



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 14.7.2004
KOM(2004)478 slutlig

2004/0157(COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt
gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda
(Marco Polo II)**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

INLEDNING OCH SAMMANFATTNING

Europas transportsystem kommer att ställas inför svåra utmaningar under de kommande tio åren. Det kommer att krävas stora ansträngningar för att få fram pengarna till de långsiktiga investeringar i transportinfrastruktur som behövs för att förhindra vägtransportsystemets kollaps. Godstrafiken på väg i Europeiska unionen förväntas stiga med över 60 % fram till 2013, och med 100 % i de tio nya medlemsstaterna fram till 2020, vilket kommer att leda till mer trafikstockningar, miljöförstöring och olyckor. Det kan också försämra den europeiska industrins konkurrenskraft, eftersom industrins leverantörskedjor behöver ett kostnadseffektivt och tillförlitligt transportsystem.

Godstrafiken på väg är helt beroende av fossila bränslen, och hela transportsystemet är därmed känsligt för förändringar i de globala försörjningsmönstren. Dessutom är fossila bränslen en betydande källa till koldioxidutsläpp. Det ligger alltså i unionens intresse att sträva efter ett bränslesnålare transportsystem, med högre miljöprestanda och stabilare transportekonomi.

Vi måste i detta läge satsa på intermodalitet. Genom att integrera närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar i logistikkedjan utnyttjas befintlig infrastruktur och befintliga tjänsteresurser effektivare, och ett bättre transportsystem kan skapas redan nu i väntan på den storskaliga infrastrukturen i näten. En strategisk satsning på intermodalitet erbjuder en omedelbar lösning som kan förhindra vägtransportsystemets kollaps.

Den europeiska satsningen på intermodalitet innehåller redan ett marknadsorienterat program avsett att överföra godstrafik från väg till mera miljövänliga transportsätt. Marco Polo-programmet (2003–2006), inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2004, har ett budget på 100 miljoner euro. Programmets konkreta syfte är att överföra den genomsnittliga årliga ökningen av den internationella godstrafiken till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar.

För att bemöta dessa svårigheter föreslås härmed ett reviderat Marco Polo II-program för nästa budgetperiod (2007–2013). Programmet bygger på de mekanismer som har visat sig fungera bra i genomförandet av det första Marco Polo-programmet, men kommissionen föreslår också två nya åtgärdestyper: åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikandeåtgärder. De bör, faktiskt, kunna leda till en minskning i den internationella godstrafiken på väg, mycket eftersträvad av både våra medborgare och industritransportanvändare. Marco Polo II-programmet utvidgar också programmets geografiska tillämpningsområde till unionens grannländer. Programmet betonar järnvägstransporternas roll och klargör i vilken mån vissa infrastrukturåtgärder omfattas.

På grundval av beräkningar gjorda inom ramen för en oberoende utredning föreslår kommissionen att programmets budget skall sättas till 740 miljoner euro för perioden 2007–2013, dvs. ca 106 miljoner euro per år. Detta skall resultera i att över 140 miljarder tonkilometer godstrafik överförs från vägarna till andra transportsätt (vilket motsvarar 7 miljoner lastbilstransporter på 1 000 kilometer) och att koldioxidutsläppen minskar med 8 400 miljoner kg.

Sammantaget beräknas de gynnsamma effekterna i form av mindre miljöförstöring, färre olyckor, lägre energiförbrukning och mindre slitage på infrastrukturen leda till besparingar på ungefär 5 miljarder euro. Varje euro som ges i stöd inom ramen för Marco Polo II kommer att motsvara 6 insparade euro för sociala och miljörelaterade utgifter.

I INTERMODALITET: EN FÖRUTSÄTTNING FÖR ETT BÄTTRE TRANSPORTSYSTEM

1. Europas transportsystem kommer att ställas inför svåra utmaningar under de kommande tio åren. Två siffror talar sitt tydliga språk: på lång sikt måste ungefär 600 miljarder euro investeras i infrastruktur för att det transeuropeiska nätet skall kunna bli färdigt; samtidigt förväntas godstrafiken på väg – ryggraden i europeisk logistik – att stiga med över 60 % i Europeiska unionen fram till 2013, och med 100 % i de tio nya medlemsstaterna fram till 2020. Det kommer att krävas stora ansträngningar för att få fram pengarna till de långsiktiga investeringar i transportinfrastruktur som behövs för att förhindra vägtransportsystemets kollaps.
2. Vi måste alltså omedelbart *optimera utnyttjandet av befintlig infrastruktur och befintliga tjänsteresurser*.
3. Här har intermodaliteten sin givna plats. Alternativen till vägtransport – dvs. närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar – måste in i leverantörskedjorna och användas mera; med denna lösning behöver man inte vänta på infrastrukturarbetena i transportnäten, och man undviker vägtransportsystemets kollaps.
4. En satsning på intermodalitet är ett bra sätt att minska trycket på vägtransportsystemet, vilket skulle gynna både vägtransporterna och samhället i stort. Alternativen till vägtransporter är miljövänligare, orsakar färre olyckor och har fortfarande överkapacitet. Intermodalitetssatsningen bygger alltså på sunt förnuft och erbjuder billiga, praktiska, omedelbara och effektiva sätt att förbättra vägtransportsystemet. Det är därför heller inte förvånande att Europeiska rådet vid sitt möte i Göteborg i juni 2001 förklarade att trafikomställningen från väg till mera miljövänliga alternativ är en av grundstenarna i strategin för hållbara transporter.
5. Intermodala transporter är emellertid komplicerade. De inbegriper flera aktörer – var och en med sin affärspraxis – och små och fragmenterade branscher, ofta präglade av inhemsk transportkultur och begränsade till det egna landet. Kommissionen inser att det i första hand är marknadskrafterna som skall förbättra de intermodala alternativen inom ramen för öppna och konkurrensutsatta marknader där tillgång och efterfrågan styr. Men kommissionen tror samtidigt att intermodalitetens fulla potential kommer att utforskas bättre om man erbjuder ett incitament åt dem som är beredda att ta den risk som ligger i en omställning från vägtransport till de alternativa transportsätten. Många transportföretag kontronteras med marknader som håller på att omvandlas i grunden. Företagens marginaler är små, och de har svårt att planera inför en osäker framtid. Därför behövs praktiska och marknadsinriktade program som kan användas för att stödja djärva satsningar på intermodalitet som bidrar till uppnåendet av målen för den stora trafikomställning som efterlyses i kommissionens vitbok om en gemensam transportpolitik från 2001. Målen är att de olika transportsektorerna skall ligga kvar på sekelskiftets nivåer fram till 2010. Dessa var att åtminstone behålla, före 2010, de modala delarna på deras nivåer vid sekelskiftet.

6. Till dessa strategiska skäl att satsa på intermodalitet kommer ett annat, nämligen att tillgången till avancerad logistik är en viktig anledning till att den europeiska industrin kan bibehålla eller öka den Europabaserade produktionens konkurrenskraft. Logistikerna gör det möjligt att optimera produktion och distribution i en process som samtidigt skapar ett mervärde. De sofistikerade leverantörskedjorna störs emellertid alltmer av vägtransporternas sjunkande tillförlitlighet och stigande pris. Om tillverkningen skall kunna vara kvar i Europa måste tillverkningsindustrin därför börja använda sig av intermodal logistik. Satsningen på intermodal logistik kommer också att skapa efterfrågan på kvalificerad arbetskraft (utan risk för utlokalisering) och fintrimmade processmetoder. Det nya Marco Polo-programmet är bättre än sina föregångare, och är en stående inbjudan till leverantörskedjans länkar att delta i utvecklingen av ett hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem.

II. DET PÅGÅENDE MARCO POLO-PROGRAMMET: DE FÖRSTA, UPPMUNTRANDE ERFARENHETERNA

7. Genom förordning (EG) nr 2196/1998 inrättade gemenskapen redan 1997 ett marknadsorienterat stödprogram för att få igång intermodala tjänster som kunde överföra godstrafik från vägarna. Verket var pilotåtgärder för kombinerade transporter (Pact), med en budget på 35 miljoner euro för en femårsperiod. En extern utvärdering av programmet visade att pengar som lades på startstöd resulterade i ett realvärde genom att trafikomställningen ledde till lägre externa kostnader (för t.ex. miljöförstöring, olyckor, trafikstockningar). Efter ett förslag från kommissionen antog Europaparlamentet och rådet i februari 2002 förordning (EG) nr 1382/2003 om inrättandet av Marco Polo-programmet. Programmet har en budget på 100 miljoner euro för perioden 2003–2006 för att uppnå ett mycket konkret mål: att bidra till att den förväntade ökningen av den internationella godstrafiken på väg ställs om till alternativa transportsätt. Programmets mål kan alltså mätas, och dess gynnsamma effekter kan därmed tydligt visas.
8. Det första urvalsförfarandet inleddes i oktober 2003. Resultaten visade mervärdet av ett gemenskapsprogram för stöd till konkreta marknadsbaserade åtgärder för intermodalitet. Med 15 miljoner euro ur gemenskapens budget kommer tjänster för överföring av godstrafik från väg att lanseras. Prognoserna visar att trafikomställningen kommer att bli större än den förväntade årliga ökningen av de internationella vägtransporterna, uppskattad till 12 miljarder tonkilometer¹. Marco Polo-programmets centrala mål kommer alltså att uppnås. Det ekonomiska värdet av stödets gynnsamma miljöeffekter – mindre miljöförstöring, mindre koldioxidutsläpp, färre olyckor – väntas vida överstiga kostnaden för stödet. Enligt Marco Polo-programmet skall projektdeltagarna själva finansiera en stor del (minst 65 %) av projektkostnaden, vilket innebär investeringar i marknaden. Urvalsförfarandet från 2003 har sålunda, med en insats från gemenskapen på 15 miljoner euro, givit upphov till projekt av ett sammanlagt värde på 360 miljoner euro.

¹ Tonkilometer: transport en kilometer av ett ton gods.

9. Mindre bra är att programmet förstås inte räcker till. I urvalsförfarandet 2003 fick kommissionen godtagbara projektförslag motsvarande sammanlagt 182 miljoner euro i stöd (budgeten var alltså 15 miljoner euro). Mindre än 10 % av de godtagbara förslagen kunde alltså finansieras, vilket får sägas vara dåligt. Den låga utdelningen kan avskräcka företagen från att lämna förslag: de kan känna att det är slöseri med tid att ansöka.
10. Slutsatsen blir att programmets mekanismer och mål är bra och bör behållas under nästa budgetperiod, men att budgeten inte räcker till för alla goda förslag som lämnas in. Goda idéer går till spillo, till förfång för transportsystemet.

III. UTREDNING OCH SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

11. En grupp oberoende experter har utrett den nya versionen av Marco Polo-programmet 2007–2013 (Marco Polo II) med utgångspunkt i framgångsrika metoder och nätverk. Experterna undersökte marknadens behov och utvärderade framgångsrika europeiska metoder för stödprogram. Man diskuterade särskilt budgetbehov, konsekvenser och kostnadseffektivitet. Inom ramen för utredningen (avslutad i juni 2004) hölls även samråden med berörda parter.
12. Föreliggande förslag beaktar utredningen och experternas rekommendationer. Detta framgår bl.a. av den bifogade finansieringsöversikten.
13. De viktigaste slutsatserna är följande:
 - a) Om Marco Polo II-programmets långsiktiga huvudmål skall kunna uppnås måste programmets tillämpningsområde utvidgas. Budgeten ökar därmed, men på ett kostnadseffektivt sätt.
 - b) Jämfört med alternativa instrument har Marco Polo II-programmet stora fördelar. Programmets idé – direkt stöd till företag som startar intermodala tjänster som kan bli lönsamma på medellång sikt – är för närvarande det effektivaste sättet att ge offentligt stöd till satsningar på intermodala transporter.
 - c) Marco Polo II-programmet är helt kompatibelt med andra gemenskapsåtgärder och medlemsstaternas åtgärder.
 - d) Eftersom programmets mål är konkreta och mätbara kan programmets budget beräknas objektivt och läggas upp på det sätt som bäst gynnar samhället.

IV. FÖRSLAGET OM MARCO POLO II-PROGRAMMET (2007–2013)

14. Det nya programmet innehåller inga större nyheter i fråga om upplägg och förfaranden. De tre befintliga åtgärdestyperna (trafikomställningsåtgärder, katalysatoråtgärder och åtgärder för gemensamt lärande) finns kvar med likartade finansieringsvillkor och krav. Två nya åtgärder introduceras som skall bidra till att Marco Polo-programmet uppnår de övergripande strategiska målen i fråga om hållbara transporter.

a) Det geografiska tillämpningsområdet utvidgas

15. En helt integrerad transportmarknad håller på att växa fram i Europa. Denna marknad omfattar inte bara EU och dess kandidatländer utan även EFTA- och EES-länderna, EU:s grannländer österut (Ryssland, Vitryssland och Ukraina) och länderna på Balkan och i Medelhavsregionen. Produktions- och leverantörskedjorna sträcker sig alltså utanför EU:s gräns.
16. Om transportsystemets miljöprestanda skall kunna höjas inom unionen måste intermodala lösningar och alternativ till vägtransporterna främjas även utanför EU. Det har visat sig svårt att använda sig av alternativ till vägtransporter i EU när godset lastas på fjärrgående långtradare utanför EU. Enligt förslaget skall därför företag från hela Europa få delta i programmet. Företag från länder som varken är medlemsstat eller kandidatland kan dock bara delta om företagets hemland har ett särskilt avtal med unionen, där bl.a. landets bidrag till finansieringen av programmet regleras.

b) De nya åtgärderna

17. I enlighet med de mål som föreslås i kommissionens vitbok om en gemensam transportpolitik från 2001 är syftet med det pågående Marco Polo-programmet att överföra den genomsnittliga årliga ökningen av den internationella godstrafiken på väg till alternativa transportsätt. Detta mål är ambitiöst, men kan inte vara det slutgiltiga målet för satsningen på intermodalitet. Européerna och den europeiska industrin kan inte gärna vara tillfreds med ett vägtransportsystem vars trafikstockningar idag kostar motsvarande 0,5 % av Europas bruttonationalprodukt. De kan inte heller vara nöjda med ett transportsystem som nästan uteslutande är beroende av (i allt högre grad importerade) fossila bränslen och som orsakar snabbt växande utsläpp av växthusgasen koldioxid, vilket i sin tur bidrar till växthuseffekten.

Det nya Marco Polo-programmet måste därför även syfta till att *minska den internationella godstrafiken på väg*. Detta skall ske genom att programmet utökas med två nya åtgärder.

Åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss

18. I vitboken om en gemensam transportpolitik från 2001 föreslår kommissionen en satsning på högkvalitativa logistiktjänster via närsjöfart som, i kvalitativt hänseende, kunde jämföras med motorvägar och därför kallades *Motorways of the Seas*, höghastighetsleder till sjöss (i vitboken kallade höghastighetsvattenvägar). Syftet är att ge sjötransportsektorn större möjlighet att konkurrera med den del av vägtransportsektorn som är genomfartstrafik. I artikel 12a i beslutet från den 29 april 2004 om riktlinjer för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet anges närmare vilka följder detta får för infrastruktursatsningarna. Marco Polo-programmet bör anpassas efter konceptet, och kommissionen ställer därför upp ambitiösa mål för upprättandet av höghastighetsleder till sjöss. Sådana bör t.ex. upprättas mellan Frankrike och Spanien för att få bort flaskhalsarna i Pyrenéerna; även mellan Italien och Spanien skulle en sådan förbindelse kunna vara effektiv.

19. Eftersom höghastighetsleder till sjöss kräver stora resurser bör Marco Polo-projekt på området vara ambitiösare än de pågående katalysatoråtgärderna och trafikomställningsåtgärderna, som är avsedda att överföra den förväntade ökningen av godstrafik på väg till alternativa transportsätt. Åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss bör kort sagt leda till att *godstrafiken på väg minskar på en viss sträcka*. Detta stora mervärde för gemenskapen får också en direkt effekt för befolkningen. Det är därför rimligt att gemenskapen bidrar stort till bra projekt som drivs av stora konsortier av redare, transportörer och tillhandahållare av infrastruktur. Konceptet framgår av artikel 5.2 jämförd med artikel 2 i.

Trafikundvikandeåtgärder

20. En övergång till intermodala transporter påverkar i sig inte den växande *efterfrågan* på transporter, även om den bidrar till att efterfrågeökningen fördelas på ett lämpligare sätt. I så motto är en satsning på intermodalitet inte svaret på den för ett hållbart transportsystem så viktiga frågan hur efterfrågan skall tillfredsställas utan att konkurrenskraft och välmående påverkas.
21. Det är därför dags att aktivt involvera produktionssektorn och logistiksystemen i en övergripande strategi om åtgärder för hållbar utveckling. Genom bättre produktions-, leverantörs- och ordermönster måste tillverkningsindustrin bli mindre transportintensiv. Kommissionen föreslår därför åtgärder som gör att trafik undviks. Industrin har själv börjat bearbeta problemen, bl.a. genom att strömlinjeforma leverantörskedjor och sänka distributions- och transportkostnader för vägtransporter. Industrins intresse av att höja sin effektivitet och de politiska beslutsfattarnas intresse av att minska transporternas negativa effekter genom att undvika transporter sammanfaller alltså i högsta grad.
22. Två villkor för trafikundvikandeåtgärder förtjänar att omnämnas särskilt: det kvantitativa målet att minska antalet ton- eller fordonskilometer i en leverantörskedja med 10 %, och kravet att minskningen inte får ha föranletts av sänkt produktion eller sysselsättningsnivå (för att inte företag som lägger ner fabriker skall gynnas särskilt).

c) Förtydliganden

23. Förslaget innehåller även två viktiga förtydliganden, en om prioriterade åtgärder inom järnvägssektorn och en om omfattningen av stödet till infrastruktur.

Synergier inom järnvägssektorn

24. I enlighet med den övergripande strategin för intermodalitet bör programmet prioritera åtgärder som gäller godstrafik på järnväg och som leder till en effektivare användning av den befintliga strukturen. Det kan t.ex. röra sig om upprättandet av internationella järnvägslinjer för expressgodstrafik på särskilda spår för konsumentvaror och expresspost, eller nya logistikgrepp och nya tekniska lösningar som resulterar i ökade lastningsfaktorer. Detta framgår av artikel 5.1.

Stöd till kringliggande infrastruktur

25. Det pågående Marco Polo-programmet medger i viss mån finansiering av kringliggande infrastruktur. Kringliggande infrastruktur är infrastruktur som är

nödvändig och tillräcklig för att målen för en åtgärd skall kunna uppnås. I den första ansökningsomgången för det pågående Marco Polo-programmet visade det sig att det finns en stor efterfrågan på stöd till infrastruktur som behövs för att en tjänst skall kunna bli lönsam. Det förslag som nu läggs fram medger alltså viss flexibilitet. I bilaga II finns tids- och projektrelaterade kriterier för vilka infrastrukturåtgärder som kan finansieras. Där sägs uttryckligen att den som ansöker om finansiering för infrastruktur inom ramen för Marco Polo-programmet inte samtidigt kan få finansiering för samma infrastruktur från andra gemenskapsprogram, t.ex. stödet till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

26. Marco Polo-programmet och finansieringsinstrumenten i stödet till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet överlappar alltså inte varandra i fråga om finansiering av infrastruktur. De båda programmen tillhandahåller tvärtom stöd av mycket olika slag. Stödet till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet är avsett att bygga upp det europeiska *infrastrukturnätet*, och har långsiktiga mål avseende t.ex. den inre marknaden och ekonomisk och social sammanhållning. Marco Polo-programmet saknar i stort sett sådana målsättningar. Programmet är i stället marknadsinriktat, efterfrågestyrt och inriktat på att skapa en bestående trafikomställning genom uppbyggnaden av olika *transporttjänster*. Marco Polo-programmets stödmottagare är företag som väntar sig lönsamhet på kort eller medellång sikt; när det gäller stödet till utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet spelar medlemsstater och myndigheter huvudrollen.
27. Marco Polo-projekt är billigare och kortare än projekt rörande det transeuropeiska transportnätet. Att t.ex. bygga en järnvägstunnel genom Pyrenéerna som skulle ta minst 15 år och kosta flera miljarder euro kan jämföras med en sjötransporttjänst medfinanserad genom Marco Polo-programmet inom ramen för åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss.

V KOMMENTARER TILL ARTIKLARNA

I **artikel 1** formuleras programmets syfte. Artikel 1 är nästan identisk med artikel 1 i det pågående Marco Polo-programmet. Emellertid står numera att ”helst ännu mer” än den förväntade sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg skall ställas om till miljövänligare alternativ.

I **artikel 2** återfinns definitioner av de viktigaste begreppen i förordningen. Den viktigaste nyheten är definitionerna av de nya åtgärderna rörande höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikandeåtgärder.

I **artikel 3** bestäms programmets geografiska tillämpningsområde. Här anges uttryckligen att unionens grannländer (även andra än kandidatländer) kan delta i programmet under förutsättning att landet har ett särskilt avtal med unionen.

I den oförändrade **artikel 4** anges vilka som kan söka finansiering genom programmet.

Artikel 5 innehåller en uppräkningslista av de fem åtgärdstyperna. Utöver de båda nya åtgärdstyperna uppmärksammas katalysatoråtgärder inom järnvägssektorn särskilt. De åtgärdstyper som ärvs från det första Marco Polo-programmet är i stort sett oförändrade. Artikel 5.2 hänvisar till bilaga I, där finansieringsvillkor och krav (t.ex. i fråga om tekniska

specifikationer, stödets omfattning och nivå, kontraktets varaktighet, minsta stödnivå och spridningsförpliktelser) fastställs; bilagans bestämmelser är till största delen hämtade direkt från det pågående programmet. Vidare anges att finansieringsvillkoren för kringliggande infrastruktur fastställs i bilaga II.

I **artikel 6** fastställs att kommissionen skall utfärda närmare bestämmelser för förslagsinlämnande och urvalsförfarande. Avsikten är att skapa flexibilitet och en möjlighet att anpassa reglerna.

I **artikel 7** anges uttryckligen att statligt stöd kan kombineras med Marco Polo-programmet.

Artiklarna 8 och 9 handlar om inlämning och bedömning av åtgärdsförslag under ansökningsomgångarna.

I **artikel 10** anges att tillämpligt kommittéförfarande är förvaltningsförfarandet, vilket är det normala för programförvaltning.

I **artikel 11** fastställs det finansiella referensbeloppet för nästa budgetperiod. På grundval av de noggranna beräkningar som gjordes under utredningen om programmet föreslår kommissionen att programmets budget skall sättas till 740 miljoner euro för perioden 2007–2013, dvs. ca 106 miljoner euro per år.

I **artikel 12** anges hur stor del av budgeten som skall avsättas till kompletterande åtgärder och oberoende utvärdering av förordningens tillämpning.

Artikel 13 innehåller bestämmelser avsedda att skydda gemenskapernas ekonomiska intressen.

Artikel 14 fastställer kommissionens informationsplikt gentemot kommittén, och ålägger kommissionen att lägga fram sin utvärdering av Marco Polo-programmet senast den 30 juni 2007.

Genom **artikel 15** upphävs förordning (EG) nr 1382/2003, som är den rättsliga grunden för Marco Polo-programmet från 2003. Förordningen var tänkt att gälla fram till 2010 (se artikel 1 i den förordningen), men måste upphävas för att undvika tveksamheter om vilken förordning som skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2007 (när föreliggande förslag till förordning träder i kraft). I fråga om åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 1382/2003 skall emellertid den förordningen fortsätta att gälla tills åtgärderna är avslutade i både verksamhetsmässigt och ekonomiskt hänseende.

I **artikel 16** anges dag för ikraftträdande. För att undvika tillämpningsproblem bör som sagt den nya och den gamla förordningen inte vara i kraft samtidigt. Den nya förordningens ikraftträdande bör sålunda sammanfalla med upphävandet av den gamla den 1 januari 2007.

BILAGA

MERVÄRDE FÖR GEMENSKAPEN, SUBSIDIARITET OCH PROPORTIONALITET

- *Vad är åtgärdens mål, och vilket är sambandet mellan åtgärden och gemenskapens förpliktelser?*

Enligt artikel 71.1 c i fördraget ingår åtgärder för att förbättra transportsäkerheten i den gemensamma transportpolitiken. Gemenskapen kan även fastställa andra lämpliga bestämmelser. Enligt artikel 2 och artikel 3.1 l i fördraget skall gemenskapen vidare arbeta för en förbättring av miljöns kvalitet med hjälp av en miljöpolitik.

Målet med åtgärden är att bekämpa vägtrafikstockningar och att förbättra godstransportsystemets miljöprestanda genom att åstadkomma ett effektivare utnyttjande av närsjöfarten, järnvägen och de inre vattenvägarna. Åtgärden torde bidra till att minst den förväntade sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg överförs till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar. Detta kommer att leda till säkrare transporter och förbättra hela transportsystemets miljöprestanda.

- *Hör åtgärden under gemenskapens exklusiva behörighet, eller är det fråga om delad behörighet?*

Behörigheten är enligt artikel 71.1 i fördraget delad med medlemsstaterna. Artikel 80.2 tillhandahåller den rättsliga grunden för åtgärder inom sjöfarten.

- *Vilken är problemets gemenskapsdimension?*

Alla medlemsstater har större eller mindre problem med vägtrafikstockningar orsakade av godstrafik. En stor del av godstransporterna på väg utgörs av internationella transporter (20 %), och det är just detta transportsegment som ökar mest. Medlemsstaterna kan inte på egen hand få fram en optimal lösning på de problem som skapas av den ökande internationella godstrafiken. Internationella projekt genomförda av internationella konsortier har mycket bättre förutsättningar att åstadkomma den stora och bestående trafikomställning som krävs för att skapa balans i Europeiska unionens transportsystem. Nationella åtgärder är alltför begränsade och kan inte få samma genomslagskraft. Problemet har alltså en tydlig gemenskapsdimension.

Åtgärden innebär också att ekonomiskt stöd delas ut till projekt som skall undanröja handelshinder. Den bidrar på så sätt till att fullborda den inre transportmarknaden.

Det behövs ett praktiskt instrument på gemenskapsnivå som kan användas för att se till att närsjöfarten, järnvägen och de inre vattenvägarna inte drabbas otillbörligt av den konkurrensfördel som vägtransporterna får genom att vägtransporterna inte står för hela den kostnad de åsamkar samhället.

Kan målet uppnås på ett godtagbart sätt av medlemsstaterna?

Medlemsstaterna kan med godtagbart resultat ta itu med vägtrafikstockningar på nationell eller regional nivå, men inte när det gäller vägtrafikstockningar orsakade av internationella transporter. Således behövs åtgärder på gemenskapsnivå. Om främjandet av internationella alternativ till vägtransporterna sker på nationell nivå kan dålig samordning och dubbelfinansiering leda till oacceptabel snedvridning av konkurrensen.

- *Vilket är effektivast: en lösning på gemenskapsnivå eller en lösning på nationell nivå? Vilket mervärde får gemenskapsåtgärden, och vilka kostnader skulle det få om någon åtgärd inte vidtogs?*

Som konstaterats ovan kan gemenskapen minska den internationella godstrafiken på ett effektivare sätt än medlemsstaterna på egen hand. Åtgärdens mervärde är att den kommer att utgöra en grund för det vidare arbetet med att ta itu med de strukturella problemen på transport- och logistikmarknaden som hindrar den inre transportmarknadens funktion. Ingen annan pågående eller planerad åtgärd innehåller någon sådan grund. Inget annat gemenskapsprogram stöder åtgärder som skall förbättra logistikmarknadens funktion i syfte att förbättra hela transportsystemets miljöprestanda.

Om denna åtgärd inte vidtas kommer den internationella godstrafiken på europeiska vägar att öka med över 140 miljarder tonkilometer under nästa budgetperiod (2007–2013), vilket motsvarar 7 miljoner lastbilstransporter på 1 000 kilometer (en normal lastbilstransport i Europa). Om gemenskapen kan bidra till att få bort dessa 7 miljoner lastbilstransporter från vägarna med den föreslagna budgeten kommer varje euro som gemenskapen investerar i programmet att leda till miljöfördelar i form av lägre externa kostnader för miljöförstöring, olyckor m.m. på ca 6 euro.

- *Är åtgärdens medel proportionerliga till målen?*

Målet är att på ett direkt och omedelbart sätt genom åtgärder på godstransport- och logistikmarknaderna bidra till att minska vägtrafikstockningar och förbättra godstransportsystemets miljöprestanda.

Vilken typ av rättsakt bör användas för att uppnå målet (rekommendation, ekonomiskt stöd, ömsesidigt erkännande, lagstiftning osv.)?

Lämpligaste rättsakt är ekonomiskt stöd på grundval av en förordning från Europaparlamentet och rådet. Det finns redan en tämligen komplett lagstiftning för transportmarknaden i EU. Nu behövs praktiskt och ekonomiskt stöd till branschen för att de strukturella hindren på marknaden skall kunna övervinnas. Med ett riktat ekonomiskt stöd kan man också se till att närsjöfarten, järnvägen och de inre vattenvägarna inte drabbas otillbörligt av den konkurrensfördel som vägtransporterna får genom att vägtransporterna inte står för hela den kostnad de åsamkar samhället.

I fråga om lagstiftning, är tillämpningsområde, varaktighet och intensitet större än nödvändigt?

Det nya programmet är mer omfattande än det pågående Marco Polo-programmet. Ett större tillämpningsområde behövs för att man skall kunna nå de högt satta målen för godstrafikomställningen och få igång en övergripande minskning av vägtransporterna. Åtgärden skall pågå under perioden 2007–2013, dvs. under budgetperioden.

Ekonomiskt gemenskapsstöd skall grundas på en förordning från Europaparlamentet och rådet. Genom åtgärden fastställs vissa viktiga bestämmelser om det ekonomiska stödet, men det är inte fråga om någon detaljreglering. Kommissionen kommer att med tillämpning av artikel 6 i förordningen utfärda närmare tillämpningsföreskrifter.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om inrättandet 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 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag²,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande³,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁴,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁵, och

av följande skäl:

- (1) I vitboken om den gemensamma transportpolitiken från september 2001 konstaterar kommissionen att en mera omfattande intermodalitet vore ett praktiskt och effektivt sätt att få ett balanserat transportsystem, där höghastighetsleder till sjöss – integrerade intermodala sjötransportalternativ av hög kvalitet – bör kunna ingå som en viktig beståndsdel. Vid sitt möte i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 förklarade Europeiska rådet att en trafikomställning utgör en av grundstenarna i strategin för hållbar utveckling. Europeiska rådet betonade vidare vid mötet den 15 och 16 mars 2002 behovet av att undanröja flaskhalsar i bl.a. Alperna, Pyrenéerna och Östersjön, vilket är en indikation på att transportlinjerna längs höghastighetslederna till sjöss ingår som en viktig del i det transeuropeiska transportnätet. Ett viktigt verktyg för utbyggnaden av intermodaliteten är ett marknadsanpassat program för intermodalitetsstöd, särskilt inriktat på uppbyggnaden av höghastighetsleder till sjöss.

² EUT C [...], [...], s. [...].

³ EUT C [...], [...], s. [...].

⁴ EUT C [...], [...], s. [...].

⁵ Europaparlamentets yttrande av den..., rådets gemensamma ståndpunkt av den... och Europaparlamentets beslut av den...

- (2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. För unionens 25 medlemsstater motsvarar detta en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer om året under perioden 2007–2013. En sådan ökning åtföljs av negativa konsekvenser i form av olyckor, trafikstockningar, mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor och miljöförstöring.
- (3) För att denna ökning i vägtransporterna skall kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre. Kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen måste stimuleras ytterligare för att minska trafikstockningarna.
- (4) 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 miljöprestanda⁶, bör förstärkas med ytterligare åtgärder inriktade på faktisk minskning av de internationella vägtransporterna. Kommissionen föreslår därför ett utvidgat program, nedan kallat *Marco Polo II-programmet* eller *programmet*, i syfte att främja intermodalitet, minska vägtrafikstockningarna och öka transportsystemets miljöprestanda i gemenskapen. För att uppnå detta bör programmet stödja åtgärder som rör marknaderna för godstransport och logistik och andra, relevanta marknader. Åtgärderna bör bidra till att den förväntade sammanlagda ökningen, och helst ännu mer, av den internationella godstrafiken på väg ställs om till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt. Det pågående Marco Polo-programmet, inrättat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003, bör därför ersättas.
- (5) Marco Polo II-programmet bör innehålla flera åtgärdstyper, som var och en bör bidra till en mätbar och varaktig trafikomställning och bättre samarbete på marknaden för intermodala transporter. Som ett ytterligare steg bör åtgärder inom ramen för Marco Polo II-programmet bidra till en faktisk minskning av de internationella vägtransporterna.
- (6) Marco Polo II-programmet bör bara finansiera åtgärder som sträcker sig över flera länder. För att betona åtgärdernas europeiska dimension bör projektförslag lämnas in av konsortier bestående av företag etablerade i olika länder.
- (7) Sökandena bör kunna lägga fram förslag till nya eller, i förekommande fall, befintliga projekt, som bäst motsvarar de aktuella marknadskraven. Lämpliga projekt bör inte förkastas genom en alltför stelbent definition av vilka åtgärder som kan finansieras.
- (8) Det kan finnas fall där utvecklingen av en befintlig tjänst är minst lika fördelaktig i fråga om trafikomställning, kvalitet, miljö och lönsamhet som startandet av en ny tjänst som medför avsevärda utgifter.
- (9) För att startstödet till trafikomställningsåtgärder skall vara öppet, objektivt och tydligt begränsat bör det bygga på kostnadsbesparingar för samhället genom användning av närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar i stället för enbart vägtransporter. Därför

⁶ EUT L 196, 2.8.2003, s. 1.

innehåller förordningen ett vägledande ekonomiskt stöd på 1 euro för varje omställning av 500 tonkilometer vägtransport.

- (10) För att öppenhet och insyn skall kunna garanteras bör resultaten av alla åtgärder som genomförs inom ramen för programmet spridas i tillräcklig utsträckning.
- (11) Det är viktigt att under både urvalsprocess och hela åtgärdens genomförande se till att åtgärderna verkligen bidrar till den gemensamma transportpolitiken, och inte leder till någon snedvridning av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset. Kommissionen bör därför utvärdera båda programmens genomförande. Kommissionen bör lägga fram sin utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2006 senast den 30 juni 2007.
- (12) Eftersom målet för Marco Polo II-programmet inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan på grund av programmets omfattning 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 detta mål.
- (13) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁷.
- (14) I detta beslut fastställs, för hela den tid programmet pågår, en finansieringsram som utgör den särskilda referensen för budgetmyndigheten enligt punkt 33 i det interinstitutionella avtalet av den 6 maj 1999 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin och förbättring av budgetförfarandet.
- (15) För att garantera kontinuitet och öppenhet i fråga om Marco Polo-programmet bör övergångsbestämmelser antas för kontrakt och urvalsförfarande.

⁷ EGT L 184, 17.7.1996, s. 23.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas ett finansieringsinstrument, nedan kallat *Marco Polo II-programmet* eller *programmet*, i syfte att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda samt främja intermodala transporter och på så sätt bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. Programmet gäller perioden 1 januari 2007–31 december 2013.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

- a) *åtgärd*: ett av företag genomfört projekt som bidrar till att minska trafikstockningarna i systemet för godstransporter på väg eller till att förbättra transportsystemets miljöprestanda inom medlemsstaternas och deltagande länders territorium.
- b) *kompletterande åtgärd*: en åtgärd som förbereder eller stöder en pågående eller kommande åtgärd, t.ex. informations- eller resultatspridning, projektövervakning, utvärdering eller insamlande och analys av statistik. Åtgärder som gäller saluföring av produkter, processer eller tjänster, marknadsföring eller säljstöd räknas inte som kompletterande åtgärder.
- c) *kringliggande infrastruktur*: infrastruktur som är nödvändig och tillräcklig för att målen för en åtgärd skall kunna uppnås.
- d) *katalysatoråtgärd*: en innovativ åtgärd inriktad på att komma till rätta med strukturella hinder av betydelse för gemenskapen på godstransportmarknaden vilka hindrar marknaderna från att fungera väl eller hämmar närsjöfartens, järnvägens och de inre vattenvägarnas konkurrenskraft, eller hindrar transportkedjor där dessa transportsätt ingår från att fungera väl, inbegripet modifiering eller anläggning av nödvändig infrastruktur. Vid tillämpningen av denna definition betyder *strukturella handelshinder* faktiska hinder för godstransportkedjans funktion, dock inte lagstiftning eller tillfälliga hinder.

- e) *åtgärd för gemensamt lärande*: en åtgärd inriktad på att förbättra samarbetet för att strukturellt optimera arbetsmetoder och förfaranden i godstransportkedjan, med beaktande av logistikens behov.
- f) *närbeläget tredje land*: ett land som inte är medlem i gemenskapen eller kandidatland för anslutning till gemenskapen, men som har en gemensam gräns med gemenskapen eller har kust mot ett innanhav eller ett innanhav med få utlopp som gränsar till Europeiska unionen.
- g) *konsortium*: en sammanslutning av minst två företag som ingått ett avtal om att gemensamt och med delat ansvar genomföra en åtgärd.
- h) *trafikomställningsåtgärd*: en åtgärd som på ett direkt och mätbart sätt omedelbart överför godstrafik i betydande utsträckning från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt, där vägtransporterna är så korta som möjligt, och som inte är en katalysatoråtgärd.
- i) *åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss*: en innovativ åtgärd som direkt överför godstrafik från väg till närsjöfart eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt, inbegripet modifiering eller anläggning av kringliggande infrastruktur, för att vid en lämplig tidpunkt starta en mycket storskalig intermodal vattenburen transporttjänst med täta förbindelser som inbegriper icke vägburna godstrafikförbindelser till inlandet, och som kan erbjuda integrerade tjänster från dörr till dörr.
- j) *trafikundvikandeåtgärd*: en innovativ åtgärd som integrerar transport i produktionslogistik för att vid en lämplig tidpunkt undvika en hög procentandel godstransporter på väg samtidigt som produktionen och sysselsättningen som helhet inom EU:s territorium upprätthålls, inbegripet modifiering eller anläggning av kringliggande infrastruktur och utrustning.
- k) *förberedande åtgärd*: en åtgärd som förbereder en katalysatoråtgärd, en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss eller en trafikundvikandeåtgärd, såsom studier av teknisk, operativ eller finansiell genomförbarhet samt tester av utrustning.
- l) *tonkilometer*: transport av ett ton gods, eller dess volymekvivalent, över en sträcka av en kilometer.
- m) *företag*: en inrättning som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett rättslig form och finansieringsform.
- n) *fordonskilometer*: varje kilometer som en lastad eller olastad lastbil färdas.

Artikel 3

Tillämpningsområde

1. Programmet omfattar åtgärder som
 - a) inbegriper minst två medlemsstaters territorium, eller
 - b) inbegriper minst en medlemsstat och ett närbeläget tredje lands territorium.
2. När en åtgärd inbegriper ett tredje lands territorium skall de kostnader som uppstår i det landets territorium inte täckas av programmet, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4.
3. Programmet skall vara öppet för kandidatländer. Deltagandet skall ske enligt de villkor som anges i respektive lands associeringsavtal och på grundval av bestämmelserna i associeringsrådets beslut för respektive land.
4. Programmet skall också vara öppet för EFTA-länder, EES-länder och närbelägna tredje länder i mån av tillgång på extra medel och i enlighet med förfaranden som skall överenskommas med respektive land.

KAPITEL II

SÖKANDE OCH ÅTGÄRDER SOM KAN KOMMA I FRÅGA

Artikel 4

Sökande och stödmottagare

1. Projektförslag skall lämnas in av konsortier bestående av minst två företag etablerade i minst två olika medlemsstater eller i minst en medlemsstat och ett närbeläget tredje land.
2. Företag etablerade utanför de deltagande länder som avses i artikel 3.3 och 3.4 kan vara associerade till projektet, men får inte i något fall erhålla gemenskapsfinansiering enligt programmet.

Artikel 5

Åtgärder som kan komma i fråga och finansieringsvillkor

1. Följande åtgärder kan finansieras genom programmet:
 - a) Katalysatoråtgärder, särskilt sådana som är inriktade på att förbättra synergier inom järnvägssektorn genom bättre användning av befintlig infrastruktur.
 - b) Åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss; de bör som regel avse de transeuropeiska nät som avses i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG⁸ i dess ändrade lydelse.
 - c) Trafikomställningsåtgärder inbegripet, i lämpliga fall, den ytterligare trafikomställning som följer av utvecklingen av en befintlig tjänst.
 - d) Trafikundvikandeåtgärder.
 - e) Åtgärder för gemensamt lärande.
2. Närmare finansieringsvillkor och andra krav för respektive åtgärd anges i bilaga I. Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur anges i bilaga II.
3. De politiska prioriteringar som kommer att beaktas under urvalsförfarandet för katalysatoråtgärder och åtgärder för gemensamt lärande skall fastställas och vid behov revideras i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10.2.

Artikel 6

Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser för förslagsinlämnande och urval skall antas i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10.2.

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

⁸ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

för varje typ av åtgärd i bilaga I. I fråga om kringliggande infrastruktur får statligt stöd och gemenskapsfinansiering sammanlagt inte överstiga 50 % av den stödberättigande kostnaden.

KAPITEL III

INLÄMNING OCH URVAL AV ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Artikel 8

Inlämning av åtgärdsförslag

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

Artikel 9

Urval

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

- a) Det syfte som uppställs i artikel 1.
- b) De villkor som anges i bilagorna I och II.
- c) Den utsträckning i vilken åtgärden bidrar till att minska vägtrafikstockningarna.
- d) Åtgärdens miljöfördelar, inbegripet den utsträckning i vilken åtgärden minskar de negativa miljöeffekterna av närsjöfart, järnvägstransporter och inre vattenvägar. Särskild uppmärksamhet kommer att ägnas projekt som går utöver rättsligt bindande miljökrav.
- e) Åtgärdens genomförbarhet som helhet.

Beslutet om beviljande av finansiering skall fattas i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10.2.

Kommissionen skall underrätta stödmottagarna om sitt beslut.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 10

Kommittéförfaranden

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 4.3 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 11

Budget

Finansieringsramen för genomförandet av Marco Polo II-programmet under perioden 1 januari 2007-31 december 2013 skall vara 740 miljoner euro.

De årliga anslagen kommer att anslås av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Artikel 12

Anslag till kompletterande åtgärder och utvärdering av programmet

Högst 5% av den budget som anges i denna förordning skall anslås till kompletterande åtgärder och oberoende utvärdering av tillämpningen av artikel 5.

Artikel 13

Skyddet av gemenskapernas ekonomiska intressen

1. Kommissionen skall se till att gemenskapens ekonomiska intressen skyddas vid genomförandet av åtgärder som finansieras inom ramen för denna förordning, genom förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet, genom effektiva kontroller och återkrävande av felaktigt utbetalda belopp och, om oegentligheter upptäcks, genom effektiva, proportionella och avskräckande påföljder, i enlighet med rådets förordningar (EG, Euratom) nr 2988/95 och (Euratom, EG) nr 2185/96 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999.
2. För de gemenskapsåtgärder som finansieras inom ramen för denna förordning skall med begreppet *oegentligheter* i artikel 1.2 i förordning (EG, Euratom) nr 2988/95 avses varje sådan överträdelse av en bestämmelse i gemenskapsrätten eller brott mot en avtalsförpliktelse som är följden av en handling eller en underlåtenhet av en ekonomisk aktör och som har lett eller skulle ha kunnat leda till en negativ ekonomisk effekt i form av en oberättigad utgift för gemenskapernas allmänna budget eller budgetar som de förvaltar.
3. Kontrakt och avtal och överenskommelser med deltagande tredjeländer som ingås inom ramen för denna förordning skall innehålla bestämmelser om den övervakning och ekonomiska kontroll som skall utövas av kommissionen eller dess befullmäktigade ombud och om de revisioner som skall utföras av revisionsrätten, i förekommande fall på plats.

Artikel 14

Utvärdering

1. Kommissionen skall informera kommittén åtminstone en gång per år om programmets finansiella genomförande och avlägga en lägesrapport för alla åtgärder som finansieras genom programmet.
2. Kommissionen skall senast den 30 juni 2007 lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2006 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Artikel 15

Upphävande

Förordning (EG) nr 1382/2003 skall upphöra att gälla den 1 januari 2007. I fråga om kontrakt som avser åtgärder inom ramen för den förordningen skall emellertid förordningen fortsätta att gälla tills kontrakten är avslutade i både verksamhetsmässigt och ekonomiskt hänseende.

Förordning (EG) nr 1382/2003 skall även tillämpas på hela bedömnings- och urvalsförfarandet för 2006, även om förfarandet skulle avslutas 2007.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2007 och skall tillämpas från den dagen.

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I: Finansieringsvillkor och krav enligt artikel 5.2.

<i>Åtgärdstyp</i>	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
1. Finansieringsvillkor	a) En realistisk verksamhetsplan skall visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period. b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster. c) Åtgärden skall förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning	a) En realistisk verksamhetsplan skall visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period. b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; särskilt viktigt är att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att	a) En realistisk verksamhetsplan skall visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 36 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period. b) Åtgärden 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. c) Det skall finnas en realistisk plan för trafikomställningsåtgärden	a) En realistisk verksamhetsplan skall visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period. b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser integrering av produktionslogistik i transportlogistik. c) Åtgärden skall främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera	a) Åtgärden skall leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt att främja 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) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå. c) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar. d) Det skall finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida. e) Åtgärden 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.	förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva. c) Åtgärden skall främja mycket storskaliga intermodala godstransporttjänster via närsjöfart, eventuellt i kombination med passagerartransporttjänster. Åtgärden skall också främja förbindelser med inlandet via järnväg och inre vattenvägar. d) Åtgärden skall förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från vägtransport till närsjöfart och inre vattenvägar som är större än den förväntade ökningen av godstransporterna på väg.	med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås. d) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	produktions- eller distributionprocesser och på så sätt uppnå kortare sträckor, högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, samtidigt som produktionen och sysselsättningen som helhet inom EU:s territorium upprätthålls. d) Åtgärden skall förväntas leda till ett faktiskt, mätbart och hållbart trafikundvikande på minst 10 % av fraktvolymen mätt i tonkilometer eller fordonskilometer.	vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset. d) Det skall finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.

<i>Åtgärdstyp</i>	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	f) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivt och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	e) Det skall finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida. f) Åtgärden 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. g) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i		e) Det skall finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida. f) Åtgärden 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 förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet,	

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
		enlighet med ett öppet, objektivt och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		objektivt 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 skall uppnås och som uppstått på grund av denna, inbegripet de förberedande åtgärderna och kringliggande infrastruktur. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. I åtgärder som beviljas	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss får uppgå till högst 35% av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås och som uppstått på grund av denna, inbegripet de förberedande åtgärderna och kringliggande infrastruktur. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med transporttjänstens genomförande. I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd får uppgå till högst 35% av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikundvikandeåtgärd får uppgå till högst 35% av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås och som uppstått på grund av denna, inbegripet de förberedande åtgärderna, kringliggande infrastruktur och utrustning. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering	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 skall uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	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 skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet. b) Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur anges i bilaga II.	utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet. b) Undantaget förberedande åtgärder och transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början	finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet. b) Undantaget transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början vara 1 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	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 skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet. b) Undantaget förberedande åtgärder, transportinfrastruktur och utrustning skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer till en början vara 1 euro per 500 tonkilometer respektive 25	d) Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur: inte tillämpliga.

<i>Åtgärdstyp</i>	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
		vara 1 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslaget kvaliteten eller den erhållna faktiska fördelen för miljön. c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen skall grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed. d) Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur anges i bilaga II.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen skall grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed. d) Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur: inte tillämpliga.	fordonskilometer vägtransport som undviks. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslaget kvaliteten eller den erhållna faktiska fördelen för miljön. c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen skall grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed. d) Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur anges i bilaga II.	

<i>Åtgärdstyp</i>	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
3. Stödkontraktets form och varaktighet	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet skall som regel ha en längsta löptid på 62 månader. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet skall som regel ha en längsta löptid på 62 månader. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd skall delas ut på grundval av stödkontrakt. Kontraktet skall som regel ha en längsta löptid på 38 månader. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 38 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikundvikandeåtgärd skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet skall som regel ha en längsta löptid på 62 månader. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet skall som regel ha en längsta löptid på 26 månader. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 26 månader.
4. Lägsta kontraktsvärde	Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd skall vara 3 miljoner euro.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss skall motsvara 2 miljarder tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i	Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikomställningsåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det	Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikundvikandeåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer eller 25 miljoner fordonskilometer	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för gemensamt lärande skall vara 250 000 euro.

<i>Åtgärdstyp</i>	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
		förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, 4 miljoner euro.	vägledande beloppet för stödsumman i euro, 1 miljon euro.	godstransport som undviks eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, 1 miljon euro.	
5. Spridning	Åtgärdens resultat och metoder skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder skall spridas 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 skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

BILAGA II

Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur i enlighet med artikel 2 c och artikel 5.2

1. Kringliggande infrastruktur kan komma i fråga för stöd enligt programmet om följande villkor är uppfyllda:
 - a) Åtgärden förutsätter infrastrukturarbeten för genomförandet vid en lämplig tidpunkt av en transporttjänst som överför godstrafik från eller undviker godstrafik på väg.
 - b) Infrastrukturarbetena skall vara fullbordade senast 18 månader eller, i fråga om trafikundvikandeåtgärder, 24 månader efter det att åtgärden började.
 - c) Transporttjänsten eller trafikundvikandet skall börja inom tre månader från det att infrastrukturarbetet är fullbordat. I fråga om trafikundvikandeåtgärder skall också det sammanlagda avtalade trafikundvikandet uppnås under stödkontraktets giltighetstid.
 - d) Gemenskapslagstiftningen måste iakttagas, i synnerhet miljölagstiftningen.
2. Längsta löptid för kontrakt för de åtgärder som avses i artikel 5 får förlängas med den tid som är nödvändig för att infrastrukturarbetena skall kunna fullbordas. Ett kontrakts löptid får dock aldrig överstiga 74 månader.
3. Den som ansöker om finansiering för infrastruktur inom ramen för detta program kan inte samtidigt få finansiering för samma infrastruktur från andra gemenskapsprogram, t.ex. beslutet om riktlinjerna för utbyggnaden av det transeuropeiska transportnätet.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network

Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)

TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND “MARCO POLO” PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM ("MARCO POLO II")

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part b): € 740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)
(see point 6.1.1)

€ million												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	703
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	703

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

€ million												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37

€ million												
Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (*see points 7.2 and 7.3*)

€ million (<i>to three decimal places</i>)												
Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€ million (<i>to three decimal places</i>)												
Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

[X] Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

2.5. Financial impact on revenue:⁹

[X] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES	Heading 1A

4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

⁹ For further information see a separate guidance paper

Regulation / of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II").

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention

5.1.1. Objectives pursued

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)¹⁰.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12 September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative

¹⁰ Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:¹¹

ACTION ¹²	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	ACTION IMPACT (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW ¹³ / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW ¹⁴	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
PROGRAM IMPACT (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

¹¹ Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

¹² Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

¹³ Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

¹⁴ No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

5.1.2. Measures taken in connection with the ex-ante evaluation

5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.

4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement¹⁵ of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.

5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

First, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

Second, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms

¹⁵ Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

Third, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.

Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

5.1.2.5 Value added by the Community intervention

In general:

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

Complementarity to Trans European Networks:

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and [traffic management systems](#) in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network

programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: ‘certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways’. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.

5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

Table: Overview on distribution and impact of actions¹⁶:

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
Total	42	293		144.1	100%	430.0	310.2	740	100%

In summary, 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

¹⁶ Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (€ million)

Breakdown	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	94
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	159
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	287
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	138
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	49
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	13
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	30	50	100	130	130	150	150	740

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
TOTAL	1	3	5	6	6	8	8	37

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)¹⁷

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
TOTAL COST				740

If necessary explain the method of calculation

¹⁷ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total per year	137.000	

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.

Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance): The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

Modal shift actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

Common learning actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.
- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.