



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 24.01.2003
KOM(2003) 38 endgültig

2001/0226 (COD)

Geänderter Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln
für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze**

(Vorlage der Kommission gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag)

BEGRÜNDUNG

Auf seiner Plenarsitzung vom 2. Juli 2002 billigte das Europäische Parlament vorbehaltlich einer Reihe von Abänderungen den Vorschlag der Kommission für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze. Der Wirtschafts- und Sozialausschuss unterstützte die Initiative ebenfalls, während der Ausschuss der Regionen keine Stellungnahme abgab.

Das Europäische Parlament stimmt den wichtigsten Teilen des Vorschlags der Kommission im Wesentlichen zu. Allerdings legt das Europäische Parlament eine Reihe von Abänderungen vor, auf deren Grundlage die Kommission vorschlägt, einige neue Elemente in ihren ursprünglichen Text aufzunehmen.

Die Europäische Kommission übermittelt diesen überarbeiteten Vorschlag mit dem Ziel, die Einhaltung der auf dem Europäischen Rat von Barcelona¹ gesteckten Ziele zu erleichtern.

1. AKZEPTIERTE/TEILWEISE AKZEPTIERTE ABÄNDERUNGEN

Die Kommission ist bereit, die Vorschläge und Änderungen (oder Teile von Änderungen) mit denen bestimmten Teilen der Verordnung mehr Nachdruck verliehen und der Text ihres Vorschlags klarer formuliert werden soll, zu übernehmen.

1.1. Erwägungsgründe

Es wurden zusätzlich aufgenommen:

- ein Hinweis auf kumulierte Altlasten für TEN im Verkehrsbereich (Abänderung des EP Nr. 1);
- ein Hinweis darauf, dass der Finanzierung von TEN im Energiebereich Vorrang eingeräumt werden sollte (Abänderung des EP Nr. 3);
- ein Hinweis auf öffentlich-private Partnerschaften als Finanzierungsinstrument (Abänderung des EP Nr. 4);
- der Hinweis auf die Vereinbarkeit der Finanzierung mit den Zielen der nachhaltigen Mobilität (Abänderung des EP Nr. 4);
- ein Hinweis auf Verzögerungen bei der Verwirklichung von TEN-Projekten in den Alpen und den Pyrenäen (Abänderung des EP Nr. 5);

¹ Der Europäische Rat fordert den Rat und das Europäische Parlament auf, bis Dezember 2002 die überarbeiteten Leitlinien und die damit verbundenen Finanzvorschriften für die transeuropäischen Netze (TEN) anzunehmen.

- ein besonderer Hinweis auf die Finanzierung von GALILEO (Abänderung des EP Nr. 6);

- ein Hinweis auf die Notwendigkeit, die TEN-Mittel aufzustocken, um den Herausforderungen der Erweiterung gerecht zu werden (Teil der Abänderung des EP Nr. 7);

1.2. Artikel 1 (Änderung des Artikels 5 Absatz 3 und des Geltungsbereichs des Vorschlags)

-es wird ein ausdrücklicher Hinweis auf die Beseitigung von Engpässen eingeführt (Abänderung des EP Nr. 8);

- es wird ein neuer Hinweis auf die Sicherheit eingeführt (Abänderung des EP Nr. 8);

Buchstabe c) über Satellitennavigationssysteme wird, wie unter den übrigen Punkten ergänzt durch den vollständigen Verweis auf die Entscheidung 1692/96 (Abänderungen des EP Nrn. 8 und 13).

1.3. Artikel 1a (neu – zur Änderung des Artikels 13)

- Einführung strengerer Regeln für die Finanzierung der Projekte, die einem gesunden und effizienten Management entsprechen (Abänderung des EP Nr. 9);

1.4. Artikel 1 Absatz 2 (zur Änderung des Artikels 17 über das Ausschussverfahren)

- die Kommission akzeptiert den Vorschlag des Europäischen Parlaments, anstatt eines Verwaltungsausschusses einen beratenden Ausschuss einzusetzen (Abänderung des EP Nr. 10);

1.5. Artikel 1 Absatz 3 (zur Änderung des Artikels 18 über Haushaltsfragen)

- es wird ein Hinweis auf die Überprüfung der Projekte und die Verwendung der Finanzmittel eingeführt (Abänderung des EP Nr. 11);

2. NICHT AKZEPTIERTE ABÄNDERUNGEN

Eine Reihe der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen (oder Teile von Abänderungen) des vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Texts wurden von der Kommission nicht akzeptiert, insbesondere die Abänderungen zur Änderung des Geltungsbereichs oder in Bezug auf das Initiativrecht der Kommission:

- Die Abänderung, nach der die Planungsverfahren in den Mitgliedstaaten sowie die Art der TEN-T-Projekte bewertet werden sollten, kann nicht akzeptiert werden. Aufgrund der Verschiedenartigkeit der Projekte wäre eine solche Bewertung kaum durchführbar. (Abänderung des EP Nr. 2).

- Die Abänderung über die Bedingungen für die Förderungswürdigkeit von Energieprojekten beruht auf einer falschen Interpretation der geltenden Verordnung, da nach den derzeitigen Bestimmungen die Projekte bereits in der Entwicklungsphase (vor der Bauphase) für eine Unterstützung von maximal 50% in Frage kommen, und daher durch den derzeitigen Vorschlag nicht unmittelbar berührt wird. (Teil der Abänderung des EP Nr. 3).

- Die ersten drei Absätze der Abänderung des EP Nr. 7 über die Unterstützung durch das EP bei der Überprüfung sind nicht akzeptabel. Das TEN-Budget für Verkehr des Hinweisenden Mehrjahresprogramms soll 2003 überprüft werden. Bis dahin wird es keinen spezifischen Vorschlag über neue Programme innerhalb der Haushaltsmittel TEN Verkehr geben. Ab 2003 wird, sofern zusätzliche Mittel zur Unterstützung grenzüberschreitender Projekte mit Bewerberländern außerhalb des Hinweisenden Mehrjahresprogramms (im Rahmen des jährlichen Haushaltsverfahrens) bereitgestellt werden, das Europäische Parlament wie immer vor der Annahme der Entscheidung der Kommission im Rahmen seines Mitspracherechts konsultiert werden. Der zweite und dritte Absatz können ebenso wenig akzeptiert werden. Ihr Inhalt bezieht sich auf "Mehrjahresprogramme", die Finanzregelung des TEN-T fällt jedoch nicht unter eine solche Kategorie, da die Finanzentscheidungen auf jährlichen Verpflichtungen beruhen.

- Was die beiden Abänderungen (Teil der Abänderungen des EP Nrn. 8 und 13) in Bezug auf Artikel 1 (Geltungsbereich) angeht, so kann ein Teil der beantragten Abänderungen nicht akzeptiert werden, insbesondere der Vorschlag einer Erweiterung des Geltungsbereichs auf die Intermodalität zwischen Straßen und Binnenwasserstraßen (die Definition ist unklar und könnte den Geltungsbereich des Vorschlags für viele Projekte öffnen) und die Einbeziehung von TEN-Telekommunikations-Projekten, was den Vorschlag der Kommission grundlegend verändern würde.

- Was das Ausschussverfahren angeht, so ist es nach dem Beschluss des Rates über die Komitologieverfahren nicht möglich, die EIB und die Beitrittsländer zu den Ausschusssitzungen einzuladen. Daher kann eine solche Bestimmung nicht akzeptiert werden (Teil der Abänderung des EP Nr.10). Das schließt jedoch nicht aus, dass die EIB und Beitrittsländer eingeladen werden können, wenn im Rahmen der Geschäftsordnung des Ausschusses entsprechende Bestimmungen vorgesehen werden.

- Die Festlegung unflexibler Regeln, die zur Annullierung der TEN-T-Unterstützung führen, wenn die Mittel nicht innerhalb einer bestimmten Zahl von Jahren verwendet werden, ist nicht immer vereinbar mit der Lebensdauer von Infrastrukturprojekten. Die Kommission setzt sich zwar für ein gesundes und effizientes Management ein, sie vertritt jedoch auch die Auffassung, dass den Projekten eine gewisse Flexibilität zugestanden werden sollte, da Verzögerungen auch durch äußere Umstände bedingt sein können (Teil der Abänderung des EP Nr.11).

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission ihren Vorschlag entsprechend geändert.

Geänderter Vorschlag für eine²

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln
für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN
UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf
Artikel 156 Absatz 1,

auf Vorschlag der Kommission³,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁵,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag⁶,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Anstieg des Verkehrs - insbesondere mit schweren Lastkraftwagen - hat im letzten Jahrzehnt zu einer zunehmenden Überlastung der Verkehrssysteme und Umweltverschmutzung in der gesamten Gemeinschaft geführt. Die derzeitigen Kapazitäten des Straßen- und Schienennetzes sind bei weitem nicht ausreichend, wobei den größten Schwachpunkt die grenzübergreifenden Streckenabschnitte darstellen. Die großen Verzögerungen bei der Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind auf die Tatsache zurückzuführen, dass die grenzüberschreitenden Eisenbahnvorhaben Infrastrukturmaßnahmen wie den Bau von Tunneln und Brücken mit einer bedeutenden Länge erfordern. Aufgrund dieser erschwerenden Bedingungen sind solche Projekte häufig kaum rentabel.
- (1a) Die kumulierten Altlasten für transeuropäische Netze im Verkehrsbereich belaufen sich auf einen erheblichen Anteil der gesamten Projektzuschüsse. Bei den 14 vorrangigen, vom Europäischen Rat in Essen angenommenen Projekten

² Im Vergleich zu dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung 2236/95, der Gegenstand des Dokuments KOM(2002)134 ist, wurde dieser geänderte Vorschlag lediglich in den gekennzeichneten Textteilen geändert.

³ ABl. C....

⁴ ABl. C....

⁵ ABl. C....

⁶ ABl. C....

bestehen weiterhin erhebliche Probleme. In diesem Zusammenhang wird eine Erhöhung der Kofinanzierung durch die Gemeinschaft für notwendig erachtet.

- (2) Die grenzüberschreitenden Verbindungen im Bereich des Energienetzes sind für das einwandfreie Funktionieren des Binnenmarktes, die Versorgungssicherheit und die optimale Nutzung der bestehenden Energieinfrastrukturen von Bedeutung. Daher sollten für die vorrangigen Projekte der Energienetze, die im Interesse der europäischen Volkswirtschaft notwendig, jedoch betriebswirtschaftlich unrentabel sind und die den Wettbewerb der Unternehmen nicht verzerren, höhere Zuschüsse vorgesehen werden, ohne dass es zu einer Erhöhung der für Energienetze vorgesehenen Gemeinschaftsmittel kommt.
- (3) Für Verkehrsvorhaben zur Beseitigung grenzüberschreitender Engpässe, für Vorhaben an den Grenzen zu den Beitrittsländern, die beträchtlich zur Verbesserung des transeuropäischen Netzes gemäß der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁷ beitragen, sollten höhere Zuschüsse in Höhe von bis zu 20 % der gesamten Investitionskosten vorgesehen werden.
- (4) Da grenzüberschreitende Projekte mit Beitrittsländern angesichts finanzieller Beschränkungen als schwierig zu implementieren eingeschätzt werden, sollten die zusätzlichen Finanzmittel, einschließlich privates Kapital, vorrangig für die allerdingendsten Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur an den Grenzen mit den Beitrittsländern zur Verfügung gestellt werden. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit und der sozioökonomische Mehrwert der Projekte und deren Vereinbarkeit mit der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität sollten nichtsdestoweniger in allen Fällen geprüft werden. Die diesen besonderen Projekten zugeteilten Mittel sollten den gesamten Finanzierungszeitraum 2003 bis 2006 decken ohne Bezug auf das Beitrittsdatum der neuen Mitgliedstaaten.
- (4b) Die größten Verzögerungen bei der Verwirklichung von TEN-Projekten im Verkehrsbereich gibt es bei grenzüberschreitenden Eisenbahnvorhaben, die in Regionen mit natürlichen Barrieren wie den Alpen und den Pyrenäen liegen.
- (4c) Am 26. März 2002 erzielte der Rat "Verkehr" eine Einigung über die rechtlichen Aspekte des gemeinsamen Unternehmens GALILEO⁸. Danach werden 450 Millionen EUR für die Finanzierung der Entwicklungsphase bereitgestellt und diese Mittel dem gemeinsamen Unternehmen zugewiesen.
- (5) Die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates⁹ sollten angepasst werden, um dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999

⁷ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Entscheidung geändert durch Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

⁸ ABl. L 138 vom 28.5.2002, S.1 Verordnung (EG) Nr. 876/2002 des Rates vom 21. Mai 2002.

⁹ ABl. L 228 vom 23.9.1995, S. 1. Verordnung geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1655/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 197 vom 29.7.1999, S. 1).

zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse¹⁰ Rechnung zu tragen.

- (6) Um den Zielen der transeuropäischen Verkehrsnetze und den verkehrspolitischen Herausforderungen der Erweiterung gerecht zu werden, ist eine erhebliche Erhöhung der Finanzmittel für die transeuropäischen Verkehrsnetze bei der nächsten Finanziellen Vorausschau erforderlich. Insbesondere sollte Finanzrahmen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 angehoben werden, um die allerdringendsten Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur an den Grenzen mit den Beitrittsländern zu finanzieren.

- (7) Die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 ist daher entsprechend zu ändern -

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 wird wie folgt geändert:

- 1) In Artikel 5 erhält Absatz 3 folgende Fassung:

"3. Der Gesamtbetrag des Gemeinschaftszuschusses im Rahmen dieser Verordnung darf unabhängig von der gewählten Form 10 % der gesamten Investitionssumme nicht übersteigen. In den folgenden Fällen darf der Gesamtbetrag des gewährten Gemeinschaftszuschusses jedoch ausnahmsweise bis zu 20 % betragen:

- a) Vorhaben zur Beseitigung grenzüberschreitender Eisenbahnengpässe und/oder fehlender Eisenbahnverbindungen in Gebieten, in denen natürliche Hindernisse ein Hemmnis für den freien Personen- und Warenverkehr darstellen, die die Sicherheit fördern und die erheblich zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern sowie zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs innerhalb des durch die Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates errichteten transeuropäischen Verkehrsnetzes* beitragen;
- b) andere Projekte, zur Beseitigung von Engpässen an den Grenzen zu den Beitrittsländern ~~betreffen~~, wo der Zusatznutzen insbesondere im Hinblick auf Sicherheitsverbesserung und Verminderung der Überlastung innerhalb des durch die Entscheidung 1692/96/EG errichteten transeuropäischen Verkehrsnetzes* besonders hoch ist;
- c) Vorhaben für Satellitenortungs- und -navigationssysteme gemäß Artikel 17 der Entscheidung 1692/96/EG;
- d) vorrangige Projekte der Energienetze.

¹⁰

ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

- 2) In Artikel 13 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

"4. Wird eine bestimmte Aktion nicht innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Zuweisung der finanziellen Beihilfe an diese Aktion vollendet, fordert die Kommission die Erstattung der gewährten Beihilfe.

* ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1"

- 3) Artikel 17 erhält folgende Fassung:

"Artikel 17

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
2. Wird auf das in diesem Artikel genannte Verfahren Bezug genommen, findet ~~das Verwaltungsverfahren nach Artikel 4~~ das Beratungsverfahren nach Artikel 3 des Beschlusses 1999/468/EG des Rates* in Verbindung mit den Artikeln 7 und 8 des genannten Beschlusses Anwendung.
3. Der in Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG genannte Zeitraum beträgt zwei Monate.

* ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23."

- 4) In Artikel 18 erhält Absatz 1 folgende Fassung:

"Der Finanzrahmen für die Umsetzung dieser Verordnung für den Zeitraum 2000 bis 2006 soll 4 700 Millionen EUR betragen."

Ein neuer Absatz 2 wird eingefügt:

"Die Zuweisung der Mittel wird mit dem qualitativen und quantitativen Niveau der Umsetzung verknüpft."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft*.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident