

DA

DA

DA



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 10.12.2008
KOM(2008) 847 endelig

2008/0239 (COD)

**Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. .../2008**

af

**om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006
om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring
af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II")**

{SEK(2008) 3021}
{SEK(2008) 3022}

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Begrundelse og formål for forslaget

Det andet Marco Polo-program opfylder ikke helt de mål, der er fastlagt i dets retsgrundlag, med hensyn til trafikoverflytning og trafikforebyggelse. Skønt programmet faktisk opnår en betydelig trafikoverflytning, viser både resultaterne af anden indkaldelse af forslag i 2008 under det andet Marco Polo-program og resultaterne af den eksterne evaluering af det første Marco Polo-program, at programmet højst sandsynligt ikke vil være i stand til at nå sit mål, der går ud på at forebygge eller overflytte en væsentlig del af den forventede totale vækst af den internationale vejgodstransport i Europa, som tilsigtet i dets retsgrundlag.

Gennemførelsen af det første Marco Polo-program forfejer sit mål med hensyn til trafikoverflytning, som det vises i en ekstern evaluering, der anslår, at 64 % af målet mht. trafikoverflytning¹ vil blive nået. Denne succesrate bekræftes af antallet af svar på den anden indkaldelsesrunde i 2008 under det andet Marco Polo-program, der viser et fald i den samlede foreslåede trafikoverflytning. Desuden har de nye typer projekter, som er indført i dette andet program, motorveje til søs og trafikforebyggelse, ikke tiltrukket tilstrækkeligt mange ansøgninger (kun 9 % af forslagene i 2007 og 4 % i 2008).

De foreslåede ændringer sigter mod at forøge programmets produktivitet med hensyn til antallet af tonkilometer, der overflyttes fra eller forebygges på vejene, med henblik på at nå de mål, der er fastlagt i dets retsgrundlag. De specifikke foranstaltninger har til formål at stimulere ansøgningerne om finansiering gennem en forøgelse af deltagelsen af små virksomheder, navnlig selskaber inden for indlandsskibsfartstransporten, en sænkning af berettigelsestærsklerne, en forøgelse af tilskudsintensiteten og en forenkling af programmets administrative processer.

Evaluering af programmet

I forordningens artikel 14 angives det, at Kommissionen skal forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en evalueringsrapport om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmet i perioden 2003-2006. Hvis denne rapport viser, at der er et behov for at tilpasse Marco Polo II-programmet, fremsætter Kommissionen de nødvendige forslag.

Følgelig var programmet i 2007 genstand for en uafhængig evaluering². Evaluatorenes undersøgelser viser, at:

- Det udgør en passende strategi til at bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem med komplementaritet til andre EF-interventioner.
- Dets produktivitet med hensyn til at nedbringe trafikbelastningen på vejene bør gives større betydning og synlighed.

¹ 12 mia. tkm om året for MP I.

² Udført af Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- Det udøver en kraftig løftestangseffekt ved at generere betydelige erhvervsinvesteringer. Hver euro planlagt støtte svarer til 20 EUR støtteberettigede omkostninger.
 - Det forventes at medføre en overflytning af 30,6 mia. tkm svarende til 64 % af dets mål.
 - Det har kun brugt 73 % af det budget, der var til rådighed.
 - Det forventes at frembringe eksterne udbytter på 650 mio. EUR i form af reducerede omkostningerne ved trafikbelastning, forurening, transportsikkerhed og andre omkostninger.
 - De formelle trin til evaluering af forslag og procedurerne inden underskrivning af kontrakter opfattes af ansøgerne som komplekse, vanskeligt gennemskuelige og tidskrævende.
 - Kontakten mellem Kommissionen og projektmodtagerne var meget begrænset.
- Evaluatorene anbefalede at:
 - forlænge projekternes maksimale varighed
 - sænke tærsklerne for indlandsskibsfartsprojekter med sigte på trafikoverflytning
 - forbedre programmets synlighed
 - gøre aspektet med hensyn til nedbringelse af vejenes trafikbelastning mere synligt på forslagsevalueringstrinnet
 - udarbejde brugervenlige vejledninger, så ansøgere og modtagere bedre kan forstå de regler, der skal overholdes i forbindelse med ansøgning om finansiering og forvaltning af projekterne.

1.2. Generel baggrund

Marco Polo-programmet er et af instrumenterne til at nedbringe trafikbelastningen som et led i en kohærent transportpolitisk strategi for EU, der inkluderer internalisering af eksterne omkostninger og brug af markedsbaserede instrumenter til at afspejle udnyttelsen af infrastruktur.

Ifølge midtvejsevalueringen af hvidbogen om transport³ anslås de totale omkostninger ved trafikbelastning til 1 % af EU's BNP og dens miljømæssige omkostninger til 1,1 %. Et af EU-transportpolitikens instrumenter til at tackle disse omkostninger er Marco Polo-programmet. Jo større succes programmet opnår, desto lavere vil omkostningerne ved trafikbelastning og de miljømæssige omkostninger blive.

I den eksterne evaluering af det første Marco Polo-program anslås det, at 64 % af målet for det antal tkm, der skal flyttes væk fra vejene, er nået. På baggrund af et faldende antal forslag

³ KOM(2006) 314 endelig.

og vellykkede projekter vil det andet Marco Polo-program, såfremt der ikke gribes ind, i bedste fald opnå samme succesrate. Dette ville betyde, at målet om at forebygge eller overflytte en væsentlig del af den anslåede 60 %⁴ vækst i den internationale vejgodstransport, svarende til 20,5 mia. tonkilometer i absolutte tal, ikke vil blive nået. Dette vil have negative konsekvenser hvad angår ekstra omkostninger til vejinfrastruktur, ulykker, overbelastning, lokal og global forurening, miljøskader og usikkerhed i forsyningskæden og i de logistiske processer.

1.3. Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører

Programmets gældende retsgrundlag er Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1692/2006 af 24. oktober 2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II") og ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003.

1.4. Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål

EU's transportpolitik tilstræber at tilbyde mennesker og erhverv i hele EU en høj grad af mobilitet og samtidig beskytte miljøet mod de negative virkninger af transport. Dette opnås ved at bygge på et bredt udvalg af politiske værktøjer med henblik på at opnå overflytninger til mere miljøvenlige transportformer, optimere hver transportform og tilstræbe en effektiv anvendelse af forskellige transportformer hver for sig og kombineret; alt dette skal føre til en optimal og bæredygtig udnyttelse af ressourcerne.

I denne forbindelse kan der skelnes mellem to slags foranstaltninger:

- Foranstaltninger, der er beregnet til at forøge alle transportformers konkurrenceevne og miljømæssige effektivitet, særlig de transportformer, som er mindre overbelastede og mere miljøvenlige, nemlig skibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart.
- Foranstaltninger, der er beregnet til at forøge hele transportsystemets kapacitet og effektivitet med TEN-T-finansiering (de transeuropæiske transportnet), samhørighedsfondene (Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og Samhørighedsfonden) og investeringer fra medlemsstaterne og private operatører.

Ovennævnte foranstaltninger tilstræber gradvis at opnå en mere effektiv og miljøvenlig fordeling af godsstrømmene mellem de forskellige transportformer. De vil imidlertid være flere år om at blive ført ud i livet, og den eneste foranstaltning på fællesskabsniveau, der har til formål at tilskynde til en mere miljømæssigt acceptabel fordeling af godsstrømmene på kort sigt, er Marco Polo-programmet.

2. HØRING AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSE

2.1. Høring af interesserede parter

Den 4.4.2008 blev en offentlig høring lanceret på hjemmesiden for Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI), som forvalter programmet på Kommissionens vegne. En meddelelse om denne offentliggørelse blev e-mailet to gange til en liste på over

⁴ PRIMES-model, inkluderet i Kommissionens rapport "Europæisk energi og transport, tendens indtil 2030".

1500 kontaktpersoner, der omfattede repræsentanter for industrien, som var involveret i forberedelsen og forvaltningen af Marco Polo-projekter. Den 28.4.2008 blev denne høring fremlagt ved et møde i kontaktpunkterne for nærskibsfarten og netværket til fremme af nærskibsfarten. Den 23.5.2008 blev høringen fremlagt ved et møde i Marco Polo-udvalget.

Den eksterne høring var åben fra den 4.4.2008 til den 30.5.2008. Der blev stillet 13 præcise spørgsmål med det formål at vurdere, om de af Kommissionen foreslåede ændringer kunne accepteres. Spørgeskemaet omfattede desuden et sidste, åbent spørgsmål til indhentning af generelle bemærkninger. Der blev modtaget i alt 97 bidrag fra 20 medlemsstater plus Norge og Serbien. Kun 12 % af respondenterne havde ikke været involveret og planlagde ikke at blive involveret i en Marco Polo-ansøgning, hvorfor bidragenes værdi betragtes som høj.

Gennem de to årlige møder i Marco Polo-Programudvalget af Medlemsstater har udvalget til stadighed holdt sig involveret i høringen.

2.2. Ekspertbistand

Konsekvensanalysen blev udført med input i form af "Evaluerings af Marco Polo-programmet (2003-2006)", som blev udarbejdet af Ecorys i november 2007. En anden ekstern kilde til ekspertbistand var midtvejsrapporten fra en undersøgelse udført af Price Waterhouse Coopers omkring en konsekvensanalyse for oprettelse af en innovationsfond for indlandsskibsfarts-transportsektoren, der omfatter en vurdering af virkningerne af ændringer af den anden Marco Polo-forordning.

2.3. Konsekvensanalyse

I konsekvensanalysen blev det konkluderet, at en målrettet revision af retsgrundlaget gennem en gennemførelse af samtlige de foreslåede foranstaltninger vil bibringe en betragtelig merværdi, eftersom den vil:

- forbedre programmets produktivitet med hensyn til antallet af forebyggede eller overflyttede tonkilometer
- føre til en mere afbalanceret fordeling af trafikoverflytning og -forebyggelse blandt transportformerne og projekttyperne
- forenkle programmets retsgrundlag og forvaltning med en deraf følgende nedbringelse af de administrative omkostninger og byrder og dermed tiltrække flere firmaer og mindre firmaer, som på nuværende tidspunkt afskræmmes af eller blot ikke er udstyret til at håndtere dets kompleksitet
- have positive virkninger med hensyn til den multidimensionale fordeling af virkningerne.

3. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

3.1. Resumé af forslaget

De foreslåede ændringer sigter mod en begrænset revision af retsgrundlaget (forordning (EF) nr. 1692/2006) for det andet Marco Polo-program med henblik på at forøge dets produktivitet med hensyn til dets mål for trafikforebyggelse og -overflytning målt i tonkilometer. Der foreslås fire slags ændringer. For det første foranstaltninger til at lette deltagelsen af små virksomheder, for det andet foranstaltninger til sænkning af berettigelsestærsklerne udtrykt i

tonkilometer, for det tredje en forøgelse af finansieringsintensiteten og for det fjerde en forenkling af programmets procedurer.

3.2. Retsgrundlag

I artikel 71, stk. 1, og 80, stk. 2, i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab fastlægges rammerne for Fællesskabets indgriben i den internationale transport fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder.

3.3. Subsidiaritetsprincippet

Marco Polo-programmet sigter mod at påvirke den internationale vejtransport. Eftersom målene med hensyn til trafikoverflytning ikke i tilstrækkeligt omfang kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af programmets omfang bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet som fastlagt i traktatens artikel 5.

3.4. Proportionalitetsprincippet

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, eftersom Fællesskabets indgriben er langt mindre end dens virkninger. Den nuværende maksimale tilskudsintensitet er på 1 EUR pr. 500 tonkilometer, der flyttes væk fra vejene, hvilket skal sammenholdes med de eksterne omkostninger, der spares ved denne trafikoverflytning, nemlig i gennemsnit 9,15 EUR. Selv med opdateringen af tilskudsintensiteten til højst 2 EUR bibeholdes princippet om proportionalitet i Fællesskabets indgriben. På den anden side viser erfaringen med programmet, at en euro Marco Polo-tilskud medfører investeringer på ca. 20 EUR i projekter, der sigter mod et mere miljøvenligt transportsystem.

3.5. Valg af instrumenter

Foreslået instrument: forordning

Den foreslåede forordning ændrer forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II) og ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003.

**Forslag til
EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) nr. .../2008**

af

**om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006
om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring
af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II")**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I Kommissionens meddelelse⁸ "Hold Europa i bevægelse - Bæredygtig mobilitet på vores kontinent - Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken" fremhæves det andet Marco Polo-program's potentiale som finansieringskilde i form af at tilbyde operatører på overbelastede veje alternativer, som benytter andre transportformer. Det andet Marco Polo-program er derfor et grundlæggende element i den nuværende transportpolitik.
- (2) Hvis der ikke gribes beslutsomt ind, forventes den totale vejgodstransport i Europa at vokse med mere end 60 % frem til 2013. Virkningen heraf vil være en anslået vækst i den internationale vejgodstransport på 20,5 mia. tonkilometer om året frem til 2013 for EU med negative konsekvenser i form af ekstraomkostninger til vejinfrastruktur, ulykker, overbelastning, lokal og global forurening, miljøskader og usikkerhed i forsyningskæden og i de logistiske processer.
- (3) For at kunne håndtere denne vækst kræves en mere omfattende anvendelse af nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, end det er tilfældet på nuværende

⁵ EUT.

⁶ EUT...

⁷ EUT...

⁸ KOM(2006) 314 endelig.

tidspunkt, og det er nødvendigt at stimulere stærke initiativer fra transport- og logistiksektoren for at tilskynde til nye tilgange og brug af tekniske innovationer i alle vore transportformer og forvaltningen heraf.

- (4) Ifølge artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1692/2006 af 24. oktober 2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II") og ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003⁹ skal Kommissionen gennemføre en evaluering af Marco Polo II-programmet og om nødvendigt fremsætte forslag til tilpasning af programmet.
- (5) I en ekstern evaluering af resultaterne af det første Marco Polo-program blev det vurderet, at programmet ikke vil nå sine mål med hensyn til trafikoverflytning, og der blev givet anbefalinger til forbedring af dets produktivitet.
- (6) Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse af de foranstaltninger, som blev foreslået i den eksterne evaluering, og andre foranstaltninger, der sigter mod at forøge programmets effektivitet. Denne analyse viste et behov for en række ændringer af forordning (EF) nr. 1692/2006 med henblik på at lette deltagelsen af små virksomheder, sænke projekternes berettigelsestærskler, forøge finansieringsintensiteten og forenkle programmets gennemførelsesprocedurer og administrative procedurer.
- (7) Deltagelsen af små virksomheder i programmet bør øges ved at tillade enkeltvirksomheder at søge om finansiering og ved at sænke berettigelsestærsklerne for forslag, der forelægges af indlandsskibstransportselskaber.
- (8) Berettigelsestærsklerne for forslag til finansiering bør sænkes og udtrykkes i overflyttede tonkilometer undtagen for fælles læringsprojekter. Der er ikke længere behov for en specifik tærskel for trafikforebyggelsesprojekter, og der fastsættes en minimal projektvarighed for denne slags projekter og katalysator- og motorveje til søs-projekter.
- (9) Finansieringsintensiteten bør øges ved at indføre en definition på "gods", som indbefatter transportelementet i beregningen af trafikoverflytningen, og ved undtagelsesvis at tillade forlængelser af den maksimale projektvarighed for projekter med opstartsforsinkelser. Der bør tages hensyn til opdateringen af finansieringsintensiteten fra 1 EUR til 2 EUR ifølge den procedure, der er fastsat i bilag I, punkt 2, litra d).
- (10) Med henblik på at forenkle gennemførelsen af programmet bør bilag II til forordning (EF) nr. 1692/2006 om finansieringsvilkår for supplerende infrastruktur slettes. Ydermere bør udvalgsproceduren for den årlige udvælgelse af projekter til finansiering afskaffes, og de detaljerede regler for udvælgelse af projekter bør være gældende i flere år.

⁹ EUT L 328 af 24.11.2006, s. 1.

- (11) Der bør indføres en mere detaljeret forbindelse mellem programmet og det transeuropæiske transportnets rammer for motorveje til søs, og de miljømæssige betragtninger bør udvides til at omfatte alle projekternes eksterne omkostninger.
- (12) Forordning (EF) nr. 1692/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (13) Med henblik på at sikre, at de foranstaltninger, der fastlægges i denne forordning, kan gennemføres hurtigt og mest hensigtsmæssigt, bør denne forordning træde i kraft snarest muligt efter dens vedtagelse —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EF) nr. 1692/2006 ændres som følger:

1. I artikel 2 indsættes litra p):

"gods": for så vidt angår trafikoverflytningsberegningerne, de transporterede varer plus transportenheden, inklusive dennes motoriserede dele. Tomme transportenheder, der fragtes på en anden transportenhed, skal betragtes som gods for så vidt angår trafikoverflytningsberegningen."

2. Artikel 4, stk. 1, affattes således:

"1. Projekter forelægges af virksomheder, der er etableret i medlemsstater eller deltagende lande, jf. artikel 3, stk. 3 og 4."

3. Artikel 5 ændres som følger:

- a) Stk. 1, litra b) affattes således:

"motorveje til søs-projekter; inden for EU bør sådanne projekter være i overensstemmelse med kendetegnene for motorveje til søs-prioritetsprojektet, der er defineret inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet¹⁰"

- b) I stk. 2 udgår andet punktum.

4. Artikel 6 affattes således:

"Detaljerede regler

De detaljerede regler for procedurerne for forelæggelse og udvælgelse af projekter vil blive fastlagt én gang for hele programmets levetid ifølge proceduren i artikel 10, stk. 2."

5. I artikel 7 udgår andet punktum.

¹⁰ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

6. Artikel 9 ændres som følger:

(a) I første afsnit, litra d), erstattes ordene "de relative miljøfordele ved projekterne" af "de relative fordele ved projekterne med hensyn til reduktion af de eksterne omkostninger".

(b) Andet afsnit udgår.

7. Artikel 14, stk. 2, affattes således:

"Kommission forelægger senest den 30. juni 2011 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en evalueringsrapport om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmet i perioden 2003-2009."

8. I andet afsnit af artikel 15 udgår andet punktum.

Artikel 2

1. Bilag I til forordning (EF) nr. 1692/2006 erstattes af teksten i bilaget til denne forordning.

2. Bilag II til forordning 1692/2006 udgår.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Finansieringsvilkår og krav som omhandlet i artikel 5, stk. 2

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
1. Finansieringsvilkår	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at katalysatorprojektet når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at motorveje til søs-projektet (MtS-projektet) når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikoverflytningsprojektet når sine mål i løbet af højst 36 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikforebyggelsesprojektet når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) Det fælles læringsprojekt skal føre til en forbedring af de kommercielle tjenester på markedet og navnlig fremme og/eller lette vejtrafikforebyggelse eller trafikoverflytning fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart gennem forbedret samarbejde og deling af knowhow; projektet har en varighed på højst 24 måneder.

Projekttype**A. Katalysator****B. Motorveje til søs****C. Trafikoverflytning****D. Trafikforebyggelse****E. Fælles læring**

Artikel 5, stk. 1, litra a)

Artikel 5, stk. 1, litra b)

Artikel 5, stk. 1, litra c)

Artikel 5, stk. 1, litra d)

Artikel 5, stk. 1, litra e)

b) Katalysatorprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller ydede tjenester.

b) MtS-projektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller ydede tjenester; der vil også blive lagt vægt på høj kvalitet, forenklede procedurer og inspektioner, opfyldelse af sikkerhedsstandarder, god havneadgang, effektive baglandsforbindelser og fleksible og effektive havnetjenester.

b) Trafikoverflytningsprojektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver enkelt alternativ transportform i modstrid med den fælles interesse.

b) Trafikforebyggelsesprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til integrering af produktionslogistikken i transportlogistikken.

b) Projektet skal være innovativt på europæisk niveau.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	c) Katalysatorprojektet forventes at føre til en faktisk, målelig og varig overflytning af trafik fra vejene til nærskibsfart, jernbane-transport eller ind-landsskibsfart.	c) MtS-projektet sigter mod at fremme intermodale godstransporttjenester med stor kapacitet og høj frekvens via nærskibsfart, herunder eventuelt kombinerede gods- og passagertjenester, eller en kombination af nærskibsfart og andre transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt; projektet skal helst omfatte integrerede godstransporttjenester i baglandet via jernbanetransport og/eller ind-landsskibsfart.	c) Trafikoverflytningsprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene.	c) Trafikforebyggelsesprojektet sigter mod at fremme større effektivitet i den internationale godstransport på de europæiske markeder uden at skade den økonomiske vækst ved at fokusere på ændring af produktions- og/eller distributionsprocesserne og derved opnå kortere afstande, større lastefaktorer, mindre tomkørsel, mindskede affaldsstrømme, reduceret volumen og/eller vægt eller andre virkninger, der fører til en betydelig mindskelse af vejgodstransporten, men som ikke påvirker produktionsniveauet eller arbejdsstyrken negativt.	c) Projektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	d) Katalysatorprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.	d) MtS-projektet forventes at føre til en faktisk, målelig og varig overflytning af trafik, der overstiger den forventede vækst i vejgodstransporten, fra vejene til nærskibsfart, indlandsskibsfart eller jernbanetransport.	d) Hvis trafikoverflytningsprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		d) Det fælles læringsprojekt skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	e) Katalysatorprojektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.	e) MtS-projektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.		d) Trafikforebyggelsesprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	f) Hvis katalysatorprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	f) MtS-projektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.		e) Trafikforebyggelsesprojektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig for så vidt angår andre transportformer end vejtransport, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
		g) Hvis MtS-projektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		f) Hvis trafikforebyggelsesprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
2. Finansieringsintensitet og anvendelsesområde	a) Til katalysatorprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 10 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	a) Til MtS-projekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 10 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	a) Til trafikoverflytningsprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 10 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	a) Til trafikforebyggelsesprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 10 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	a) Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 50 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
				b) EF-tilskuddet til trafikforebyggelsesprojekter må ikke anvendes til at støtte erhvervs- eller produktionsvirksomhed, som ikke har nogen direkte tilknytning til transport eller distribution.	
	b) EF-tilskuddet, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane-transport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgods-transport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	b) EF-tilskuddet, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane-transport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgods-transport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	b) EF-tilskuddet, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane-transport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgods-transport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	c) EF-tilskuddet fastsættes i første omgang til 2 EUR for hver forebyggelse af 500 tonkilometer eller 25 køretøjkilometer vejgods-transport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	d) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
3. Tilskudsftalens form og varighed	EF-tilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudsftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder. EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskud til MtS-projekter ydes på grundlag af tilskudsftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder. EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskudsftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 38 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder. EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 38 måneder eller i særlige tilfælde 44 måneder.	EF-tilskud til trafikforebyggelsesprojekter ydes på grundlag af tilskudsftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder. EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskudsftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 26 måneder, som på modtagerens anmodning kan forlænges inden for den indledende budgetramme for en yderligere periode på 26 måneder, såfremt der er opnået positive resultater i løbet af de første 12 måneders drift. EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 52 måneder.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
4. Minimumstærskler	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. katalysatorprojekt er 30 millioner tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning eller trafikforebyggelse om året, som skal gennemføres over hele tilskudsafतालens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. MtS-projekt er 250 millioner tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsafतालens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt er 80 millioner tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsafतालens levetid. For trafikoverflytningsprojekter, der sigter mod at gennemføre en overflytning til indlandsskibsfart, gælder en særlig tærskel på 17 millioner tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsafतालens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikforebyggelsesprojekt er 80 millioner tonkilometer eller 4 millioner køretøjkilometer forebygget vejgodstransport om året, som skal gennemføres over hele tilskudsafतालens levetid	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. fælles læringsprojekt er 250 000 EUR.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
5. Formidling	Resultaterne af katalysator-projekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Resultaterne af MtS-projekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Der forudses ikke specifikke formidlingsaktiviteter for trafikoverflytningsprojekter.	Resultaterne af trafikforebyggelsesprojekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Resultaterne af fælles læringsprojekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.

FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

FORSLAGETS BETEGNELSE:

Ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om det andet "Marco Polo"-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II")

ABM-/ABB-RAMME

Berørt(e) politikområde(r) og tilknyttede aktiviteter:

06: Energi og transport

06 02: Indlands-, luftvejs- og søtransport

06 01: Administrative udgifter på energi- og transportpolitikområdet

BUDGETPOSTER

06 01 04 01: Marco Polo II-program: Udgifter til den administrative forvaltning

06 01 04 32: Forvaltningsorganet for Konkurrenseevne og Innovation – Marco Polo II-tilskud

06 02 06: Marco Polo II-program

Foranstaltningens og de finansielle virkninger varighed:

Start: 2010 slut: 2015

Budgetoplysninger:

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlande	Udgifts-område i de finansielle overslag
06 01 04 01	Ikke-oblig.	Ikke-opdelte	NEJ	JA	JA	1a
06 01 04 32	Ikke-oblig.	Ikke-opdelte	NEJ	JA	JA	1a
06 02 06	Ikke-oblig.	Opdelte	NEJ	JA	JA	1a

SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

Finansielle ressourcer

Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

mio. EUR (3 decimaler)

Udgiftstype	Punkt		2010	2011	2012	2013	2014	2015	I alt
-------------	-------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Driftsudgifter¹¹

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Betalingsbevillinger (BB)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Administrative udgifter inden for referencebeløbet¹³

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Betalingsbevillinger		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet¹⁴

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6	e							

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved programmet

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c+d+e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c+d+e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

¹¹ Udgift, der ikke hører under kapitel xx 01 i den berørte titel xx.

¹² Et beløb på 20 mio. EUR kan muligvis tilføjes mellem 2010 og 2013 for at genoprette det beløb, der ikke blev brugt i 2008 og som blev overført til et andet program i 2008.

¹³ Udgift inden for artikel xx 01 04 i titel xx.

¹⁴ Udgift inden for kapitel xx 01 undtagen artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Forenelighed med den finansielle programmering

Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.

Finansielle virkninger på indtægtssiden

Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne

Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) - se nærmere under punkt 8.2.1.

Årligt behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

Gennemførelsen af det første Marco Polo-program opfylder ikke sit mål med hensyn til trafikoverflytning, som det vises i en ekstern evaluering, der anslår, at 64 % af målet med hensyn til trafikoverflytning¹⁵ vil blive nået. Denne situation bekræftes af antallet af svar på den anden indkaldelsesrunde under det andet Marco Polo-program, der viser et markant fald i den samlede forslåede trafikoverflytning. Desuden har de nye typer projekter, som er indført i dette andet program, motorveje til søs og trafikforebyggelse, ikke tiltrukket tilstrækkeligt mange ansøgninger (kun 9 % af forslagene i 2007 og 4 % i 2008).

Der er allerede truffet to foranstaltninger for at forbedre programmets resultater uden at behøve ændre forordningen: for det første er forvaltningen af programmet blevet lagt ud til et forvaltningsorgan, der er specialiseret i forvaltningen af projekter, og for det andet er finansieringsintensiteten for projekterne fordoblet fra 1 EUR til 2 EUR pr. 500 tkm overflyttet eller forebygget trafik med henblik på at tiltrække flere projekter.

Men disse foranstaltninger vil ikke være tilstrækkelige, og der foreslås en målrettet revision af programmet, som vil bibringe:

- en yderligere forøgelse af programmets produktivitet
- en mere afbalanceret fordeling af EF-tilskud blandt projekttyperne
- en væsentlig forenkling af programmets retsgrundlag og forvaltning
- en betydelig reduktion af de administrative udgifter til forvaltning af programmet

¹⁵ 12 mia. tkm om året for MP I.

- en positiv virkning med hensyn til udbyttet for perifere områder og ikke-medlemslande.

Merværdien af Fællesskabets engagement og forslagens sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Som angivet i den eksterne evalueringsrapport udgør Marco Polo-programmet en egnet strategi til at bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem. Programmet supplerer desuden andre mulige EF-interventioner, navnlig tilskud fra TEN-T-nettet.

Det mål, der tilstræbes med de foreslåede foranstaltninger, vil styrke den allerede eksisterende overensstemmelse af programmets mål med andre EU-politikker.

For at undgå mobilitetens negative virkninger med hensyn til den omfattende vækst i godstransporten i løbet af de kommende år, foreslås det i hvidbogen om den fælles transportpolitik fra juni 2006 blandt andre foranstaltninger at videreføre den politik, der går ud på at overflytte godstransport til de mindst forurenende og mest energieffektive transportformer.

Trafikoverflytning og samordning af trafikformer er to mål i EU's nuværende transportpolitik, hvilket sætter den i centrum for Lissabonstrategien for vækst og beskæftigelse. De af transportpolitikken målsætninger, der indebærer en trafikoverflytning, er også af en mere langsigtet art, idet kravene om økonomisk vækst, social velfærd og miljøbeskyttelse afbalanceres i alle politikken valg.

Som angivet i midtvejsevalueringen af hvidbogen om transport tackles foruden de stadige overvejelser om de mulige politisk foranstaltninger, der bør indføres i fremtiden, overbelastningen af EU's vejtransportsystem og hele transportsystemets miljømæssige effektivitet direkte ved hjælp af forskellige foranstaltninger, som allerede er under gennemførelse, eller som vil blive gennemført inden for nærmeste fremtid.

På medlemsstatsniveau beskæftiger nationale programmer, såsom Ecobonus i Italien, sig med de samme temaer på et rent nationalt plan og inden for et begrænset tidsrum. Marco Polo-forordningen fastlægger under alle omstændigheder et loft for EF-tilskuddet, der tager højde for den nationale støtte, som ydes til kontraktens transportdel.

Ovennævnte foranstaltninger tilstræber gradvis at opnå en mere effektiv og miljøvenlig fordeling af godsstrømmene blandt de forskellige transportformer, men de vil være flere år om at blive ført ud i livet, og den eneste foranstaltning på fællesskabsniveau, der har til formål at tilskynde til en nedbringelse af overbelastningen på meget kort sigt, er Marco Polo-programmet.

Forslagets mål, forventede resultater og tilhørende indikatorer set i forbindelse med ABM-rammerne

Man regner med 131 output i fire år (2010-2013), et gennemsnit på 36 interventioner ud af 120 forelagte forslag om året. Dette svarer til en succesrate på ca. en ud af tre, hvilket er essentielt for at modtage forslag fra markedets bedste aktører (se Marco Polo-forhåndsevalueringen, kapitel 7 "Høring af interesserede parter"). Den gennemsnitlige finansielle støtteintensitet pr. output anslås til ca. 1,8 mio. EUR. Antallet af tonkilometer, der skal forebygges eller flyttes væk fra vejene, anslås til 60 mia. for perioden 2010-2013, 15 mia. tkm om året.

Gennemførelsesmetode

Central forvaltning: delegation til Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI)

OVERVÅGNING OG EVALUERING

Overvågningssystem

Tildelingen af støtte vil være baseret på De Europæiske Fællesskabers standardstøttekontrakt. De forskellige bestemmelser vedrørende overvågning, oplysninger og revision i denne kontrakt gælder i fuldt omfang.

EACI-personalet vil være nært involveret i projekterne. Afhængig af projektets særlige kendetegn bør arbejdsplanen og budgettet for det individuelle projekt omfatte "ledsageforanstaltninger" til formidling eller overvågning af output.

Evaluerings

Der er udført en ekstern evaluering af Marco Polo II-programmet. Evalueringsrapporten er tilgængelig på DG TREN's hjemmeside på adressen http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed

En evaluering af resultaterne af Marco Polo-programmet i perioden 2003-2009 vil finde sted i 2011.

FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Da kontrakterne for alle planlagte projekter er standardstøttekontrakter, gælder de generelt gældende foranstaltninger mod svig.

Resultaterne er klart synlige og målelige for alle typer projekter. Støttetypen er enkel: investeringsudgifter og driftsomkostninger. Disse størrelser kan verificeres i detaljer, og der foreligger tilstrækkeligt materiale og viden fra PACT- og Marco Polo I-projekterne til, at det er muligt at foretage en velunderbygget vurdering af farerne for svig.

Besøg på stedet er et løbende træk ved alle projekter.

RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslagets mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

(Betegnelser for mål, projekter og output anføres)	Output-type	Omkost. i gennemsn.	2010		2011		2012		2013		2014		2015		I ALT	
			Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt	Antal output	Omk. i alt
OPERATIONELT MÅL nr. 1¹⁶																
Projekt 1: overflyttede/forebyggede TKM																
- Output 1	kontrakt	1,8	35	62 275	36	64 200	38	68 100	39	71 100					131	265 675
OMKOST. I ALT		1,8	35	62 275	36	64 200	38	68 100	39	71 100					131	265 675

¹⁶ Som beskrevet i afsnit 5.3

8.2. Administrative udgifter

8.2.1 Antal og type personaleressourcer

Stillings- type		Stillinger, der skal afsættes til forvaltning af programmet under anvendelse af eksisterende og/eller ekstra ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tjeneste- mænd eller midler- tidigt ansatte ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personale, der finansieres ¹⁸ over art. XX 01 02							
Andet personale ¹⁹ , der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Programdefinition og -koordinering

Tilbagemeldinger om politikken til EACI

Vedtagelse af årlige arbejdsprogrammer, der fungerer som finansieringsafgørelser

Repræsentation af Kommissionen i Programudvalget og forelæggelse af foranstaltninger, der skal træffes, når der findes en udvalgsprocedure

Gennemførelse af interne høringer inden for Kommissionen

Strategiske evalueringer og strategiske licitationsudbud

Aktiviteter i forbindelse med iværksættelse og træfning af eksigible beslutninger om tilbagesøgning.

8.2.3 Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

Stillingerne er i øjeblikket afsat til forvaltningen af programmet

¹⁷ Omkostninger hertil er IKKE medtaget i referencebeløbet.

¹⁸ Omkostninger hertil er IKKE medtaget i referencebeløbet.

¹⁹ Omkostninger hertil er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4 Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (06 01 04 32 – Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation –Marco Polo II-tilskud)

mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	2010	2011	2012	2013	2014	År 2015 og ff.	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (inklusive tilhørende personale- omkostninger)							
Forvaltningsorganer ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Anden teknisk og administrativ bistand	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- intern							
- ekstern (IT-vedligeholdelse)							
Teknisk og administrativ bistand i alt	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personale finansieret over artikel XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

²⁰ Der henvises til den specifikke finansieringsoversigt for den/de betragtede forvaltningsorgan(er).

Beregning– ***Tjenestemænd og midlertidigt ansatte***

Der henvises til punkt 8.2.1 hvis relevant

År 2010 og ff.: 2,6 tjenestemænd (122 000 EUR/tjenestemand/år)