

# Europeiska unionens officiella tidning

# L 266



Svensk utgåva

## Lagstiftning

femtioandra årgången

9 oktober 2009

### Innehållsförteckning

- I Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras

#### FÖRORDNINGAR

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 923/2009 av den 16 september 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 924/2009 av den 16 september 2009 om gränsöverskridande betalningar i gemenskapen och om upphävande av förordning (EG) nr 2560/2001 <sup>(1)</sup> ..... 11

<sup>(1)</sup> Text av betydelse för EES



## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

## FÖRORDNINGAR

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 923/2009

av den 16 september 2009

om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

(1) I halvtidsöversynen av kommissionens vitbok från 2001 "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" av den 22 juni 2006 betonas den potential som Marco Polo-programmet, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo-programmet") <sup>(3)</sup>, har som en finansierings-

källa som erbjuder operatörer på överbelastade vägar alternativ i form av andra transportsätt. Marco Polo-programmet är därför ett grundläggande element i den aktuella transportpolitiken.

(2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. Enligt uppskattningar skulle detta leda till en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer per år i Europeiska unionen fram till 2013, vilket skulle få negativa konsekvenser i form av tilläggskostnader för väginfrastrukturen, olyckor, trafikstockningar, lokala och globala föroreningar, miljöförstöring samt mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor.

(3) För att denna ökning ska kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre än för närvarande och det är nödvändigt att ytterligare stimulera kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen, inklusive inlandsterminaler och andra plattformar som underlättar intermodalitet, för att uppmuntra nya metoder och tekniska förnyelser inom alla transportsätt och förvaltningen av dem.

(4) Ett av Europeiska unionens mål är att främja miljövänliga transportsätt, oberoende av om detta leder till specifika omställningar till andra transportsätt eller till att godstransporter på väg undviks.

(5) Enligt förordning (EG) nr 1692/2006 <sup>(4)</sup> var kommissionen skyldig att genomföra en utvärdering av Marco Polo II-programmet (nedan kallat *programmet*) och vid behov lägga fram lämpliga förslag för ändring av programmet.

<sup>(1)</sup> Yttrande av den 24 mars 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 27 juli 2009.

<sup>(3)</sup> EUT L 196, 2.8.2003, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 328, 24.11.2006, s. 1.

- (6) I en extern utvärdering av resultaten av Marco Polo-programmet gjordes bedömningen att det programmet inte skulle nå sina mål vad gäller trafikomställning och vissa rekommendationer rörande förbättring av programmets effektivitet lämnades.
- (7) Kommissionen har analyserat verkningarna av de förslag som läggs fram i den externa bedömningen och andra åtgärder avsedda att öka programmets effektivitet. Den analysen visade att ett antal ändringar av förordning (EG) nr 1692/2006 behövdes för att göra det lättare för små företag och mikroföretag att delta, sänka tröskeln för stödberättigande, höja stödnivån och förenkla programmets genomförande och förvaltning.
- (8) Små företags och mikroföretags deltagande i programmet bör ökas genom att enskilda företag tillåts ansöka om finansiering och genom att tröskeln för stödberättigande sänks för förslag från företag för transport på inre vattenvägar.
- (9) Trösklarna för finansieringsförslagens stödberättigande bör sänkas och uttryckas som årligen omställda tonkilometer, utom när det gäller åtgärder för gemensamt lärande. Dessa trösklar bör beräknas för hela genomförandeperioden för de åtgärder som avses i bilagan utan att någon årlig genomförandegrad fastställs. Det bör inte finnas något ytterligare behov av en särskild tröskel som gäller åtgärder avseende trafikundvikande åtgärder och en minimilöptid bör fastställas för denna typ av åtgärd, katalysatoråtgärder och åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss.
- (10) Stödnivån bör höjas genom att en definition av begreppet gods införs i syfte att inkludera transportelementet i beräkningen av trafikomställningar, och i undantagsfall genom att medge en förlängning av längsta tillåtna löptid för åtgärder som drabbas av förseningar vid starten. Höjningen av stödnivån från 1 EUR till 2 EUR enligt det förfarande som föreskrivs i bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006 bör återspeglas i den bilagan i dess ändrade lydelse.
- (11) För att förenkla genomförandet av programmet bör bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 om finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur utgå. Vidare bör kommittéförfarandet för det årliga urvalet av åtgärder som får finansiering elimineras.
- (12) En mer detaljerad koppling bör etableras mellan programmet och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för att ange ramen för höghastighetsleder till sjöss, och miljöaspekterna bör utvidgas till att omfatta de totala externa kostnaderna för åtgärderna.
- (13) Förordning (EG) nr 1692/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (14) För att säkerställa att de åtgärder som fastställs i denna förordning kan tillämpas så ändamålsenligt och snabbt som möjligt, bör denna förordning träda i kraft så snart det är möjligt efter det att den har antagits.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

Förordning (EG) nr 1692/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande led läggas till:

"p) *gods*: för beräkning av omställda tonkilometer det gods som transporteras, den intermodala transportenheten, vägfordonet, inklusive tomma intermodala transportenheter och tomma vägfordon om dessa överförs från vägarna."

2. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

"1. Åtgärdsförslag ska lämnas in av företag eller konsortier etablerade i någon medlemsstat eller i deltagande länder, enligt artikel 3.3 och 3.4."

3. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

"b) *åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss*: de ska inom Europeiska unionen vara förenliga med den prioriterade åtgärden för höghastighetsleder till sjöss som definieras inom ramen för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (\*).

(\*) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Närmare finansieringsvillkor och andra krav för respektive åtgärd anges i bilagan.”

inbegripet i vilken utsträckning de minskar de negativa miljöeffekterna av närsjöfart, järnvägstransporter och transport på inre vattenvägar. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åtgärder som går utöver rättsligt bindande miljökrav.

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

#### Statligt stöd

Gemenskapsfinansiering till en åtgärd enligt programmet utesluter inte att samma åtgärd tilldelas offentligt stöd på nationell, regional eller lokal nivå, om stödet är förenligt med bestämmelserna om statligt stöd enligt fördraget och tilldelas inom de gränser som fastställs för varje typ av åtgärd i bilagan.”

e) Åtgärdernas hållbarhet som helhet.

Kommissionen ska, efter att ha informerat den kommitté som avses i artikel 10, anta beslutet om beviljande av finansiering.

Kommissionen ska underrätta stödmottagarna om sitt beslut.”

5. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

#### Inlämnande av åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag ska lämnas in till kommissionen på det sätt som anges i de närmare bestämmelser som utfärdas enligt artikel 6. Åtgärdsförslaget ska innehålla alla de upplysningar som kommissionen behöver för att kunna göra ett urval i enlighet med kriterierna i artikel 9.

Kommissionen ska vid behov erbjuda sökande stöd för att underlätta deras ansökningsprocess, exempelvis genom en helpdesk online.”

7. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska lägga fram ett meddelande om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2010 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Kommissionen ska lägga fram detta meddelande innan den utarbetar ett förslag till ett tredje Marco Polo-program, och synpunkterna i meddelandet ska beaktas vid utarbetandet av detta förslag.”

b) Följande punkt ska läggas till:

”2a. Det meddelande som avses i punkt 2 ska särskilt behandla följande:

6. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

#### Urval av åtgärder som ska beviljas finansiering

Inlämnade åtgärdsförslag ska bedömas av kommissionen. När kommissionen väljer vilka åtgärder som ska beviljas finansiering enligt programmet, ska den beakta följande:

a) Det syfte som avses i artikel 1.

b) De villkor som anges i tillämplig kolumn i bilagan.

c) Åtgärdernas bidrag till att minska vägtrafikstockningarna.

d) Åtgärdernas relativa miljöfördelar och åtgärdernas relativa fördelar vad gäller minskning av externa kostnader,

— Effekterna av denna förordning i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 923/2009 av den 16 september 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av gods-transportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (\*).

— Erfarenheterna från programförvaltning som utförs av genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation.

— Behovet av att utifrån säkerhet, miljöprestanda och energieffektivitet skilja mellan olika transportsätts finansieringsvillkor.

- Trafikundvikande åtgärders effektivitet.
- Behovet av att införa efterfrågestyrt stöd i ansökningskedet, med beaktande av de små och mycket små transportföretagens behov.
- Erkännandet av lågkonjunktur som ett särskilt skäl att förlänga åtgärders varaktighet.
- Sänkning av trösklarna för stödberättigande för produktspecifika åtgärder.
- Möjligheten att ange riktvärden för minimitrösklar för stödberättigande för föreslagna åtgärder uttryckt i energieffektivitet och miljöfördelar samt omställda tonkilometer.
- Lämpligheten i att integrera transportenheten i definitionen av termen *gods*.
- Tillgången till en fullständig årlig översyn av medfinansierade åtgärder.
- Möjligheten att säkerställa samstämmigheten mellan programmet, handlingsplanen för godslogistik och TEN-T genom att vidta lämpliga åtgärder för att samordna fördelningen av gemenskapsmedel, särskilt till höghastighetsleder till sjöss.
- Möjligheten att betrakta kostnader som uppstår i ett tredjeland som stödberättigande, om åtgärden utförs av ett företag från en medlemsstat.

- Behovet av att ta hänsyn till de inre vattenvägarnas särdrag och sektorns små och medelstora företag, exempelvis genom ett särskilt program för de inre vattenvägarna.
- Möjligheten att utvidga programmet till att även omfatta grannländerna.
- Möjligheten att ytterligare anpassa programmet till medlemsstater med öar och skärgård.

(\*) EUT L 266, 9.10.2009, s. 1.”

8. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

#### **Upphävande**

Förordning (EG) nr 1382/2003 ska upphävas med verkan från den 14 december 2006.

Avtal som avser åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 1382/2003 ska fortsätta att omfattas av den förordningen till dess att de har avslutats operationellt och finansiellt.”

9. Bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006 ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

10. Bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 ska utgå.

#### *Artikel 2*

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

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

Utfärdad i Strasbourg den 16 september 2009.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK

Ordförande

På rådets vägnar

C. MALMSTRÖM

Ordförande

## Finansieringsvillkor och krav enligt artikel 5.2

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
1. Finansieringsvillkor	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att katalysatoråtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden för höghastighetsleder till sjöss kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att trafikomställningsåtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 36 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden rörande trafikundvikande kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) Åtgärden för gemensamt lärande ska leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt att främja och/eller underlätta trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring, och ha en varaktighet på högst 24 månader.
	b) Katalysatoråtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster.	b) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; viktigt är också att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva.	b) Trafikomställningsåtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	b) Åtgärden rörande trafikundvikande ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser integrering av produktionslogistik i transportlogistik.	b) Åtgärden för gemensamt lärande ska vara innovativ på europeisk nivå.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	c) Katalysatoråtgärden ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar.	c) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss ska främja mycket storskaliga intermodala godstransporttjänster via närsjöfart inbegripet, i förekommande fall, kombinerad gods- och passagerartransport eller en kombination av närsjöfart och andra transportsätt där vägsträckorna är så korta som möjligt. Åtgärden ska företrädesvis omfatta integrerade godstransporttjänster till inlandet via järnväg och/eller inre vattenvägar.	c) Det ska finnas en realistisk plan för trafikomställningsåtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås.	c) Åtgärden rörande trafikundvikande ska främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera produktions- och/eller distributionsprocesser och på så sätt uppnå högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, utan att negativt påverka produktionen eller sysselsättningen.	c) Åtgärden för gemensamt lärande får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det allmänna intresset.
	d) Det ska finnas en realistisk plan för katalysatoråtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	d) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från vägtransport till närsjöfart, inre vattenvägar eller järnvägar som är större än den förväntade ökningen av godstransporterna på väg.	d) När en trafikomställningsåtgärd förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivi och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden för gemensamt lärande med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.
	e) Katalysatoråtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	e) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden för höghastighetsleder till sjöss med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden rörande trafikundvikande med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	



Åtgärdestyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	f) När en katalysatoråtgärd förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	f) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.		e) Åtgärden rörande trafikundvikande får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	
		g) När en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		f) När en åtgärd rörande trafikundvikande förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	
2. Stödets nivå och omfattning	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande trafikundvikande får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande får uppgå till högst 50 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	I katalysatoråtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder för höghastighetsleder till sjöss som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I trafikomställningsåtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder rörande trafikundvikande som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder för gemensamt lärande som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet.
				b) Gemenskapens ekonomiska stöd för trafikundvikande åtgärder får inte användas för att stödja företags- eller produktionsverksamhet som inte är direkt knuten till transport eller distribution.	
b)	Det ekonomiska gemenskapsstödet som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstödet som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstödet som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	c) Det ekonomiska gemenskapsstödet ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer respektive 25 fordonskilometer vägtransport som undviks. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	

Åtgärdestyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	
3. Stödkontraktets form och varaktighet	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 38 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande trafikundvikande ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Den längsta löptiden för dessa kontrakt ska som regel vara 26 månader, som på stödmottagarens begäran och inom budgetramen kan förlängas med ytterligare 26 månader, förutsatt att resultatet från de 12 första månaderna är positivt.
	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 38 månader eller i undantagsfall 44 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 52 månader.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
4. Lägsta kontraktvärde	Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd ska motsvara 30 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning eller trafikundvikande per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss ska motsvara 200 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikomställning ska motsvara 60 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid. Trafikomställningsåtgärder i syfte att genomföra överföring till inre vattenvägar har en särskild tröskel på 13 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikundvikande ska motsvara 80 miljoner tonkilometer eller 4 miljoner fordonskilometer som undviks per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för gemensamt lärande ska vara 250 000 EUR.
5. Spridning	Katalysatoråtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Inga spridningsåtgärder föreskrivs för trafikomställningsåtgärder.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.”

## EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 924/2009

av den 16 september 2009

## om gränsöverskridande betalningar i gemenskapen och om upphävande av förordning (EG) nr 2560/2001

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR  
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska  
gemenskapen, särskilt artikel 95.1,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-  
téns yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europeiska centralbankens yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Det är viktigt att avgifterna är lika för gränsöverskridande betalningar i euro och motsvarande betalningar inom en medlemsstat, för att den inre marknaden ska fungera väl och för att underlätta den gränsöverskridande handeln inom gemenskapen. Denna princip om lika avgifter fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2560/2001 av den 19 december 2001 om gränsöverskridande betalningar i euro <sup>(4)</sup>, som är tillämplig på gränsöverskridande betalningar i euro och svenska kronor på upp till 50 000 EUR eller motsvarande belopp.

(2) Kommissionens rapport av den 11 februari 2008 om tillämpningen av förordning (EG) nr 2560/2001 om gränsöverskridande betalningar i euro bekräftade att tillämpningen av den förordningen effektivt har fått ner avgifterna för gränsöverskridande betalningstransaktioner i euro till samma nivå som inhemska avgifter och att förordningen har stimulerat den europeiska betalningsbranschen att vidta de åtgärder som krävs för att skapa en betalningsinfrastruktur inom hela gemenskapen.

(3) Kommissionens rapport behandlade de praktiska problemen i samband med genomförandet av förordning (EG) nr 2560/2001. Som slutsats föreslogs ett antal förändringar av förordningen, för att åtgärda de problem som konstaterats under översynen. Dessa problem gäller störningar på den inre betalningsmarknaden till följd av skiljaktiga statistiska rapporteringskrav, genomförandet av förordning (EG) nr 2560/2001 på grund av att nationella behöriga myndigheter inte utsetts, avsaknaden av organ för att utanför domstol lösa tvister i samband med förordningen och den omständigheten att förordningen inte omfattar autogirering.

(4) Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/64/EG av den 13 november 2007 om betaltjänster på den inre marknaden <sup>(5)</sup> ger en modern rättslig grund för skapandet av en inre marknad för betalningar i hela gemenskapen. För att säkerställa rättslig konsekvens mellan de båda rättsakterna är det lämpligt att ändra de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 2560/2001, särskilt definitionerna.

(5) Förordning (EG) nr 2560/2001 omfattar gränsöverskridande betalningar och gränsöverskridande elektroniska betalningar. Det är lämpligt att utvidga tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 2560/2001, så att gränsöverskridande autogireringar möjliggörs i överensstämmelse med målet i direktiv 2007/64/EG. Det är fortfarande inte tillrådligt att tillämpa principen om lika avgifter på betalningsinstrument som huvudsakligen eller uteslutande är pappersbaserade, såsom checkar, eftersom dessa är av den beskaffenheten att de inte kan behandlas lika effektivt som elektroniska betalningar.

(6) Principen om lika avgifter bör tillämpas på betalningar som initieras eller avslutas på papper, med undantag för checkar, eller med kontanter, om dessa behandlas elektroniskt under betalningskedjan, och alla avgifter, oavsett om de är direkt eller indirekt kopplade till en betalningstransaktion, inbegripet avgifter kopplade till ett avtal, med undantag för valutaväxlingsavgifter. Indirekta avgifter bör inbegripa avgifter för upprättande av en stående betalningsorder, eller avgifter för att använda ett betal- eller kreditkort, och bör vara desamma för nationella och gränsöverskridande betalningstransaktioner inom gemenskapen.

<sup>(1)</sup> Yttrandet avgivet den 24 mars 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT).

<sup>(2)</sup> EUT C 21, 28.1.2009, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 24 april 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 27 juli 2009.

<sup>(4)</sup> EGT L 344, 28.12.2001, s. 13.

<sup>(5)</sup> EUT L 319, 5.12.2007, s. 1.

- (7) I syfte att undvika fragmentering av betalningsmarknaderna, bör principen om lika avgifter tillämpas. Därför bör en nationell betalning med samma eller mycket snarlika egenskaper som den gränsöverskridande betalningen fastställas för varje kategori av gränsöverskridande betalningstransaktioner. Det bör vara möjligt att bland annat använda följande kriterier för att fastställa den nationella betalning som motsvarar en gränsöverskridande betalning: kanal som använts vid initiering, utförande och avslut av betalningen, automatiseringsgrad, eventuell betalningsgaranti, kundstatus och förhållande till betalningstjänstleverantören, eller typ av betalningsinstrument som använts, enligt definitionen i artikel 4.23 i direktiv 2007/64/EG. Dessa kriterier bör inte anses vara uttömmande.
- (8) Behöriga myndigheter bör utfärda riktlinjer för identifiering av motsvarande betalningar när de anser det vara nödvändigt. Kommissionen, när det är lämpligt biträdd av betalningskommittén, bör tillhandahålla lämpliga riktlinjer och bistå de behöriga myndigheterna.
- (9) Det är viktigt att underlätta betalningstjänstleverantörers gränsöverskridande betalningar. I detta sammanhang bör standardisering främjas, särskilt användningen av det internationella bankkontonumret (International Bank Account Number, Iban-nummer) och bankidentifieringskoden (Bank Identifier Code, BIC-kod). Det är därför lämpligt att betalningstjänstleverantörerna förser betalningstjänstanvändarna med uppgifter om Iban-numret och BIC-koden för kontot i fråga.
- (10) Skiljaktiga rapporteringskrav för betalningsbalansstatistiken, vilka enbart tillämpas för gränsöverskridande betalningstransaktioner, hindrar utvecklingen av en integrerad betalningsmarknad, särskilt inom det gemensamma eurobetalningsområdet (Single Euro Payments Area, Sepa). När det gäller Sepa bör man senast den 31 oktober 2011 åter göra en bedömning av om det är lämpligt att avskaffa dessa avvecklingsbaserade rapporteringskrav. För att garantera en jämn, punktlig och effektiv betalningsbalansrapportering är det också önskvärt att man för olika betalningsinstrument fortfarande kan samla in lättillgängliga betalningsuppgifter som Iban-nummer, BIC-kod och transaktionsbeloppet eller enkla, aggregerade betalningsuppgifter, förutsatt att insamlingen inte stör den automatiserade betalningsprocessen och helt kan automatiseras. Denna förordning påverkar inte rapporteringskraven för andra ändamål, såsom förhindrande av penningtvätt och finansiering av terrorism, eller för skatteskal.
- (11) För närvarande används olika affärsmodeller för befintliga nationella autogirosystem. För att underlätta lanseringen av autogirosystemet inom Sepa är det nödvändigt att inrätta en gemensam affärsmodell och tillhandahålla större rättslig klarhet när det gäller multilaterala förmedlingsavgifter. För gränsöverskridande autogiro skulle detta kunna åstadkommas genom att man undantagsvis fastställer ett högsta belopp för den multilaterala förmedlingsavgiften per transaktion under en övergångsperiod. Parterna till ett multilateralt avtal bör dock stå fria att fastställa ett lägre belopp eller komma överens om en multilateral förmedlingsavgift som är lika med noll. För nationella autogiron inom Sepa skulle samma nationella förmedlingsavgift eller annan överenskommelse om ersättning mellan banker mellan betalningsmottagarens och betalarens betalningstjänstleverantörer kunna användas som existerade innan denna förordning började tillämpas. Om en sådan nationell multilateral förmedlingsavgift eller annan överenskommelse om ersättning mellan banker sänks eller avskaffas under övergångsperioden, t.ex. som ett resultat av tillämpningen av konkurrenslagstiftning, bör de reviderade förfarandena tillämpas på nationella autogiron inom Sepa under övergångsperioden. När autogireringar omfattas av ett bilateralt avtal bör dock villkoren för det bilaterala avtalet ha företräde framför eventuella multilaterala förmedlingsavgifter eller andra avtal om ersättning mellan banker. Branschen kan använda sig av den rättsliga säkerhet som tillhandahålls under övergångsperioden för att utarbeta och avtala om en gemensam, långsiktig affärsmodell för driften av autogiro inom Sepa. I slutet av övergångsperioden bör en långsiktig lösning för affärsmodellen för autogiro inom Sepa vara på plats i enlighet med EG:s konkurrenslagstiftning och gemenskapens regelverk. Inom ramen för en löpande dialog med bankerna och utifrån bidrag från berörda marknadsaktörer avser kommissionen att snarast tillhandahålla riktlinjer avseende målsättningen och mätbara kriterier för kompatibiliteten för sådana multilaterala ersättningar mellan banker, vilka skulle kunna inbegripa multilaterala förmedlingsavgifter, med EG:s konkurrenslagstiftning och gemenskapens regelverk.
- (12) För att en autogirering ska kunna utföras måste betalarens konto kunna nås. För att främja en framgångsrik övergång till autogiro inom Sepa är det därför mycket viktigt att samtliga betalares konton kan nås när det redan är fallet i befintliga nationella autogiron i euro, eftersom betalare och betalningsmottagare annars inte kommer att kunna dra nytta av fördelarna med betalning med gränsöverskridande autogiro. Om betalarens konto inte kan nås inom ramen för autogirosystemet inom Sepa kommer varken betalare (gäldenärer) eller betalningsmottagare (fordringsägare) att kunna dra nytta av

de nya möjligheter som autogiro för med sig. Detta är särskilt viktigt i fall när betalningsmottagaren initierar autogirobetalningar i en så kallad batchöverföring, t.ex. månads- eller kvartalsvis för räkningar för el och annan förbrukning, och inte som en separat inbetalning för varje enskild kund. Om fordringsägare inte kan nå samtliga sina gäldenärer genom en enda åtgärd kommer ytterligare åtgärder att krävas vilket sannolikt kommer att öka kostnaderna. Så länge som det inte är obligatoriskt att betalarens betalningsleverantör ska kunna nå kommer alltså effektiviteten för autogirobetalningar inte att förbättras fullt ut och konkurrensen på alleuropeisk nivå kommer att förbli begränsad. Men med tanke på de särskilda kännetecknen för autogiro mellan företag bör detta endast tillämpas på det grundläggande autogirosystemet inom Sepa och inte systemet för autogiro mellan företag inom Sepa. Närbarhetskravet omfattar rätt för betalarens betaltjänstleverantör att inte utföra en autogirering i enlighet med regelverket för autogiro avseende t.ex. avslag, vägran eller returnering av transaktioner. Dessutom bör närbarhetskravet inte tillämpas på betaltjänstleverantörer som har tillstånd att tillhandahålla och utföra autogireringar, men som inte är kommersiellt aktiva i sådan verksamhet.

- (13) Mot bakgrund av de tekniska krav som är nödvändiga för närbarhet är det dessutom viktigt för betalarnas betaltjänstleverantörer att ha tillräckligt med tid på sig för förberedelser för att kunna uppfylla närbarhetskravet. Betaltjänstleverantörerna bör därför ha rätt till en övergångsperiod på högst ett år efter den dag som denna förordning börjar tillämpas för att uppfylla detta krav. Eftersom betaltjänstleverantörer i medlemsstater utanför euroområdet behöver göra mer förberedelser bör sådana betaltjänstleverantörer tillåtas skjuta upp verkställandet av närbarhetskravet med högst fem år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas. Betaltjänstleverantörer i en medlemsstat som har infört euro som sin valuta inom fyra år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas bör dock vara skyldiga att uppfylla närbarhetskravet senast ett år efter den dag då denna medlemsstat gick med i euroområdet.
- (14) De behöriga myndigheterna bör ges befogenhet att effektivt fullgöra sina övervakningsskyldigheter och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att betaltjänstleverantörer följer denna förordning.
- (15) För att möjliggöra tvistlösningar vid en felaktig tillämpning av denna förordning bör medlemsstaterna inrätta

lämpliga och effektiva förfaranden för klagomål och tvistlösning, för lösande av eventuella tvister mellan betaltjänstanvändare och betaltjänstleverantörer. Det är också viktigt att utse behöriga myndigheter och organ för klagomål och tvistlösning utanför domstol, genom att antingen utse redan befintliga organ, om så är lämpligt, eller inrätta nya organ.

- (16) Det är mycket viktigt att se till att behöriga myndigheter och organ för klagomål och tvistlösning utanför domstol inom gemenskapen samarbetar aktivt för att smidigt och i rimlig tid lösa gränsöverskridande tvister inom ramen för denna förordning. Det bör vara möjligt att sådant samarbete sker i form av ett informationsutbyte avseende lagstiftning eller juridisk praxis i deras jurisdiktioner eller, om så är lämpligt, överföring eller övertagande av klagomål och tvistlösning.
- (17) Det är nödvändigt att medlemsstaterna fastställer de effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner i sin nationella lagstiftning som är tillämpliga vid överträdelse av denna förordning.
- (18) Det skulle ha klara fördelar att utvidga tillämpningen av denna förordning till andra valutor än euro, särskilt när det gäller det antal betalningar som ska omfattas. Ett meddelandeförfarande bör därför införas, för att även medlemsstater med annan valuta än euro ska kunna tillämpa förordningen på gränsöverskridande betalningar i sin nationella valuta. Det bör emellertid säkerställas att medlemsstater som redan uppfyllt detta meddelandeförfarande inte måste lämna ett nytt meddelande.
- (19) Det är önskvärt att kommissionen lägger fram en rapport om lämpligheten att avskaffa avvecklingsbaserade nationella rapporteringskrav. Det är också lämpligt att kommissionen lägger fram en rapport om tillämpningen av denna förordning, i vilken särskilt användningen av Iban-nummer och BIC-kod utvärderas när det gäller att underlätta betalningar inom gemenskapen och marknadsutvecklingen när det gäller tillämpningen av bestämmelserna om autogireringar. När det gäller utvecklingen av Sepa är det även önskvärt att denna rapport bedömer lämpligheten av det nuvarande taket på 50 000 EUR som för närvarande är tillämpligt på principen om lika avgifter
- (20) Av rättssäkerhetskäl och tydlighetsskäl bör förordning (EG) nr 2560/2001 upphävas.

- (21) För att säkerställa rättslig konsekvens mellan denna förordning och direktiv 2007/64/EG, särskilt vad gäller öppenheten och insynen i betaltjänsternas villkor och informationskrav och vad gäller rättigheter och skyldigheter för tillhandahållande och användning av betaltjänster, är det lämpligt att denna förordning träder i kraft den 1 november 2009. För införande av sanktioner för överträdelse mot denna förordning är det lämpligt att ge medlemsstaterna tid fram till den 1 juni 2010 att besluta om sådana åtgärder.
- (22) Eftersom målen för denna förordning inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs bestämmelser om gränsöverskridande betalningar inom gemenskapen, som säkerställer att avgifterna för gränsöverskridande betalningar inom gemenskapen är desamma som för betalningar i samma valuta inom en medlemsstat.
2. Denna förordning ska, i enlighet med bestämmelserna i direktiv 2007/64/EG, tillämpas på gränsöverskridande betalningar som är uttryckta i euro eller de nationella valutorna i de medlemsstater som har meddelat sitt beslut att tillämpa denna förordning på sin egen nationella valuta i enlighet med artikel 14.
3. Denna förordning ska inte tillämpas på gränsöverskridande betalningar som betaltjänstleverantörer utför för egen räkning eller för andra betaltjänstleverantörers räkning.
4. I artiklarna 6, 7 och 8 anges bestämmelser om autogireningar i euro mellan betalningsmottagarens och betalarens betaltjänstleverantörer.
1. *gränsöverskridande betalning*: en elektroniskt behandlad betalningstransaktion som initierats av en betalare eller av eller via en betalningsmottagare där betalarens och betalningsmottagarens betaltjänstleverantörer befinner sig i olika medlemsstater,
2. *nationell betalning*: en elektroniskt behandlad betalningstransaktion som initierats av en betalare eller av eller via en betalningsmottagare där betalarens och betalningsmottagarens betaltjänstleverantörer befinner sig i samma medlemsstat,
3. *betalare*: en fysisk eller juridisk person som är betalkontoinnehavare och som godkänner en betalningsorder från detta betalkonto eller, om det inte finns något betalkonto, en fysisk eller juridisk person som lämnar en betalningsorder,
4. *betalningsmottagare*: en fysisk eller juridisk person som är den avsedda mottagaren av medel som har omfattats av en betalningstransaktion,
5. *betaltjänstleverantör*: någon av de kategorier av juridiska personer som avses i artikel 1.1 i direktiv 2007/64/EG och de fysiska eller juridiska personer som avses i artikel 26 i det direktivet, men inte de institut som förtecknas i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/48/EG av den 14 juni 2006 om rätten att starta och driva verksamhet i kreditinstitut<sup>(1)</sup> som omfattas av ett undantag i en medlemsstat i enlighet med artikel 2.3 i direktiv 2007/64/EG,
6. *betaltjänstanvändare*: en fysisk eller juridisk person som utnyttjar en betaltjänst i egenskap av betalare, betalningsmottagare eller både betalare och betalningsmottagare,
7. *betalningstransaktion*: en åtgärd som initieras av en betalare eller av eller via en betalningsmottagare som innebär placering, överföring eller uttag av medel, oberoende av eventuella underliggande förpliktelser mellan betalaren och betalningsmottagaren,
8. *betalningsorder*: varje instruktion som en betalare eller betalningsmottagare ger sin betaltjänstleverantör om att en betalningstransaktion ska genomföras,
9. *avgift*: en sådan avgift som en betaltjänstleverantör tar ut från betaltjänstanvändaren och som är direkt eller indirekt kopplad till en betalningstransaktion,
10. *medel*: sedlar och mynt, kontotillgodohavanden samt elektroniska pengar enligt definitionen i artikel 1.3 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/46/EG av den 18 september 2000 om rätten att starta och driva affärsverksamhet i institut för elektroniska pengar samt om tillsyn av sådan verksamhet<sup>(2)</sup>,

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denna förordning avses med

<sup>(1)</sup> EUT L 177, 30.6.2006, s. 1.

<sup>(2)</sup> EGT L 275, 27.10.2000, s. 39.



11. *konsument*: en fysisk person som agerar vid sidan av sin närings- eller yrkesverksamhet,
12. *mikroföretag*: ett företag som vid ingåendet av betaltjänstavtalet är ett företag i enlighet med definitionen i artikel 1 och artikel 2.1 och 2.3 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag <sup>(1)</sup>,
13. *förmedlingsavgift*: avgift som betalas mellan betalarens och betalningsmottagarens betaltjänstleverantörer för varje autogirering,
14. *autogiro*: en betaltjänst för debitering av en betalares betalningskonto, där en betalningstransaktion initieras av betalningsmottagaren på grundval av det medgivande som betalaren lämnat till betalningsmottagaren, betalarens betaltjänstleverantör eller betalningsmottagarens egen betaltjänstleverantör,
15. *autogirosystem*: gemensamt regelverk, praxis och standarder som avtalats mellan betaltjänstleverantörer för utförande av autogireringar.

#### Artikel 3

##### **Avgifter för gränsöverskridande betalningar och motsvarande nationella betalningar**

1. De avgifter som en betaltjänstleverantör tar ut av en betaltjänstanvändare för gränsöverskridande betalningar på upp till 50 000 EUR ska vara desamma som de avgifter som denna betaltjänstleverantör tar ut av betaltjänstanvändare för motsvarande nationella betalningar till samma värde och i samma valuta.
2. Vid bedömningen av om avgiftsnivån för en gränsöverskridande betalning är förenlig med punkt 1, ska en betaltjänstleverantör fastställa vad som är en motsvarande nationell betalning.

De behöriga myndigheterna ska utfärda riktlinjer för att fastställa motsvarande nationella betalningar när de bedömer det vara nödvändigt. De behöriga myndigheterna ska samarbeta aktivt inom den betalningskommitté som inrättats i enlighet med artikel 85.1 i direktiv 2007/64/EG för att säkerställa enhetliga riktlinjer för motsvarande nationella betalningar.

3. Om en medlemsstat har meddelat att denna förordning ska tillämpas på dess nationella valuta i enlighet med artikel 14, får en nationell betalning i denna medlemsstats valuta betraktas som motsvarande en gränsöverskridande betalning i euro.
4. Denna förordning ska inte tillämpas på valutaväxlingsavgifter.

#### Artikel 4

##### **Åtgärder för att underlätta automatiska betalningar**

1. I tillämpliga fall ska en betaltjänstleverantör underrätta betaltjänstanvändaren om betaltjänstanvändarens Iban-nummer och betaltjänstleverantörens BIC-kod.

Betaltjänstleverantören ska i tillämpliga fall också ange betaltjänstanvändarens Iban-nummer och sin BIC-kod på dennes kontoutdrag eller i en bilaga till detta.

Betaltjänstleverantören ska tillhandahålla betaltjänstanvändaren den information som krävs i enlighet med denna punkt utan kostnad.

2. Om så är lämpligt och alltefter betalningstransaktionens natur

- a) ska betalaren, för en transaktion som denne initierar, på begäran meddela betaltjänstleverantören betalningsmottagarens Iban-nummer och BIC-koden för betalningsmottagarens betaltjänstleverantör,
- b) ska betalningsmottagaren, för en transaktion som denne initierar, på begäran meddela betaltjänstleverantören betalarens Iban-nummer och BIC-koden för betalarens betaltjänstleverantör.

3. Betaltjänstleverantören får ta ut avgifter av betaltjänstanvändaren utöver de som uttas i enlighet med artikel 3.1, om denna användare ger betaltjänstanvändaren instruktioner om att utföra betalningstransaktionen utan att meddela Iban-numret och BIC-koden i enlighet med punkt 2 i denna artikel. Dessa avgifter ska vara rimliga och motsvara kostnaderna. De ska avtalas mellan betaltjänstleverantören och betaltjänstanvändaren. Betaltjänstleverantören ska informera betaltjänstanvändaren om tilläggsavgifternas storlek i god tid innan betaltjänstanvändaren blir bunden av ett sådant avtal.

<sup>(1)</sup> EUT L 124, 20.5.2003, s. 36.

4. Om så är lämpligt med hänsyn till betalningstransaktionens natur ska den leverantör av varor och tjänster som accepterar betalningar som omfattas av denna förordning för all fakturering av varor och tjänster i gemenskapen underrätta sina kunder om sitt Iban-nummer och sin betaltjänstleverantörs BIC-kod.

#### Artikel 5

##### **Krav på betalningsbalansrapportering**

1. Med verkan från och med den 1 januari 2010, ska medlemsstaterna avskaffa avvecklingsbaserade nationella rapporteringskrav för betaltjänstleverantörer för upprättande av betalningsbalansstatistik som rör deras kunders betalningstransaktioner för belopp på upp till 50 000 EUR.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1, får medlemsstaterna fortsätta att samla in aggregerade uppgifter eller annan relevant lättillgänglig information, förutsatt att insamlingen inte har någon påverkan på direkthanteringen av betalningarna och fullt ut kan automatiseras av betaltjänstleverantörerna.

#### Artikel 6

##### **Förmedlingsavgifter för gränsöverskridande autogireringar**

Vid avsaknad av bilaterala avtal mellan betalarens och betalningsmottagarens betaltjänstleverantörer ska en multilateral förmedlingsavgift på 0,088 EUR, som ska betalas av betalningsmottagarens betaltjänstleverantör till betalarens betaltjänstleverantör, tillämpas på varje gränsöverskridande autogirering som utförs före den 1 november 2012, om inte berörda betaltjänstleverantörer har kommit överens om en lägre multilateral förmedlingsavgift.

#### Artikel 7

##### **Förmedlingsavgifter för nationella autogireringar**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 2 och 3 ska en multilateral förmedlingsavgift eller annan överenskommen ersättning för en nationell autogirering som utförs före den 1 november 2009 och som tillämpas mellan betalningsmottagarens och betalarens betaltjänstleverantör tillämpas på alla nationella autogireringar som utförs före den 1 november 2012.

2. Om en sådan multilateral förmedlingsavgift eller annan överenskommen ersättning sänks eller avskaffas före den 1 november 2012, ska en sådan sänkning eller avskaffande till-

ämpas på alla nationella autogireringar som utförs före detta datum.

3. För det fall att det finns ett bilateralt avtal mellan betalningsmottagarens och betalarens betaltjänstleverantör för en nationell autogirering, ska punkterna 1 och 2 inte tillämpas, om den nationella autogireringen utfördes före den 1 november 2012.

#### Artikel 8

##### **Näbarhet för autogireringar**

1. En betalares betaltjänstleverantör som kan nå för en nationell autogirering i euro på denne betalares betalkonto ska i enlighet med autogirosystemet också kunna nås för autogireringar i euro som initierats av en betalningsmottagare via en betaltjänstleverantör som är verksam i någon medlemsstat.

2. Punkt 1 ska endast tillämpas på autogireringar som är tillgängliga för konsumenter inom ramen för autogirosystemet.

3. Betaltjänstleverantörerna ska efterleva kraven i punkterna 1 och 2 senast den 1 november 2010.

4. Trots vad som sägs i punkt 3 ska betaltjänstleverantörer i en medlemsstat som inte har euro som sin valuta efterleva kraven i punkterna 1 och 2 avseende autogireringar i euro senast den 1 november 2014. Om emellertid euro införts som valuta i en sådan medlemsstat före den 1 november 2013, ska betaltjänstleverantörer som befinner sig i denna medlemsstat efterleva kraven i punkterna 1 och 2 inom ett år från den dag som den berörda medlemsstaten gick med i euroområdet.

#### Artikel 9

##### **Behöriga myndigheter**

Medlemsstaterna ska utse de behöriga myndigheter som ska ansvara för att denna förordning efterlevs.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa behöriga myndigheter senast den 29 april 2010. De ska utan dröjsmål meddela kommissionen alla förändringar av dessa myndigheter.

Medlemsstaterna får utse befintliga organ till behöriga myndigheter.

Medlemsstaterna ska kräva att de behöriga myndigheterna effektivt bevakar att denna förordning efterlevs och vidtar alla åtgärder som krävs för att säkerställa sådan efterlevnad.

#### Artikel 10

### Klagomålsförfaranden för påstådda överträdelse av denna förordning

1. Medlemsstaterna ska inrätta förfaranden som gör det möjligt för betaltjänstanvändare och andra berörda parter att lämna in klagomål till de behöriga myndigheterna om betaltjänstleverantörers påstådda överträdelse av denna förordning.

Medlemsstaterna får använda eller utvidga befintliga förfaranden i detta syfte.

2. När så är lämpligt, och utan att det påverkar rätten att få saken prövad i domstol i enlighet med nationell processrätt, ska de behöriga myndigheterna informera den part som har lämnat in ett klagomål om de förfaranden för klagomål och tvistlösning utanför domstol som fastställts i enlighet med artikel 11.

#### Artikel 11

### Förfaranden för klagomål och tvistlösning utanför domstol

1. Medlemsstaterna ska inrätta lämpliga och effektiva förfaranden för klagomål och tvistlösning utanför domstol för att avgöra sådana tvister mellan betaltjänstanvändare och deras betaltjänstleverantörer som gäller rättigheter och skyldigheter enligt denna förordning. För detta ändamål ska medlemsstaterna antingen utse redan befintliga organ, om så är lämpligt, eller inrätta nya organ.

2. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa organ senast den 29 april 2010. De ska utan dröjsmål meddela kommissionen alla förändringar av dessa organ.

3. Medlemsstaterna får föreskriva att denna artikel endast ska tillämpas på betaltjänstanvändare som är konsumenter eller mikroföretag. I sådana fall ska medlemsstaterna underrätta kommissionen om detta.

#### Artikel 12

### Samarbete över gränserna

De olika medlemsstaternas behöriga myndigheter och organ med ansvar för klagomål och tvistlösning utanför domstol, som nämns i artiklarna 9 och 11, ska samarbeta aktivt och snabbt för att lösa gränsöverskridande tvister. Medlemsstaterna ska se till att ett sådant samarbete äger rum.

#### Artikel 13

### Sanktioner

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 17, ska medlemsstaterna senast den 1 juni 2010 fastställa bestämmelser om sanktioner för överträdelse av denna förordning och vidta

alla nödvändiga åtgärder för att se till att bestämmelserna tillämpas. Dessa sanktioner ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om dessa bestämmelser senast den 29 oktober 2010 och snarast meddela alla därefter gjorda förändringar som påverkar dem.

#### Artikel 14

### Tillämpning på andra valutor än euro

1. En medlemsstat som inte har euro som sin valuta och som beslutar att tillämpa denna förordning, med undantag för artiklarna 6, 7 och 8, på sin nationella valuta, ska meddela kommissionen detta. Detta meddelande ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den utvidgade tillämpningen av denna förordning ska få verkan fjorton dagar efter ett sådant offentliggörande.

2. En medlemsstat som inte har euro som sin valuta och som beslutar att utvidga tillämpningen av artikel 6, 7 eller 8, eller en kombination av dessa, på sin nationella valuta ska meddela kommissionen detta. Detta meddelande ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den utvidgade tillämpningen av artikel 6, 7 eller 8 ska få verkan 14 dagar efter ett sådant offentliggörande.

3. Meddelande enligt punkt 1 i den här artikeln krävs inte för de medlemsstater som den 29 oktober 2009 redan har följt meddelandeförfarandet enligt artikel 9 i förordning (EG) nr 2560/2001.

#### Artikel 15

### Översyn

1. Senast den 31 oktober 2011 ska kommissionen förelägga Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Europeiska centralbanken en rapport om det lämpliga i att avskaffa avvecklingsbaserade nationella rapporteringskrav. Denna rapport ska vid behov åtföljas av ett förslag.

2. Senast den 31 oktober 2012 ska kommissionen förelägga Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Europeiska centralbanken en rapport om tillämpningen av denna förordning, vilken, om det är lämpligt, ska åtföljas av ett förslag. Rapporten ska särskilt omfatta

a) användningen av Iban-nummer och BIC-kod i samband med automatiska betalningar,

b) lämpligheten av att behålla taket i artikel 3.1, och

c) marknadsutvecklingen i fråga om tillämpningen av artiklarna 6, 7 och 8.

*Artikel 16***Upphävande**

Förordning (EG) nr 2560/2001 ska upphöra att gälla den 1 november 2009.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till den här förordningen.

*Artikel 17***Ikraftträdande**

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

Den ska tillämpas från och med den 1 november 2009.

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

Utfärdad i Strasbourg den 16 september 2009.

*På Europaparlamentets vägnar*

J. BUZEK

*Ordförande*

*På rådets vägnar*

C. MALMSTRÖM

*Ordförande*

---







## PRENUMERATIONSPRISER 2009 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 000 euro per år (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	100 euro per månad (*)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	700 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	70 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	400 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	40 euro per månad
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på cd-rom	22 officiella EU-språk	500 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, cd-rom, 2 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	360 euro per år (= 30 euro per månad)
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

(\*) Lösnummerpris: 1–32 sidor: 6 euro  
33–64 sidor: 12 euro  
Mer än 64 sidor: Priset varierar

*Europeiska unionens officiella tidning* (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig cd-rom med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

## Försäljning och prenumeration

Publikationsbyrån ger ut publikationer för försäljning som kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_sv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm)

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

SV