



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.5.2013  
COM(2013) 278 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET,  
RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT  
REGIONKOMMITTÉN**

**Marco Polo-programmet – resultat och utsikter**

{SWD(2013) 174 final}

# MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN

## Marco Polo-programmet – resultat och utsikter

### 1. INLEDNING

Enligt artikel 14 i förordning (EG) nr 1692/2006<sup>1</sup> ska kommissionen lägga fram ett meddelande om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2010 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

En extern utvärdering har gjorts av programmets resultat<sup>2</sup>. För det här meddelandet har utvärderingsresultatet därefter uppdaterats med ytterligare information, inklusive operativa uppgifter fram till november 2012.

Meddelandet innehåller även en allmän överblick över nästa etapp och strategin för att stödja innovativa och hållbara godstransporttjänster under den period som omfattas av nästa fleråriga budgetram för 2014–2020.

Avslutningsvis presenteras i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta meddelande relevanta statistiska uppgifter och en analys av de specifika frågor som anges i artikel 14.2a i förordning (EG) nr 1692/2006.

### 2. MARCO POLO-PROGRAMMET SOM ETT INSTRUMENT FÖR ATT STÖDJA HÅLLBARA GODSTRANSPORTTJÄNSTER PÅ EU-NIVÅ

Programmet inrättades till följd av vitboken om den gemensamma transportpolitiken från september 2001<sup>3</sup>. Det föreslås i vitboken att ett högre utnyttjande av närsjöfart, järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar ska utgöra centrala beståndsdelar i utvecklingen av intermodalitet som ett praktiskt och effektivt sätt att skapa ett balanserat transportsystem.

Om inga åtgärder vidtogs skulle enligt vitboken vägtransporterna öka med cirka 50 % fram till 2010, med ökade kostnader för väginfrastruktur, fler olyckor, mer trafikstockningar samt ökade lokala och globala föroreningar. Den direkta effekten skulle bli en ökning av den internationella godstrafiken på väg (inom EU) med cirka 12 miljarder tonkilometer<sup>4</sup> om året.

Det var mot denna bakgrund som det första Marco Polo-programmet (2003–2006)<sup>5</sup> inrättades. En budget på 102 miljoner euro ställdes till förfogande för att stödja åtgärder som syftade till ställa om den förväntade ökningen på 48 miljarder tonkilometer gods från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt.

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006 av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003, ändrad genom förordning (EG) nr 923/2009, EUT L 328, 24.10.2006, s. 1.

<sup>2</sup> *Evaluation of the Marco Polo Programme 2003–2010*, Europe Economics, april 2011.

<sup>3</sup> Vitbok – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001.

<sup>4</sup> Med tonkilometer avses transport av ett ton gods, eller dess volymekvivalent, en sträcka av en kilometer.

<sup>5</sup> På grundval av förordning (EG) nr 1382/2003.

När det andra Marco Polo-programmet<sup>6</sup> (2007–2013) utformades gjordes en ny beräkning av godstransporternas förväntade ökning<sup>7</sup>. Detta ledde till slutsatsen att om inga åtgärder vidtogs skulle den internationella godstrafiken på väg (inom EU) öka med 20,5 miljarder tonkilometer om året mellan 2007 och 2013. Marco Polo II förväntades ställa om en betydande del av denna ökning med en budget på 450 miljoner euro.

### 3. CENTRALA INSLAG I PROGRAMMET

Marco Polo-programmet inrättades för att minska trafikstockningarna och göra godstransporterna mer effektiva och hållbara. Det är det enda EU-finansieringsinstrumentet som i sin rättsliga ram definieras som ett fast stöd per resultat. Stödet beräknas vanligen utifrån uppnådd trafikomställning uttryckt i miljoner tonkilometer<sup>8</sup>. Trafikomställningen kan sedan i ekonomiskt värde omvandlas till miljöfördelar, minskade trafikstockningar och andra fördelar som åtgärderna inom Marco Polo-programmet leder till.

Marco Polo I innehöll följande tre åtgärdstyper:

- a) Trafikomställningsåtgärder: Åtgärder för att överföra så mycket godstrafik som möjligt från väg till närsjöfart, järnväg och/eller inre vattenvägar.
- b) Katalysatoråtgärder: Åtgärder för att förändra hur godstransport som inte går på väg bedrivs i EU och komma till rätta med strukturella hinder på den europeiska godstransportmarknaden med hjälp av ett genombrott eller mycket innovativt koncept.
- c) Åtgärder för gemensamt lärande: Åtgärder för att öka kompetensen inom logistiksektorn och främja avancerade metoder och förfaranden för samarbete på godstransportmarknaden.

Inom Marco Polo II lades följande två åtgärdstyper till:

- d) Åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss: Innovativa, storskaliga, täta och intermodala åtgärder som direkt överför godstrafik från väg till närsjöfart. Detta innefattar en kombination av närsjöfart och andra sätt för inlandstransport samt integrerade tjänster från dörr till dörr där vägtransporterna är så korta som möjligt.
- e) Trafikundvikande åtgärder: Innovativa åtgärder som integrerar transport i produktionslogistik för att undvika en hög procentandel godstransporter på väg utan att påverka produktionen eller sysselsättningen negativt.

Dessutom ökades den totala budgeten från 102 miljoner euro till 450 miljoner euro, och programmets löptid förlängdes från fyra till sju år. Genom Marco Polo II infördes även andra förändringar i form av ett utvidgat geografiskt tillämpningsområde, ändrade finansieringsregler för vissa åtgärdstyper, en ny definition av vilka som kan söka finansiering genom programmet och en ny strategi för kringliggande infrastruktur.

<sup>6</sup> På grundval av förordning (EG) nr 1692/2006.

<sup>7</sup> Förhandsutvärdering av Marco Polo II-programmet (2007–2013), Ecorys, 2004; uppskattning av ökade godstransporter (*Estimations of freight transport growth*), Primesmodellen och statistik från Eurostat.

<sup>8</sup> I enlighet med programreglerna beräknas stödet som det lägsta värdet av 1) omställda tonkilometer, 2) sammanlagda förluster under finansieringsperioden och 3) 35 % av de stödberättigande kostnaderna (50 % för åtgärder för gemensamt lärande). I praktiken är utbetalningen för de flesta av åtgärderna baserade på trafikomställning (med undantag för åtgärder för gemensamt lärande och särskilda mål för katalysatoråtgärder) begränsad till högst de tonkilometer som uppnåtts.

En översyn av Marco Polo II gjordes 2009<sup>9</sup> för att göra det lättare för små företag och mikroföretag att delta samt för att förenkla förfarandena. Stödnivån fördubblades samtidigt från 1 euro till 2 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport.

Administrativt överfördes programmets genomförande från kommissionen till genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation 2008.

#### **4. RESULTAT SOM UPPNÅTTS GENOM MARCO POLO-PROGRAMMEN**

Under perioden 2003–2012 beviljades 172 bidrag till mer än 650 företag.

Marco Polo-programmen har en unik utformning eftersom stödet är kopplat till den faktiska trafikomställning som uppnått genom projekten. Därför kan resultaten kvantifieras, vilket gör det möjligt att bedöma vad som verkligen åstadkommit genom programmen.

##### **– Ändamålsenlighet**

Programmets ändamålsenlighet mäts i genomförd trafikomställning eller trafikundvikande<sup>10</sup> (i tonkilometer).

Eftersom alla åtgärdstyper har olika karaktär är ändamålsenligheten direkt mätbar för trafikomställningsåtgärder, katalysatoråtgärder, åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikandeåtgärder. Katalysatoråtgärder har ytterligare specifika egenskaper, som kommer att behandlas separat. Åtgärder för gemensamt lärande har inget direkt trafikomställningsmål och kan därför inte utvärderas utifrån antal tonkilometer godstrafik som överförs från väg till andra transportsätt.

För Marco Polo I förväntades de utvalda projekten leda till en trafikomställning på 47,7 miljarder tonkilometer, vilket är ungefär det mål som fastställts för hela programmet (48 miljarder tonkilometer). Den faktiska trafikomställning som projekten i slutänden uppnådde uppgick till 21,9 miljarder tonkilometer. Detta motsvarar ungefär 46 % av det sammanlagda trafikomställningsmålet och motsvarar cirka 1 200 000 lastbilstransporter på 1 000 km med en genomsnittlig last på 18 ton gods.

Inom ramen för Marco Polo II förväntas de projekt som beviljas stöd genom ansökningsomgångarna mellan 2007 och 2011 leda till en trafikomställningsvolym på 87,7 miljarder tonkilometer, motsvarande 17,54 miljarder tonkilometer per år. I november 2012 hade dessa projekt lett till en faktisk trafikomställning på 19,5 miljarder tonkilometer (hittills i genomsnitt ungefär 5 miljarder tonkilometer per år för de fyra år där siffror är tillgängliga). Eftersom Marco Polo II fortfarande pågår kommer siffrorna att öka under programmets livscykel<sup>11</sup>.

Marco Polo-projekten är företagstjänster och är därför känsliga för marknadsvillkor och ekonomiska villkor. Den ekonomiska nedgången sedan 2008<sup>12</sup> har följaktligen inverkat negativt på programmets genomslag och ändamålsenlighet samt projektens bärkraftighet<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 923/2009 av den 16 september 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II), EUT L 266, 9.10.2009, s. 2.

<sup>10</sup> Den måtenhet som används för utvärdering av trafikundvikandeåtgärder är vanligen fordonskilometer i stället för tonkilometer. Fordonskilometer kan omvandlas till tonkilometer varvid 1 fordonskilometer motsvarar 20 tonkilometer.

<sup>11</sup> De senaste Marco Polo II-projekten förväntas pågå fram till 2020.

<sup>12</sup> Inom godstransportsektorn har transportvolymerna generellt minskat. För närmare uppgifter se det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta meddelande.

<sup>13</sup> Inom Marco Polo I var det 11 projekt som inte startade eller som lades ner (ansökningar 2003–2006) och hittills är det 30 projekt som inte startat eller som har lagts ner inom Marco Polo II (ansökningar 2007–2010).

Katalysatoråtgärder syftar, förutom trafikomställningsmålet, till att identifiera och avlägsna hinder för innovativa strategier på området för godstransporter som inte går på väg. Dessa hinder är av teknisk och i en del fall mer psykologisk karaktär, och de är specifika för varje enskilt projekt. Det är därför svårt att redovisa direkta samlade resultat för alla fördelar med katalysatoråtgärder utöver dem som följer av trafikomställningar.

Ändamålsenligheten hos åtgärderna för gemensamt lärande har bedömts projekt för projekt (t.ex. huruvida det förväntade antalet föreläsningar genomfördes eller om det förväntade antalet deltagare uppnåddes). Skälet är att varje åtgärd hade sitt specifika mål och att det inte finns någon gemensam grund som resultaten kan grupperas kring. Åtgärder för gemensamt lärande har haft relativt goda resultat när det gäller att nå de uppsatta målen och för flera projekt har andelen lyckade resultat varit 100 %. Vilken inverkan åtgärderna för gemensamt lärande har på logistikföretagens praxis och på fördelningen mellan transportsätten på längre sikt är dock svårare att bedöma.

#### – Miljöfördelar

En förbättring av godstransportsystemens miljöprestanda hör till Marco Polo-programmets viktigaste mål. Den uppnådda trafikomställningen uttryckt i tonkilometer omvandlas i monetära termer till miljöfördelar, minskade trafikstockningar och andra fördelar med hjälp av en omräknare för externa kostnader<sup>14</sup>. Räknaren ger en ekonomisk värdering för olika transportsätt och undergrupper av transportsätt utifrån externa kostnadskoefficienter<sup>15</sup> baserade på miljöeffekter (luftkvalitet, buller och klimatförändringar) samt sociala och ekonomiska effekter (olyckor och trafikstockningar).

Utifrån de trafikomställningssiffror som projekten inom Marco Polo I-programmet har lett till uppskattas miljöfördelarna<sup>16</sup> till 434 miljoner euro. En jämförelse mellan denna siffra och de medel som har betalats ut till projekt med ett trafikomställningsmål (32,6 miljoner euro) visar att varje euro som investerats i dessa åtgärder har lett till i genomsnitt 13,3 euro i miljöfördelar och andra minskningar av externa kostnader. Dessa fördelar inbegriper en minskning med 1,5 miljoner ton av koldioxidutsläppen från vägtransporter.

Eftersom Marco Polo II fortfarande pågår finns det ännu inte några slutliga resultat. Enligt de preliminära uppgifterna (november 2012) har programmet dock hittills lett till miljöfördelar motsvarande 405 miljoner euro.

Utöver de miljöfördelar som diskuteras ovan kan även andra indirekta effekter beaktas, t.ex. den minskade trafikens effekter på naturskyddet eller känsliga områden som Alpena och Pyrenéerna, eller spillovereffekter i form av kunskap och effekter som uppnås genom nätverksbyggande mellan företag och organ som deltar i Marco Polo-programmet.

#### – Effektivitet

Effektiviteten mäts som förhållandet mellan produktionen (tonkilometer som uppnåtts för projekt med ett trafikomställningsmål) och insatsen (anslagen eller utbetald budget).

För trafikomställningsprojekt inom Marco Polo I (med undantag för åtgärder för gemensamt lärande och katalysatoråtgärder) ledde varje investerad euro – med hänsyn till de betalningar som överförts till stödmottagarna – till en omställning på 597 tonkilometer. Detta kan

---

<sup>14</sup> Marco Polo-omräknare (se mer på [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm)).

<sup>15</sup> Koefficienterna och metoden som används i räknaren har justerats över tid. De senaste versionerna av räknaren är baserade på handboken om beräkning av de externa kostnaderna inom transportsektorn (*Handbook on estimation of external costs in the transport sector*), IMPACT 2008.

<sup>16</sup> De värden som räknaren ger kan endast betraktas som indikativa.

jämföras med den förväntade genomsnittliga effektiviteten på 743 tonkilometer per euro i stöd<sup>17</sup> för utvalda projekt inom ramen för årliga ansökningsomgångar<sup>18</sup>.

För det andra Marco Polo-programmet var den förväntade effektiviteten<sup>19</sup> för utvalda projekt<sup>20</sup> med ett trafikomställningsmål 438 tonkilometer per euro (november 2012). Några egentliga siffror som representerar den effektivitet som faktiskt uppnåtts är för närvarande inte tillgängliga eftersom programmet fortfarande är under genomförande.

Minskad effektivitet under Marco Polo II-programmet kan förklaras med ändringen av de regler som styr projekten, särskilt den fördubblade stödnivå som infördes i och med 2009 års ansökningsomgång (från 1 euro till 2 euro per 500 tonkilometer) och den nya definitionen av gods<sup>21</sup>.

#### – **Användning av medel**

Av de 102 miljoner euro som anslogs för Marco Polo I-programmet har åtaganden gjorts för 73,8 miljoner euro. Skälet till detta är att endast ett begränsat antal projektförslag uppfyllde programmets kriterier och villkor (265 inlämnade förslag och 55 undertecknade avtal), vilket ledde till att utnyttjandegraden blev lägre än man önskat.

Av denna anslagna budget utbetalades 41,8 miljoner euro. Att utbetalning till stödmottagarna förutsätter att resultat faktiskt uppnåtts är en viktig aspekt av programmet och visar på en effektiv fördelning av allmänna medel. Det betyder dock att om den faktiskt uppnådda trafikomställningsvolymen är lägre än den som stödmottagarna ursprungligen räknade med, t.ex. till följd av finanskrisens negativa effekter, så har den tillgängliga budgeten för programmet inte utnyttjats fullt ut.

En liknande utveckling förväntas för det pågående Marco Polo II-programmet.

Dessutom brukar i allmänhet de belopp som utbetalas till ett projekt inte överskrida det totala underskottet under finansieringsperioden (se fotnot 8). Det innebär att om ett projekt ger vinst eller ger ett nollresultat tidigare än vad som förväntats i ansökan, kan det leda till att stödet dras tillbaka eller minskas. Så var fallet för flera Marco Polo-projekt, och detta bidrog även till den lägre utnyttjandegraden för de anslagna medlen.

#### – **Hållbarhet**

Hållbarhet är ett mått för huruvida projektet fortfarande är i drift i någon form efter stödperiodens slut. Enligt de utvärderingar<sup>22</sup> som gjorts av programmen förväntas merparten av tjänsterna att fortsätta efter att bidragsavtalet löpt ut. Det tyder på att kortfristig finansiering kan ha lett till långsiktiga förändringar även enligt marknadsvillkorens nuvarande utveckling. Programmen kommer därför sannolikt att leda till ytterligare fördelar i form av trafikomställningar, trafikundvikanden och minskade externa kostnader efter avtalstiden. De fördelarna kan dock inte tas med i kvantifieringen av programmens effekter, eftersom de relevanta uppgifterna saknas.

#### – **Konkurrens**

---

<sup>17</sup> De utvalda projektens effektivitet mäts innan några utbetalningar har gjorts till projekten, varför ändamålsenligheten är baserad på de medel som anslagits.

<sup>18</sup> År 2003, 2004, 2005 och 2006.

<sup>19</sup> Baserat på anslagna medel.

<sup>20</sup> Rörande projekt som valts ut enligt ansökningsomgångarna år 2007, 2008, 2009, 2010 och 2011.

<sup>21</sup> Inklusive tomma intermodala transportenheter och tomma vägfordon.

<sup>22</sup> Utvärdering av Marco Polo-programmet 2003–2006 (*Evaluation of the Marco Polo Programme 2003–2006*), Ecorys, 2007; Utvärdering av Marco Polo-programmet 2003–2010 (*Evaluation of the Marco Polo Programme 2003–2010*), Europe Economics, 2011.

Marco Polo-programmet ger stöd till transportföretag för att finansiera startstöd till åtgärder för att överföra godstrafik från vägarna till andra transportsätt. Fokuseringen på nya transporttjänster (eller uppgraderingar av befintliga tjänster) och en viss måttnad på intermodala förbindelser kan i vissa fall leda till konkurrensproblem även om säkerhetsgarantier har inrättats för att begränsa en snedvridning som strider mot det gemensamma intresset (dvs. bedömningen av konkurrensen i processen för utvärdering av förslagen och möjligheten att avsluta avtal eller minska avtalens omfattning vid styrkt snedvridning av konkurrensen).

I praktiken finns det, även om flera klagomål över snedvridning av konkurrensen har lämnats in av konkurrenter till stödmottagare inom livscykeln för båda Marco Polo-programmen, inga tydliga bevis på några betydande negativa effekter för konkurrensen<sup>23</sup>.

#### – Förvaltning

Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation kan avsätta mer personal och har därför visat att det kan ge ett mervärde till genomförandeprocessen för Marco Polo-programmen. Utläggningen av förvaltningsutgifter har gjort det möjligt att utöka kommunikationsåtgärderna, förbättra marknadsföringen av programmet, utöka verksamhetskontrollerna och ge de sökande mer stöd.

#### – Förfaranden

Programmets förfaranden bygger på principen för sund ekonomisk förvaltning. De har utvecklats för säkerställa rättvisa villkor och en lämplig avvägning mellan de administrativa kontroller som krävs rörande utnyttjandet av offentliga medel och företagets behov. Eftersom programmet har en mycket operativ karaktär kan dock dessa förfaranden i vissa fall anses vara komplexa och inte helt förenliga med hur privata företag är vana att arbeta, särskilt mot bakgrund av en ständigt föränderlig finansiell riskmiljö.

#### Andra viktiga faktorer

- a) Genomslaget för Marco Polo-programmet anses inte vara helt tillfredsställande. Den fördubbling av stödnivån som gjordes 2009 har bara delvis löst det här problemet. Situationen kan förklaras med externa skäl såsom en begränsad målgrupp, förändrade marknadsvillkor och ett negativt ekonomiskt klimat sedan 2008. Men det finns även skäl i form av bakomliggande interna faktorer som t.ex. programmets utformning, som för att skydda offentliga medel överför de största operativa riskerna på stödmottagarna.
- b) Införandet av revisionsintyg sedan 2010 har gjort det lättare att kontrollera de godskvantiteter som transporteras genom Marco Polo-projekten samt minskat risken för felaktiga beräkningar och påstådda bedrägerier, men samtidigt ökat den administrativa bördan för stödmottagarna.
- c) Programmets inriktning på trafikomställning har lett till utbetalningar baserade nästan uteslutande på genomförda trafikomställningar eller trafikundvikanden<sup>24</sup>. Det är ett av skälen till varför stödmottagarna har svårt att

---

<sup>23</sup> Klagomålen har vederbörligen prövats av kommissionen eller genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation. Till följd av detta har ett internt utvärderingsförfarande avseende konkurrensfrågan införts från och med 2011 års ansökningsomgång.

<sup>24</sup> Se fotnot 8.

finansiera kringliggande infrastruktur<sup>25</sup>, samtidigt som de kostnader som uppstått för den här typen av infrastruktur också kan vara stödberättigade<sup>26</sup>.

- d) Den nuvarande trafikomställningen är inte attraktiv för vissa medlemsstater av ökaraktär. Skälet är att godstransportförbindelserna mellan öarna och kontinenten samt mellan öarna huvudsakligen består av sjöfartstjänster. Det innebär att det finns begränsade möjligheter för trafikomställning och trafikundvikande i den utsträckning som krävs enligt programmet.
- e) Enligt det begränsade antal stödmottagare som granskats inom ramen för Marco Polo-programmen<sup>27</sup> kan det inte uteslutas att det finns en viss dödvikt i programmet. Det betyder att en andel av de projekt som fått stöd skulle ha kunnat genomföras även utan medel från Marco Polo. Samtidigt kan startbidragen genom EU-stöd ha minskat den affärsmässiga risken förenad med att starta dessa intermodala transporter. De kan även ha bidragit till att vissa projekt uppnått nollresultat tidigare än vad som hade varit möjligt utan finansiering. Det är dessutom sannolikt att ett mer storskaligt projekt hade varit möjligt med det stöd som fanns tillgängligt. Hela omfattningen av detta dödviktsfenomen är dock svårt att kvantifiera.
- f) De små och mellanstora företagens deltagande utgör inte något direkt mål för programmet, men de står för ungefär 24 %<sup>28</sup> av alla stödmottagare.

Mer detaljerade uppgifter om Marco Polo-programmens resultat redovisas i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta meddelande.

## 5. SLUTSATSER OM DE RESULTAT SOM UPPNÅTTS

Marco Polo-programmen inrättades som finansieringsinstrument för att minska trafikstockningarna och förbättra godstransportsystemets miljöprestanda. Till programmets unika och viktiga egenskaper hör dess krav på insyn, den precision med vilken resultaten kan mätas och det direkta förhållandet mellan EU-finansiering och de resultat som uppnås.

Det redan slutförda programmet Marco Polo I ledde till miljöfördelar motsvarande cirka 434 miljoner euro och minskade godstrafiken på europeiska vägar med 21,9 miljarder tonkilometer. Inom ramen för det pågående Marco Polo II-programmet förväntas ytterligare betydande trafikomställningar och därmed förenade fördelar.

De ambitiösa mål för trafikomställning som lagstiftaren fastställt har dock inte uppnåtts fullt ut (46 % av den planerade trafikomställningen för Marco Polo I). Programmen upplevs dessutom som ganska komplicerade och är i vissa fall inte lätta att utnyttja för de europeiska företagen.

Det är dock viktigt att betona att Marco Polo-programmen bygger på kvantifierbara resultat och utbetalningarna görs nästan enbart för de trafikomställningar som faktiskt genomförts. Marknadsvillkoren och den ekonomiska situationen är dessutom avgörande för att projekten ska lyckas. Eftersom intermodala transportlösningar är mer komplicerade och svårare att genomföra än rena vägtransportssystem har programmet varit särskilt sårbart för effekterna av

<sup>25</sup> Den infrastruktur som är nödvändig och tillräcklig för att nå målen för en åtgärd, inklusive gods- och passageraranläggningar.

<sup>26</sup> Endast den del av avskrivningen av infrastrukturen som motsvarar åtgärdens varaktighet och den faktiska användningsgraden för åtgärdens ändamål får betraktas som stödberättigande kostnad. De stödberättigande kostnaderna för kringliggande infrastruktur får inte vara högre än 20 % av de sammanlagda stödberättigande kostnaderna för åtgärden.

<sup>27</sup> Se fotnot 22.

<sup>28</sup> Denna siffra gäller endast fristående små och medelstora företag (dvs. företag som inte är knutna till andra företag), källa: uppgifter från genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation.



den ekonomiska krisen. Marco Polo-programmen utgör därför ett bra exempel på ett effektivt utnyttjande av EU-medel även om programmets mål inte har uppfyllts och det anslagna budgeten inte har utnyttjats fullt ut.

Att tillhandahålla offentliga medel direkt till marknaden har också gett upphov till vissa frågor rörande konkurrensen under programmets livscykel. Samtidigt fanns det inga tydliga bevis på några negativa konkurrenseffekter av betydelse för de finansierade projekten.

Marco Polo är för närvarande det enda av EU:s finansieringsinstrument som är inriktat på att förbättra godstransporternas effektivitet. Fortsatt stöd anses därför vara av intresse och lämpligt. Ett nytt system för stöd till hållbara godstransporttjänster måste dock utformas med beaktande av erfarenheterna från de tidigare programmen.

## 6. NÄSTA ETAPP

### – Bakgrund till transportpolitiken

I mars 2011 lade kommissionen fram en strategi för ett konkurrenskraftigt transportsystem som kommer att leda till ökad rörlighet och tillgänglighet, undanröja större hinder på viktiga områden och bidra till ökad tillväxt och sysselsättning<sup>29</sup>. Till EU:s huvudmål för transportpolitiken hör följande: införandet av rena bränslen, bästa möjliga prestanda i multimodala logistikkedjor och ett utnyttjande av mer energieffektiva transportmedel, en effektivare användning av transporter och infrastruktur samt utveckling av informationssystem och marknadsbaserade incitament. De nya riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)<sup>30</sup> som antogs av kommissionen i oktober 2011 kommer att utgöra den huvudsakliga ramen för att uppnå de transportpolitiska mål som anges i vitboken.

För den fleråriga budgetramen för åren 2014–2020 har kommissionen föreslagit att två åtgärdsområden ska behållas för det finansiella bidraget till EU:s transportpolitik.

Ett åtgärdsområde för infrastruktur ska omfattas av Fonden för ett sammanlänkat Europa<sup>31</sup>. Inom ramen för den del som avser transporter ska Fonden för ett sammanlänkat Europa uppgradera Europas transportinfrastruktur, bygga upp förbindelser som saknas och undanröja flaskhalsar. Eftersom finansieringen kommer att koncentreras på transportsätt som är mindre förorenande, ökat införande av telematiktillämpningar och ökad användning av innovativa tekniker kommer den att bidra till att göra det europeiska transportsystemet mer hållbart.

Ett åtgärdsområde för innovationer kommer att genomföras genom relevanta delar av det nya programmet för forskning och innovation (Horisont 2020)<sup>32</sup>.

### – Stöd till innovativa och hållbara godstransporttjänster – strategi

Med målet att förbättra de europeiska godstransporterna och logistikens effektivitet och hållbarhet föreslår kommissionen en ny strategi till stöd för godstransporttjänsterna under perioden 2014–2020.

På grundval av de resultat som uppnåtts och med hänsyn till det föränderliga transportpolitiska sammanhanget kommer Marco Polo II-programmet att avbrytas i sin nuvarande form. I stället kommer en uppföljning att integreras inom ramen för det reviderade

<sup>29</sup> Vitbok, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144 slutlig.

<sup>30</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, KOM(2011) 650 slutlig/2.

<sup>31</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa, KOM(2011) 665/3.

<sup>32</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Horisont 2020 – ramprogrammet för forskning och innovation (2014–2020), KOM(2011) 809.

TEN-T-programmet och genomförs med hjälp av finansieringsinstrumenten inom Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Den här strategin kommer att leda till ett harmoniserat och samordnat genomförande av EU:s transportpolitik. Uppföljningen av Marco Polo-programmen kommer mot denna bakgrund att bl.a. bidra till en effektiv förvaltning och användning av transportstrukturen som möjliggör införandet av innovativa och hållbara godstransporttjänster på det multimodala stamnätet som ska betjäna de viktigaste europeiska trafikflödena.

Dessa tjänster ska uppfylla användarnas behov, vara ekonomiskt effektiva, bidra till att uppnå målen för koldioxidsnåla och rena transporter, trygg bränsleförsörjning och miljöskydd, vara säkra och av hög kvalitet. De måste främja avancerade tekniska och driftsmässiga lösningar samt bidra till ökad tillgänglighet inom EU. De bör även driva på utvecklingen av Europas ekonomi i riktning mot hållbar tillväxt, göra sektorn för godstransport och logistik till en av Europas tillväxtmotorer, öka handeln och människors rörlighet, skapa välfärd och sysselsättning samt upprätthålla de europeiska företagens konkurrenskraft.

Den nya strategin ska därför i enlighet med kommissionens förslag i artikel 38 av de nya TEN-T-riktlinjerna ha följande syften<sup>33</sup>:

- a) Främja en hållbar användning och effektiv förvaltning av transportinfrastrukturen.
- b) Främja användningen av innovativa transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transportsystem och inrättande av relevanta administrativa strukturer.
- c) Underlätta multimodala transporttjänster och öka samarbetet mellan aktörer som tillhandahåller transporttjänster.
- d) Skapa incitament för resurseffektiva och koldioxidsnåla transporter, bland annat på området för fordonsdrivmedel, körning/ångning, system- och driftsplanering, resursdelning och samarbete.
- e) Analysera och tillhandahålla information om samt övervaka marknader, fordonsparkens egenskaper och prestanda, administrativa krav och mänskliga resurser.

Uppmärksamhet ska även ägnas åt åtgärder för att stödja sammanlänkning och interoperabilitet för godstransportinformation inom samtliga transportsätt samt underlätta utbyggnaden av tjänster baserade på höghastighetsleder till sjöss.

Detta bör slutligen leda till fokuserad finansiering som är fullt integrerad i inriktningar för politik och infrastrukturer, uppmuntra handelsföretag att övergå till mer innovativa och hållbara lösningar, hjälpa dem att minska riskerna som detta medför och ta itu med de främsta svagheter inom godstransportsektorn. Svagheter handlar om dåligt utnyttjande av innovationer, problem med sammanlänkningen mellan olika transportsätt, svårigheter att få tillgång till finansiering, internaliseringen av externa kostnader, ineffektiv användning av resurser och bristande samarbete på marknaden.

Den nya strategin förväntas leda till ökad effektivitet och ändamålsenlighet för EU:s finansiella stöd. Formen för det nuvarande instrumentet kommer därför att ses över med beaktande av den typ av åtgärder som stöds, förvaltningsstrukturen och genomförandeprocesserna. Överensstämmelsen med de operativa strukturerna för Fonden för ett sammanlänkat Europa måste också hanteras på lämpligt sätt.

<sup>33</sup> Texten i TEN-T-riktlinjerna och den här artikeln genomgår för närvarande lagstiftningsförfarandet och kan därför ändras.

Detta kan eventuellt leda till att ett rent startstöd för trafikomställning som den centrala delen av det nuvarande Marco Polo-programmet överges.

– **Åtgärder och genomförande**

Enligt Fonden för ett sammanlänkat Europa ska finansiering av hållbara godstransporttjänster beviljas i form av finansiella instrument eller bidrag, där det ekonomiska stödet från EU inte ska överstiga 20 % av de sammanlagda stödberättigande kostnaderna. Denna maximala finansieringsgrad ska anpassas på lämpligt sätt för att skapa intresse på marknaden och säkerställa en lämplig hävstångseffekt för de offentliga medel som anslås för programmet<sup>34</sup>.

Vad beträffar bidragen bör förslagen väljas ut genom ansökningsomgångar med finansieringsvillkor samt kriterier för stödberättigande, urval och tilldelning som överensstämmer med de mål och prioriteringar som fastställs för Fonden för ett sammanlänkat Europa och i TEN-T-riktlinjerna.

Operativa mål, relevanta indikatorer och rutiner för EU-stöd ska där det behövs ta vederbörlig hänsyn till resultaten av den prestandarevision av Marco Polo-programmet som för närvarande görs av Europeiska revisionsrätten.

---

<sup>34</sup>

Som förklarats i fotnot 8 beräknas stödet för det nuvarande andra Marco Polo-programmet på grundval av 1) omställda tonkilometer, 2) sammanlagda förluster under finansieringsperioden och 3) de stödberättigande kostnaderna. Utifrån uppgifter om projekt som beviljats stöd överstiger den faktiska stödnivån inte 10 % av de totala stödberättigande kostnaderna.