



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 24.01.2003
COM(2003) 38 τελικό

2001/0226 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων

(υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στην ολομέλειά του της 2ας Ιουλίου 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε, με ορισμένες τροπολογίες, την πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υποστήριξε επίσης την πρωτοβουλία ενώ η Επιτροπή των Περιφερειών δεν έχει εκδώσει γνώμη.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνεί ουσιαστικά με τα κύρια στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής. Ωστόσο, διατύπωσε ορισμένες τροπολογίες, με βάση τις οποίες η Επιτροπή να εισαχθούν μερικά νέα στοιχεία στο αρχικό της κείμενο.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποβάλλει την παρούσα αναθεωρημένη πρόταση προκειμένου να διευκολύνει τη διαδικασία επίτευξης των στόχων που έθεσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης¹.

1. ΠΛΗΡΩΣ/ΕΝ ΜΕΡΕΙ ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή δέχεται να ενσωματώσει τις συστάσεις και τις τροπολογίες (ή μέρος των τροπολογιών) που αποβλέπουν στην ενίσχυση ορισμένων στοιχείων του κανονισμού και στην αποσαφήνιση του κειμένου της πρότασής της.

1.1. Αιτιολογικές σκέψεις

Ενσωματώθηκαν τα εξής στοιχεία:

- αναφορά στη συσσωρευμένη καθυστέρηση στο ΔΔΜεταφορών (Τροπολογία 1 του ΕΚ).
- αναφορά στην προτεραιότητα που πρέπει να δοθεί στη χρηματοδότηση των ΔΔΕνέργειας (Τροπολογία 3 του ΕΚ).
- αναφορά των εταιρικών σχέσεων δημοσίου/ιδιωτικού τομέα ως μέσου χρηματοδότησης (Τροπολογία 4 του ΕΚ).
- αναφορά στη συμβατότητα μεταξύ χρηματοδότησης και στόχων βιώσιμης κινητικότητας (Τροπολογία 4 του ΕΚ).
- αναφορά στις καθυστερήσεις που παρουσιάζουν τα έργα στις Άλπεις και τα Πυρηναία (Τροπολογία 5 του ΕΚ).
- εισική αναφορά στη χρηματοδότηση του GALILEO (Τροπολογία 6 του ΕΚ).
- αναφορά στις ανάγκες αύξησης του προϋπολογισμού των ΔΔΜεταφορών για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα της διεύρυνσης (μέρος της Τροπολογίας 7 του ΕΚ).

¹ Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης ζητούσε από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνουν έως το Δεκέμβριο του 2002 την αναθεώρηση των Πορσανατολισμών και τους συνοδευτικούς χρηματοδοτικούς κανόνες για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΔΜ).

1.2. Άρθρο 1 (που τροποποιεί το άρθρο 5, παράγραφος 3 και αφορά το πεδίο εφαρμογής της πρότασης)

- Γίνεται διεξοδικότερη αναφορά στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης (Τροπολογία 8 του ΕΚ).
- Εισάγεται νέα αναφορά στην ασφάλεια (Τροπολογία 8 του ΕΚ).
- Το σημείο (γ) που αναφέρεται στα δορυφορικά συστήματα πλοήγησης συμπληρώνεται με την πλήρη μνεία της απόφασης 1692/96 ως προς τα υπόλοιπα σημεία της (Τροπολογία 8 και 13 του ΕΚ).

1.3. Άρθρο 1α (νέο – που τροποποιεί το άρθρο 13)

- εισαγωγή αυστηρότερων κανόνων για τη χρηματοδότηση των έργων με στόχο την ορθή και αποτελεσματική διαχείρισή τους (Τροπολογία 9 του ΕΚ).

1.4. Άρθρο 1 παράγραφος 2 (που τροποποιεί το άρθρο 17 για τη διαδικασία επιτροπής)

- Η Επιτροπή αποδέχεται την πρόταση του ΕΚ να συσταθεί συμβουλευτική επιτροπή αντί διαχειριστικής (Τροπολογία 10 του ΕΚ).

1.5. Άρθρο 1 παράγραφος 3 (που τροποποιεί το άρθρο 18 σχετικά με τα θέματα προϋπολογισμού)

- Γίνεται νέα αναφορά στην αξιολόγηση των έργων και στη χρήση των κονδυλίων (Τροπολογία 11 του ΕΚ).

2. ΜΗ ΑΠΟΛΕΚΤΕΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ

Η Επιτροπή δεν αποδέχθηκε ορισμένες τροπολογίες (ή μέρη αυτών) που πρότεινε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στο κείμενο, και ιδίως εκείνες που τροποποιούν το πεδίο εφαρμογής της πρότασης ή προδικάζουν το δικαίωμα πρωτοβουλίας της Επιτροπής:

- η τροπολογία που απαιτεί αξιολόγηση της ισχύουσας διαδικασίας προγραμματισμού στα κράτη μέλη, καθώς και της φύσης των ΔΔΜεταφορών δεν μπορεί να γίνει δεκτή. Εξαιτίας της πολύ διαφορετικής φύσης των έργων, μια τέτοια αξιολόγηση θα ήταν σχεδόν ανέφικτη (Τροπολογία 2 του ΕΚ).
- η τροπολογία που σχετίζεται με την επιλεξιμότητα των όρων για τα ενεργειακά έργα προέρχεται από εσφαλμένη ερμηνεία του ισχύοντος κανονισμού, καθόσον η αναπτυξιακή φάση (πριν την κατασκευαστική) μπορεί ήδη να τύχει – σύμφωνα με τον ισχύοντα κανονισμό - ανώτατης χρηματοδότησης έως 50%, και επομένως η παρούσα πρόταση δεν την αφορά άμεσα (μέρος της Τροπολογίας 3 του ΕΚ).
- οι πρώτες τρεις παράγραφοι της Τροπολογία 7 του ΕΚ που αφορούν την παρακολούθηση της χρηματοδότησης από το ΕΚ δεν μπορούν να γίνουν δεκτές. Το Ενδεικτικό Πολυετές Πρόγραμμα (ΕΠΠ) του προϋπολογισμού ΔΔΜεταφορών προόκειται να αναθεωρηθεί το 2003. Μέχρι τότε, δεν θα υπάρξει ειδική πρόταση για νέο προγραμματισμό του προϋπολογισμού των ΔΔΜεταφορών. Από το 2003, και με βάση τα εκτός ΕΠΠ πρόσθετα κονδύλια χρηματοδότησης των διαμεθοριακών έργων

με τις υποψήφιες χώρες (που θα διατεθούν μέσω της ετήσιας διαδικασίας προϋπολογισμού), το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο θα γνωμοδοτήσει ως συνήθως πριν την έκδοση της απόφασης της Επιτροπής στο πλαίσιο του δικαιώματος ελέγχου που έχει. Οι προστιθέμενες δεύτερη και η τρίτη παράγραφος δεν μπορούν να γίνουν δεκτές. Το περιεχόμενο αφορά τα “πολυετή προγράμματα”, ο χρηματοδοτικός κανονισμός των ΔΔΜεταφορών όμως δεν εντάσσεται σε αυτήν την κατηγορία, καθόσον οι αποφάσεις χρηματοδότησης βασίζονται σε ετήσιες αναλήψεις δαπανών.

- Σχετικά με τις δύο τροπολογίες (μέρος της τροπολογίας 8 και 13 του ΕΚ) του άρθρου 1 (πεδίο εφαρμογής), μέρος της τροποποίησης δεν μπορεί να γίνει δεκτή, και συγκεκριμένα η πρόταση επέκτασης του πεδίου εφαρμογής στη διατροφικότητα οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ο ορισμός είναι ασαφής και θα μπορούσε να είναι ανοικτό σε πολλά έργα) και στα ΔΔΤηλεπικοινωνιών, καθόσον μεταβάλλουν την ουσία της πρότασης της Επιτροπής.

- Όσον αφορά τη διαδικασία επιτροπής, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου για τους κανόνες της διαδικασίας επιτροπής δεν είναι δυνατόν να καλούνται η ΕΤΕπ και οι υποψήφιες χώρες στις συνεδριάσεις της επιτροπής. Συνεπώς, μια τέτοια διάταξη δεν μπορεί να γίνει δεκτή (μέρος της Τροπολογίας 10 του ΕΚ). Αυτό δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να καλούνται η ΕΤΕπ και οι υποψήφιες χώρες εφόσον προταθούν ειδικά μέτρα στο πλαίσιο του εσωτερικού κανονισμού της επιτροπής.

- Τέλος, ο καθορισμός άκαμπτων κανόνων που μπορούν να οδηγήσουν σε ακύρωση της χρηματοδότησης των ΔΔΜεταφορών, σε περίπτωση που τα κονδύλια δεν χρησιμοποιηθούν μέσα σε ορισμένα χρόνια δεν συμβαδίζει πάντοτε με τον κύκλο ζωής των έργων υποδομής. Η Επιτροπή υποστηρίζει την ορθή και αποτελεσματική διαχείριση των κονδυλίων, ταυτόχρονα όμως πιστεύει ότι χρειάζεται κάποια ευελιξία για τα έργα διότι καθυστερήσεις μπορούν να προκύψουν και από εξωγενείς αιτίες (μέρος της τροπολογίας 11).

Σύμφωνα με τα ανωτέρω, η Επιτροπή τροποποίησε αναλόγως την πρότασή της.

Τροποποιημένη πρόταση²

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 156, πρώτο εδάφιο,

την πρόταση της Επιτροπής³,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁵,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η αύξηση της κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας - και ιδίως των βαρέων οχημάτων - επιδείνωσε την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη ρύπανση σε όλη την κοινοτική επικράτεια. Η χωρητικότητα του οδικού δικτύου και των σιδηροδρομικών υποδομών είναι κάθε άλλο παρά βέλτιστη και τα μεθοριακά τμήματα αποτελούν τα πιο αδύνατα σημεία. Η μεγάλη καθυστέρηση που παρουσιάζεται στην εφαρμογή του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών εξηγείται από το γεγονός ότι τα διαμεθοριακά σιδηροδρομικά έργα απαιτούν την κατασκευή υποδομών όπως είναι οι σήραγγες ή οι γέφυρες μεγάλου μήκους. Εξαιτίας των δυσχερειών αυτών, η οικονομική βιωσιμότητα των έργων αυτών συχνά είναι πολύ μικρή.
- (1α) Η συσσωρευμένη καθυστέρηση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών αποτελεί σημαντικό μερίδιο της συνολικής χρηματοδότησης των έργων. Μεγάλα προβλήματα παραμένουν άλυτα στα 14 έργα προτεραιότητας που έχει εγκρίνει το Ευρωπαϊκό

² Σε σύγκριση με την πρόταση τροποποίησης του κανονισμού 2236/95 που περιείχε το έγγραφο COM(2002)134 μόνον το υπογραμμισμένο κείμενο έχει αλλάξει.

³ ΕΕ C...

⁴ ΕΕ C...

⁵ ΕΕ C...

⁶ ΕΕ C...

Συμβούλιο του Έσσεν, για τα οποία κρίνεται ότι είναι αναγκαίο να αυξηθεί το ποσοστό χρηματοδότησης από την Κοινότητα.

- (2) Οι διαμεθοριακές διασυνδέσεις των ενεργειακών δικτύων είναι σημαντικές για την ορθή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, την ασφάλεια εφοδιασμού και τη βέλτιστη χρήση των υφιστάμενων ενεργειακών υποδομών. Τα έργα προτεραιότητας των ενεργειακών δικτύων, τα οποία είναι αναγκαία για τα συμφέροντα της ευρωπαϊκής οικονομίας αλλά ασύμφορα από επιχειρηματική άποψη και τα οποία δεν στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων, πρέπει κατά συνέπεια να τύχουν υψηλότερης χρηματοδοτικής συνδρομής. Η συνδρομή αυτή αφορά τα έργα προτεραιότητας στα ενεργειακά δίκτυα.
- (3) Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να χορηγηθεί υψηλότερη χρηματοδοτική συνδρομή, ύψους 20% του συνολικού κόστους επένδυσης, στα έργα μεταφορών που αποσκοπούν στην εξάλειψη των διαμεθοριακών σημείων συμφόρησης και στα έργα που χωροθετούνται στα σύνορα με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες, τα οποία συντελούν ιδιαίτερα στη βελτίωση του διευρωπαϊκού δικτύου, όπως αυτό ορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών⁷.
- (4) Επειδή τα διαμεθοριακά έργα με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες ενδέχεται να αποδειχθούν δύσκολα στην εφαρμογή τους εξαιτίας των χρηματοδοτικών περιορισμών, τα συμπληρωματικά κονδύλια, μεταξύ των οποίων είναι και τα ιδιωτικά κεφάλαια, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να επέλθουν στις υποδομές μεταφορών στα σύνορα με τις υποψήφιες χώρες οι πλέον επείγουσες βελτιώσεις. Η πιθανή οικονομική βιωσιμότητα και η κοινωνική και οικονομική προστιθέμενη αξία των έργων αυτών, καθώς και η συμβατότητά τους με τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας, πρέπει να αξιολογηθούν. Τα ποσά που θα χορηγηθούν ειδικά για τα έργα αυτά πρέπει να καλύπτουν τη χρηματοδοτική περίοδο 2003-2006, ανεξάρτητα από την ημερομηνία προσχώρησης των νέων κρατών μελών.
- (4β) Οι μεγαλύτερες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων του Διευρωπαϊκού Δικτύου μεταφορών εντοπίζονται στα διαμεθοριακά σιδηροδρομικά έργα που βρίσκονται σε περιοχές με φυσικά εμπόδια όπως οι Άλπεις και τα Πυρηναία.
- (4γ) Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών κατέληξε σε συμφωνία στις 26 Μαρτίου 2002 σχετικά με τις νομικές πτυχές της Κοινής Επιχείρησης GALILEO⁸, σύμφωνα με την οποία θα αποδεσμευθεί ποσό ύψους 450 εκατ. € για τη χρηματοδότηση της αναπτυξιακής φάσης και τη διάθεσή τους στην Κοινή Επιχείρηση.
- (5) Οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95⁹ του Συμβουλίου πρέπει να προσαρμοστούν ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η απόφαση 1999/468/EK του

⁷ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση που τροποποιήθηκε από την απόφαση αριθ. 1346/2001/EK (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

⁸ ΕΕ L138, 28.5.2002, σ.1 Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 876/2002 του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2002.

⁹ ΕΕ L 228 της 23.9.1995, σ. 1. Κανονισμός που τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1655/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 197 της 29.7.1999, σ. 1).

Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή¹⁰.

- (6) Για να δικαιωθούν οι στόχοι των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και οι προκλήσεις της διεύρυνσης όσον αφορά την πολιτική μεταφορών, θα απαιτηθεί σημαντική αύξηση των πιστώσεων για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών στον επόμενο καθορισμό των χρηματοδοτικών προοπτικών[Ιδίως, πρέπει να αυξηθεί το χρηματοδοτικό ποσό αναφοράς για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2236/95 για να χρηματοδοτηθούν οι πλέον επείγουσες βελτιώσεις των υποδομών μεταφορών στα σύνορα με τις υποψήφιες χώρες.
- (7) Κρίνεται σκόπιμο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95 αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2236/95 τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 5, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«3. Ανεξάρτητα από την επιλεγόμενη μορφή παρέμβασης, το συνολικό ποσό της κοινοτικής ενίσχυσης δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν μπορεί να υπερβεί το 10% του συνολικού κόστους της επένδυσης. Ωστόσο, κατ'εξαίρεση, το συνολικό ποσό της κοινοτικής ενίσχυσης μπορεί να φθάσει το 20% του συνολικού κόστους της επένδυσης, στις εξής περιπτώσεις:

- α) έργα που αποσκοπούν σε για την εξάλειψη των διαμεθοριακών σιδηροδρομικών σημείων συμφόρησης και/ή την περάτωση των ελλিপόντων διαμεθοριακών σιδηροδρομικών τμημάτων, σε περιοχές όπου τα φυσικά εμπόδια δεν επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και επιβατών, τα οποία βελτιώνουν την ασφάλεια και τα οποία συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην αποκατάσταση ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών μέσα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως ορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- β) Άλλα έργα τα οποία αποσκοπούν σε για την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης στα σύνορα με τις υποψήφιες για προσχώρηση χώρες και των οποίων η προστιθέμενη αξία είναι ιδιαίτερα υψηλή, από άποψη βελτίωσης της ασφάλειας και μείωσης της συμφόρησης μέσα στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, όπως ορίζεται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ*.
- γ) Έργα που αφορούν τα δορυφορικά συστήματα εντοπισμού θέσης και πλοήγησης που αναφέρονται στο άρθρο 17 της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ, και

¹⁰ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

δ) πρωτεύοντα έργα των ενεργειακών δικτύων».

(2) Στο άρθρο 13, προστίθεται η εξής παράγραφος 4:

«4. - Εάν, μέσα σε μια μέγιστη/περίοδο δέκα ετών μετά τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής για μια εργασία, η συγκεκριμένη δράση δεν έχει ολοκληρωθεί, η Επιτροπή θα ζητήσει να επιστραφεί η συνδρομή που χορηγήθηκε.»

* EE L 228 της 9.9.1996, σ. 1.»

3) Το άρθρο 17 αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«Άρθρο 17

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών, της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Σε περίπτωση παραπομπής στο παρόν άρθρο, εφαρμόζεται η συμβουλευτική διαδικασία διαχείρισης που προβλέπεται στο άρθρο 3 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου*, τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 7 και 8 αυτής.
3. Η περίοδος που αναφέρεται στο άρθρο 4, παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται ότι έχει διάρκεια δύο μηνών.

* EE L 184 της 17.7.1999, σ. 23.»

4) Στο άρθρο 18, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το εξής κείμενο:

«Το χρηματοδοτικό ποσό αναφοράς για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού για την περίοδο 2000-2006 είναι 4.700 εκατομμύρια ευρώ».

Προστίθεται η νέα παράγραφος 2:

Η χορήγηση κονδυλίων να συνδέεται με το ποιοτικό και ποσοτικό επίπεδο υλοποίησης.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός τίθεται σε ισχύ την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο παρών κανονισμός είναι υποχρεωτικός ως προς όλα τα μέρη του και εφαρμόζεται άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος