Transport combiné de marchandises: financement des actions pilotes (PACT)

1996/0207(SYN) - 17/03/1998 - Position du Conseil

La position commune du Conseil correspond, dans une très large mesure, à la proposition de la Commission, mais elle comporte les modifications suivantes: a) champ d'application des projets de transport combiné: la position commune prévoit qu'une action de transport combiné peut, à certaines conditions, concerner des axes allant au-delà du territoire communautaire. L'action doit être effectuée dans l'intérêt de la politique commune des transports et concerner le territoire d'au moins un Etat membre; b) soumissionnaires d'un projet de transport combiné: tout Etat membre et toute personne, physique ou morale, publique ou privée, établie dans la Communauté, peuvent soumettre un projet de transport combiné à la Commission. Les pays tiers et les personnes, physiques ou morales, publiques ou privées, établies à l'extérieur de la Communauté, directement concernés, peuvent être associés, dans la présentation d'un projet, aux soumissionnaires communautaires; c) bénéficiaires d'un soutien financier au titre du règlement: les bénéficiaires sont les Etats membres et toute personne, physique ou morale, publique ou privée, établie dans la Communauté, pour les dépenses et les coûts occasionnés sur le territoire de la Communauté. En ce qui concerne les projets relatifs à des axes situés pour partie en dehors du territoire de la Communauté, le concours communautaire est limité à la partie communautaire de l'axe; d) comitologie: la position commune prévoit un comité de type III a pour assister la Commission dans l'octroi d'un concours financier; e) montant de référence financière: un nouvel article indique le montant de référence financière prévu pour la période allant du 01/01/1997 au 31/12/2001, à savoir 35 millions d'écus. A noter que le Conseil a suivi la proposition de la Commission en retenant les amendements du Parlement européen visant à: - préciser que les mesures innovantes prises au titre du règlement consistent dans des investissements dans des actions opérationnelles spécifiques; - ajouter la possibilité d'octroyer des aides pour les coûts d'accès à l'infrastructure dans la navigation intérieure; - reprendre, parmi les indicateurs qui doivent être principalement pris en compte lors de l'appréciation d'un projet, celui de l'harmonisation avec les grands axes des réseaux transeuropéens ou des corridors ferroviaires transeuropéens de fret (importance du projet pour le développement et l'utilisation des réseaux transeuropéens). Les amendements visant à insister sur les synergies avec le programme PHARE n'ont pas été retenus.