisningen till beslut 1692/96, precis som i andra punkter (Europaparlamentets ändringsförslag 8 och 13).

1.3. Artikel 1a (ny – om ändring av artikel 13)

- Införande av strängare regler om finansiering av projekt för att uppfylla målet om sund och effektiv förvaltning (Europaparlamentets ändringsförslag 9).

1.4. Artikel 1.2 (om ändring av artikel 17 om kommittéförfarandet)

- Kommissionen godtar Europaparlamentets förslag att inrätta en rådgivande kommitté i stället för en förvaltningskommitté (Europaparlamentets ändringsförslag 10).

1.5. Artikel 1.3 (om ändring av artikel 18 om budgetfrågor)

- Här införs en hänvisning till projektutvärdering och användning av budgetmedel (Europaparlamentets ändringsförslag 11).

2. ÄNDRINGSFÖRSLAG SOM INTE GODTAGITS

Vissa av Europaparlamentets ändringsförslag (eller delar av förslag) har inte godtagits av kommissionen, särskilt inte sådana som innebär att förordningens räckvidd ändras eller som föregriper kommissionens initiativrätt:

- Det ändringsförslag i vilket det krävs att medlemsstaternas planeringsarbete och transportnätsprojektens natur skall utvärderas kan inte godtas. Eftersom projekten är av mycket olika slag skulle det vara näst intill omöjligt att göra sådana utvärderingar (Europaparlamentets ändringsförslag 2).

- Ändringsförslaget om kriterierna för stöd till energiprojekt grundas på en felaktig tolkning av den gällande förordningen, eftersom projekt redan nu kan åtnjuta stöd med upp till 50 % under utvecklingsfasen (före konstruktionsfasen) och denna därför inte direkt berörs av det här förslaget (del av Europaparlamentets ändringsförslag 3).

- Första stycket i Europaparlamentets ändringsförslag 7 om Europaparlamentets övervakning av stöd kan inte godtas. Budgeten för det transeuropeiska transportnätet i det vägledande fleråriga programmet (MIP) skall enligt planerna ses över under 2003. Fram till dess kommer det inte att läggas fram några specifika förslag om nya program inom detta område. Som ett led i Europaparlamentets granskningsrätt, och under förutsättning att ytterligare medel blir tillgängliga för att stödja gränsöverskridande projekt med kandidatländer utanför MIP (genom det årliga budgetförfarandet), kommer Europaparlamentet att höras innan kommissionen fattar

ett beslut om detta. Inte heller andra och tredje stycket i detta tillägg kan godtas. De gäller ”fleråriga program”, men finansförordningen för de transeuropeiska transportnäten hör inte till denna kategori eftersom de finansiella besluten baseras på årliga åtaganden.

– De två ändringsförslagen (Europaparlamentets ändringsförslag 8 och 13) avseende artikel 1 (räckvidd) kan inte godtas i sin helhet. Detta gäller i synnerhet förslaget att utöka räckvidden till intermodala transporter på väg och inre vattenvägar (definitionen är oklar och skulle kunna öppna förslagets räckvidd för många projekt) och hänvisningen till TEN-projekt på telekommunikationsområdet, eftersom de innebär att andemeningen i kommissionens förslag ändras.

– Vad gäller kommittéförfarandet är det enligt rådets beslut om kommittéregler inte möjligt att låta företrädare för Europeiska investeringsbanken och kandidatländerna delta i kommittémöten. En sådan bestämmelse kan därför inte godtas (del av Europaparlamentets ändringsförslag 10). Detta hindrar emellertid inte att företrädare för Europeiska investeringsbanken och kandidatländerna deltar om särskilda bestämmelser föreslås inom ramen för kommitténs interna arbetsordning.

– Slutligen är det inte alltid förenligt med genomförandet av infrastrukturprojekt att fastställa oflexibla regler som leder till att anslagen till transeuropeiska transportnätprojekt annulleras om de inte utnyttjas inom ett visst antal år. Även om kommissionen stödjer en sund och effektiv förvaltning, anser den också att projekten bör ges visst manöverutrymme eftersom förseningar också kan ha yttre orsaker (del av Europaparlamentets ändringsförslag 11).

Mot denna bakgrund har kommissionen ändrat sitt förslag på följande sätt.

Ändrat förslag till²

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag³,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁴,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁵,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁶, och

av följande skäl:

(1) Trafiken – särskilt den tunga lastbilstrafiken – har ökat under de senaste tio åren, vilket har lett till ökade trafikstockningar och föroreningar inom hela gemenskapen. Vägnätets och järnvägarnas nuvarande kapacitet är långt ifrån tillräcklig, och de svagaste punkterna är de gränsöverskridande sträckningarna. De allvarligaste förseningarna vid utbyggnaden av de transeuropeiska transportnäten beror på gränsöverskridande järnvägsprojekt som kräver att infrastruktur, såsom längre tunnlar eller broar anläggs. På grund av dessa begränsningar har projekten ofta en extremt låg ekonomisk bärkraft.

(1a) Den ackumulerade eftersläpningen för de transeuropeiska transportnäten uppgår till en betydande andel av det totala projektstödet. Det finns fortfarande stora problem som måste lösas i de 14 prioriterade projekt som godkändes vid Europeiska rådets möte i Essen, och en ökning av gemenskapens finansieringsandel anses vara nödvändig.

(2) På energinätsområdet är de gränsöverskridande förbindelserna viktiga för att garantera en väl fungerande inre marknad, försörjningstryggheten och ett optimalt utnyttjande av

² Endast den text som markerats med understrykning eller överstrykning har ändrats jämfört med det förslag till ändring av förordning 2236/95 som ingår i dokumentet KOM(2002)134.

³ EGT C

⁴ EGT C

⁵ EGT C

⁶ EGT C

befintliga energiinfrastrukturer. Det är därför lämpligt att utvidga stödsystemet så att även prioriterade energinätsprojekt, som i samhällsekonomiskt avseende är nödvändiga för EU, men i företagsekonomiskt avseende är olönsamma, kan beviljas ökat finansiellt stöd. Detta stöd avser prioriterade energinätsprojekt.

- (3) Det bör införas ett ökat stöd på upp till 20 % av den totala investeringssumman för projekt som rör gränsöverskridande passager med för liten kapacitet och projekt vid gränserna mot kandidatländerna, och som väsentligt bidrar till att förbättra det transeuropeiska nät som inrättades genom Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁷.
- (4) Eftersom gränsöverskridande projekt med kandidatländerna kan visa sig svåra att genomföra beroende på finansiella begränsningar, bör den kompletterande finansieringen, inklusive privat kapital, göras tillgänglig för de mest akuta förbättringarna av transportinfrastrukturen vid gränserna mot kandidatländerna. Den potentiella ekonomiska bärkraften och det socioekonomiska mervärdet i dessa projekt och deras förenlighet med målet att främja en hållbar rörlighet bör bedömas. De medel som ställts till förfogande för dessa särskilda projekt bör omfatta hela finansieringsperioden 2003–2006, oavsett när de nya medlemsstaterna ansluter sig.
- (4b) De större förseningarna i samband med genomförandet av de transeuropeiska transportnätsprojekten rör gränsöverskridande järnvägsprojekt i områden med naturliga hinder, såsom Alperna och Pyrenéerna.
- (4c) Rådet (transport) nådde den 26 mars 2002 en överenskommelse om de rättsliga aspekterna av det gemensamma företaget Galileo⁸, vilket innebär att ett belopp på 450 miljoner euro skall frigöras för att finansiera utvecklingsfasen och fördelas till det gemensamma företaget.
- (5) Bestämmelserna i rådets förordning (EG) nr 2236/95⁹ bör anpassas för att ta hänsyn till rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter¹⁰.
- (6) För att uppfylla målen för de transeuropeiska transportnäten och klara av de transportpolitiska utmaningarna i samband med utvidgningen krävs en avsevärd ökning av anslagen till de transeuropeiska transportnäten i nästa budgetplan. Särskilt den finansiella ramen för genomförandet av förordning (EG) nr 2236/95 bör ökas för att finansiera de mest akuta förbättringarna av transportinfrastrukturen vid gränserna mot kandidatländerna.
- (7) Förordning (EG) nr 2236/95 bör följaktligen ändras.

⁷ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

⁸ EGT L 138, 28.5.2002, s. 1. Rådets förordning (EG) Nr 876/2002 av den 21 maj 2002.

⁹ EGT L 228, 23.9.1995, s. 1. Förordningen ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1655/1999 (EGT L 197, 29.7.1999, s. 1).

¹⁰ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 2236/95 ändras på följande sätt:

1) I artikel 5 skall punkt 3 ersättas med följande:

”3. Det totala gemenskapsstödet enligt denna förordning får inte överstiga 10 % av den totala investeringskostnaden, oavsett vilken stödform som valts. I följande undantagsfall får emellertid det totala gemenskapsstödet uppgå till 20 % av den totala investeringskostnaden:

- (a) Projekt som ☞ syftar till att avlägsna flaskhalsar som uppkommer på grund av gränsöverskridande järnvägsförbindelser med för liten kapacitet eller avsaknad av förbindelser i områden där naturliga hinder motverkar den fria rörligheten för varor och personer, samt som prioriterar säkerheten och som bidrar väsentligt till en bättre balans mellan olika transportsätt och till att förbättra järnvägstransporten inom det transeuropeiska transportnätet enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG*.
- b) Andra projekt som ☞ syftar till att avlägsna kapacitetsbrister vid gränserna mot kandidatländerna och där utbytet är av särskilt stor betydelse när det gäller säkerhet och minskade köer inom det transeuropeiska transportnätet enligt Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG*.
- c) Projekt som rör positionsbestämnings- och navigeringssystem via satellit enligt artikel 17 i beslut nr 1692/96/EG.
- d) Prioriterade energinätsprojekt.

* EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.”

2) I artikel 13 skall en ny punkt med följande lydelse läggas till som punkt 4:

”4. Om ett projekt inte är slutfört inom 10 år efter att det beviljats ekonomiskt stöd, skall kommissionen återkräva det beviljade stödet.”

3) Artikel 17 skall ersättas med följande:

”Artikel 17

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté, som skall bestå av företrädare för medlemsstaterna och ha en företrädare för kommissionen som ordförande.

2. När hänvisning sker till det förfarande som anges i denna artikel skall ~~förvaltningsförfarandet i artikel 4~~ det rådgivande förfarandet i artikel 3 i rådets beslut 1999/468/EG(*) tillämpas varvid bestämmelserna i artiklarna 7 och 8 i det beslutet skall iakttas.
3. Den tid som avses i artikel 4.3 i beslut 1999/468/EG skall fastställas till två månader.

* EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.”

- 4) I artikel 18 skall första stycket ersättas med följande:

"Den finansiella ramen för genomförandet av denna förordning för perioden 2000–2006 skall vara 4,7 miljoner euro."

En ny punkt 2 skall läggas till.

Fördelningen av anslag skall vara kopplad till genomförandets kvalitativa och kvantitativa nivå.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

