FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 37/2003

vedtaget af Rådet den 25. april 2003

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. . . ./2003 af . . . om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (»Marco Polo-programmet«)

(2003/C 153 E/03)

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 ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ([3]),

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([4]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Det Europæiske Råd pegede på mødet den 15. og 16. juni 2001 i Göteborg på en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for bæredygtig udvikling.

(2) Uden beslutsom indgriben vil den samlede vejgodstransport i Europa vokse med omkring 50 % frem til 2010. Det ville være ens betydende med en vækst i den internationale vejgodstransport på 12 milliarder tonkilometer om året.

(3) Kommissionen har i sin hvidbog — »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« — foreslået, at der træffes foranstaltninger, som kan få transportformernes markedsandele tilbage til deres 1998-fordeling i 2010. Dette vil lægge grunden til en bedre fordeling fra 2010 og fremefter.

(4) Det er derfor nødvendigt at indføre et program, i det følgende benævnt »Marco Polo-programmet« eller »programmet«, for at aflaste vejgodstransportsystemet og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i Fællesskabet og fremme intermodalitet og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem. For at nå dette mål bør programmet støtte projekter inden for sektorerne godstransport og logistik og på andre relevante markeder. Disse projekter bør bidrage til at fastholde fordelingen af godstrafikken mellem de forskellige transportformer på 1998-niveau ved at bidrage til at overflytte den forventede samlede stigning i den internationale vejgodstrafik til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

(5) Marco Polo-programmet omfatter tre projekttyper: dels trafikoverflytningsprojekter, som bør fokusere på at få overflyttet så meget gods som muligt fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart under de nuværende markedsvilkår, dels katalysatorprojekter, som bør ændre den måde, alternativ godstransport udføres på i Fællesskabet, og dels fælles læringsprojekter, som bør skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsmarkedet.

(6) Projekterne bør vedrøre områder tilhørende mindst to lande. Er disse to lande medlemsstater eller andre lande, der deltager i Marco Polo-programmet på de i forordningen fastsatte vilkår, vil programmet refundere de deltagende virksomheders omkostninger inden for de grænser, der er fastlagt i forordningen.

(7) For at afspejle projekternes europæiske dimension bør der tilskyndes til samarbejde mellem virksomheder, som er hjemmehørende i forskellige lande, i form af et konsortium, der forelægger et projekt.

(8) Ansøgerne bør være i stand til at forelægge nye eller eventuelt allerede eksisterende projekter, som bedst muligt imødekommer de aktuelle markedsbehov. Det er vigtigt, at velegnede projekter ikke udelukkes som følge af en overdrevent snæver definition af begrebet støtteberettigede projekter. Navnlig bør den manøvremargen, som Kommissionen, der bistås af det ved artikel 12, stk. 1, nedsatte udvalg, har til rådighed ved udvælgelsen af projekterne, åbne mulighed for også at yde EF-tilskud til projekter, som er effektive, men som involverer beløb, der er mindre end de vejledende mindstebeløb for tilskud.

([1]) EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 354.

([2]) EFT C 241 af 7.10.2002, s. 37.

([3]) EFT C 278 af 14.11.2002, s. 15.

([4]) Europa-Parlamentets udtalelse af 25. september 2002 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 25. april 2003 og Europa-Parlamentets afgørelse af . . . (endnu ikke offentliggjort i EUT).

(9) Der kan være tilfælde, hvor udvikling af en bestående tjeneste kan skabe fordele i form af ekstra trafikoverflytning, kvalitet, miljøfordele og bæredygtighed, der er lige så store som eller større end fordelene ved oprettelse af en ny tjeneste, der indebærer et betydeligt udgiftsniveau.

(10) For at være gennemsigtig, objektiv og klart afgrænset bør opstartstøtten til trafikoverflytningsprojekter være baseret på omkostningsbesparelser for selskaber, hvor der i stedet for udelukkende vejtransport benyttes nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer. Kommissionen har derfor fastsat et vejledende tilskudsbeløb på 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstrafik.

(11) Da spørgsmålet vedrørende internalisering af de eksterne, især miljømæssige, omkostninger anses for vigtigt både i hvidbogen: »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« og i konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Göteborg, og da transportmarkedet desuden er i stærk udvikling, bør der kunne tages hensyn til de fremtidige drøftelser om, hvilken metode der skal udvikles for internaliseringen af de eksterne omkostninger, udviklingen af differentieringerne af de eksterne omkostninger bør kunne undersøges regelmæssigt, og der bør eventuelt kunne foreslås en ændring af det vejledende tilskudsbeløb i overensstemmelse hermed.

(12) Resultaterne af katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter bør formidles tilstrækkelig bredt til, at reproduktion, offentlig opmærksomhed og gennemskuelighed er sikret.

(13) Ved udvælgelsesproceduren og i hele projektets løbetid bør det dog sikres, at det udvalgte projekt virkelig bidrager til den fælles transportpolitik og ikke giver anledning til uacceptabel konkurrenceforvridning. Kommissionen bør derfor evaluere forordningens gennemførelse. Senest den 31. december 2006 bør Kommissionen forelægge en evalueringsrapport om Marco Polo-programmets resultater, i givet fald ledsaget af et forslag til ændring af denne forordning.

(14) Da målet for Marco Polo-programmet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af programmets omfang bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(15) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen [1].

(16) I denne forordning anføres et finansielt referencebeløb for hele programmets varighed, jf. punkt 33 i den interinstitutionelle aftale af 6. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren, uden at dette berører budgetmyndighedens beføjelser i henhold til traktaten.

(17) Forordningen bør af hensyn til en hensigtsmæssig og hurtig administration af tilskuddene træde i kraft hurtigst muligt efter vedtagelsen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

FORMÅL, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

Artikel 1

Formål

Ved denne forordning indføres der for perioden 1. januar 2003 til 31. december 2010 et finansieringsinstrument, i det følgende benævnt »Marco Polo-programmet« eller »programmet«, der har til formål at aflaste vejnettet og forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, med henblik på at udvirke, at den forventede samlede årlige stigning i den internationale vejgodstrafik, målt i tonkilometer, ved programperiodens udløb er overflyttet til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »projekt«: et projekt, der vedrører logistikmarkedet, udført af virksomheder, og som bidrager til at aflaste vejgodstransportsystemet og/eller til at forbedre transportsystemets miljøpræstationer ved at optimere transport til og fra intermodale transportkæder på medlemsstaternes område

[1] EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

b) »trafikoverflytningsprojekt«: en aktivitet, som direkte og umiddelbart overflytter gods fra vejtrafikken til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt, men som ikke er et katalysatorprojekt

c) »katalysatorprojekt«: en innovativ aktivitet med det sigte at overvinde EF-relevante strukturbarrierer på godstransportmarkedet, som hindrer markederne i at fungere effektivt, nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart i at konkurrere og/eller transportkæder, der gør brug af disse transportformer, i at fungere effektivt. I denne definition forstås ved »strukturbarriere på markedet« en faktisk hindring for godstransportkædens funktionsdygtighed, der ikke skyldes regulering og ikke blot er midlertidig

d) »fælles læringsprojekt«: en aktivitet, der sigter mod at forbedre samarbejdet om en strukturel optimering af arbejdsmetoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav

e) »ledsageforanstaltning«: en foranstaltning med det sigte at forberede eller understøtte igangværende eller kommende projekter, herunder formidlingsaktiviteter, projektovervågning og -evaluering samt indsamling og analyse af statistikker. Foranstaltninger, der tager sigte på at bringe produkter, processer eller tjenesteydelser i handelen, samt markedsføringaktiviteter og reklame er ikke »ledsageforanstaltninger«

f) »forberedende foranstaltning«: enhver foranstaltning til forberedelse af et katalysatorprojekt, såsom undersøgelser af den tekniske, operationelle eller finansielle gennemførlighed og udstyrstester

g) »konsortium«: et arrangement, hvorved mindst to virksomheder gennemfører et projekt sammen og bærer risikoen ved det i fællesskab

h) »virksomhed«: en erhvervsdrivende enhed uanset juridisk status og finansieringsmåde

i) »supplerende foranstaltning«: en aktivitet, der er nødvendig for at nå målene med »et trafikoverflytningsprojekt« eller »et katalysatorprojekt«, men som er underordnet i forhold til disse projekter

j) »tonkilometer«: transport af et ton fragtgods eller dens volumetriske ækvivalent over en afstand på en kilometer

k) »nært tredjeland«: en stat, der ikke er medlem af Den Europæiske Union eller et EU-kandidatland, som har en fælles grænse med Unionen eller en kyst ud mod et lukket eller delvist lukket havområde, der grænser op til Unionen.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Marco Polo-programmet omfatter trafikoverflytningsprojekter, katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter, som

a) vedrører mindst to medlemsstaters område, eller

b) vedrører mindst én medlemsstats område og et nært tredjelands område.

2. Hvis et projekt vedrører et tredjelands område, dækker programmet ikke omkostninger, der opstår på denne stats område, bortset fra de i stk. 3 og 4 omhandlede tilfælde.

3. Programmet er åbent for deltagelse af kandidatlande. Deltagelsen finder sted på de betingelser, der er fastlagt i associeringsaftalerne med disse lande, og på grundlag af de regler, der er fastsat i en afgørelse, truffet af associeringsrådet for hvert land.

4. Programmet er ligeledes åbent for deltagelse af lande, der er medlemmer af EFTA og EØS på grundlag af supplerende bevillinger og efter procedurer, der aftales med disse lande.

KAPITEL II

ANSØGNINGSBERETTIGEDE OG PROJEKTER

Artikel 4

Ansøgningsberettigede

1. Projekter forelægges generelt af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemmehørende i to eller flere medlemsstater eller i en medlemsstat og et nært tredjeland.

2. Virksomheder, der er hjemmehørende uden for Fællesskabet og uden for et deltagerland i henhold til artikel 3, stk. 3 og 4, og som eventuelt er tilknyttet projektet, kan under ingen omstændigheder modtage EF-tilskud i henhold til programmet.

Artikel 5

Trafikoverflytningsprojekter

1. Der kan i henhold til programmet ydes tilskud til trafikoverflytningsprojekter, herunder eventuelt til ekstra trafikoverflytning, der skyldes udvikling af en bestående tjeneste, på følgende vilkår:

a) Det må kunne forventes, at trafikoverflytningsprojektet fører til en faktisk, betydelig, målbar og holdbar overflytning af vejgodstransport til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

b) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikoverflytningsprojektet vil være levedygtigt uden tilskud efter højst 36 måneders tilskud fra Fællesskabet.

c) Trafikoverflytningsprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles interesse.

d) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.

2. Til trafikoverflytningsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 30 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, hvis de direkte vedrører projektets gennemførelse. De supplerende infrastrukturudgifter er også berettigede til EF-tilskud, for så vidt de forbliver marginale, dvs. højst 30 %. Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering er endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.

3. EF-tilskud i henhold til stk. 2 fastlægges af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt, og fastsættes i begyndelsen til 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstrafik. Dette vejledende beløb vil eventuelt kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.

Kommissionen kan efter proceduren i artikel 12, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til fornyet behandling og om nødvendigt tilpasse tilskudsbeløbet.

4. EF-tilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter. Sådanne kontrakter må som hovedregel højst løbe i 38 måneder.

EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 38 måneder.

5. Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt er på 250 mio. tonkilometer gennemført trafikoverflytning eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb pr. EUR, 500 000 EUR.

Artikel 6

Katalysatorprojekter

1. Et katalysatorprojekt kan få tilskud i henhold til programmet på følgende vilkår:

a) En realistisk forretningsplan skal vise, at katalysatorprojektet når sine mål på højst 48 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.

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

c) Det skal kunne forventes, at katalysatorprojektet fører til en faktisk, målbar og holdbar trafikoverflytning af vejgodstransport til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart, eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt. Katalysatorprojektet forventes at føre til mindre trængsel i vejtransporten og ikke til en indbyrdes overflytning mellem nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart.

d) Katalysatorprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.

e) Katalysatorprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles interesse.

f) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.

2. Inden for rammerne af de målsætninger, der er fastsat i Kommissionens hvidbog »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg«, fortjener de katalysatorprojekter, som indfører nye koncepter, som f.eks. konceptet »sejlende motorveje«, særlig opmærksomhed.

Katalysatorprojekter på transportmarkederne bør helst gennemføres inden for rammerne af de transeuropæiske net, jf. beslutning nr. 1692/96/EF [1], eller de paneuropæiske transportkorridorer og -zoner.

3. Resultaterne af katalysatorprojekter og metoderne til deres gennemførelse bør videreformidles for at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning.

4. Til katalysatorprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet, herunder de forberedende foranstaltninger. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, hvis de direkte vedrører projektets gennemførelse. Supplerende infrastrukturudgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, er også berettigede til EF-tilskud, for så vidt de forbliver marginale, dvs. højst 35 %. Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering er endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.

5. EF-tilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 50 måneder.

EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 50 måneder.

[1] EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

6. De politiske hovedmål for sådanne projekter, som der vil blive lagt vægt på under udvælgelsen, fastsættes efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Kommissionen kan, bistået af det ved artikel 12, stk. 1, nedsatte udvalg, revidere de politiske hovedmål fra tid til anden.

7. Der fastsættes et vejledende mindstebeløb for tilskud pr. katalysatorprojekt på 1,5 mio. EUR.

Artikel 7

Fælles læringsprojekter

1. Der kan i henhold til programmet ydes tilskud til fælles læringsprojekter på følgende vilkår:

a) Projektet skal føre til en forbedring af de forretningsmæssige trafikforbindelser på markedet og må løbe over højst 24 måneder.

b) Projektet skal være innovativt på europæisk niveau.

c) Læringsprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem transportformer, som er alternativer til vejtransport alene, og inden for hver af disse transportformer i et omfang, som skader den fælles interesse.

d) Det fælles læringsprojekt skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.

2. Resultaterne af fælles læringsprojekter og metoderne til deres gennemførelse bør videreformidles for at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning.

3. Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 50 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering er endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.

4. EF-tilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 26 måneder.

EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 26 måneder.

5. De politiske hovedmål for sådanne projekter, som der vil blive lagt vægt på under udvælgelsen, fastsættes efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Kommissionen kan, bistået af det ved artikel 12, stk. 1, nedsatte udvalg, revidere de politiske hovedmål fra tid til anden.

6. Der fastsættes et vejledende mindstebeløb for tilskud pr. fælles læringsprojekt på 250 000 EUR.

Artikel 8

Detaljerede regler

Kommissionen udsteder efter proceduren i artikel 12, stk. 2, detaljerede regler for projektforelæggelse, udvælgelse, udførelse og formidling samt krav om rapportering og kontrol i forbindelse med de enkelte projekter i henhold til programmet.

Artikel 9

Offentlig støtte

Ydelsen af EF-bistand til de i programmet definerede projekter udelukker ikke, at der til samme projekt ydes offentlig støtte på nationalt, regionalt eller lokalt niveau, for så vidt denne støtte er forenelig med de i traktaten fastsatte statsstøtteregler og ikke overskrider de grænser, der er fastsat for hver type projekt i henholdsvis artikel 5, stk. 2, artikel 6, stk. 4, og artikel 7, stk. 3.

KAPITEL III

FORELÆGGELSE OG UDVÆLGELSE AF PROJEKTER

Artikel 10

Forelæggelse af projekter

Projekter forelægges Kommissionen efter de detaljerede regler, jf. artikel 8. Ansøgningen skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for, at Kommissionen kan foretage sin udvælgelse i overensstemmelse med artikel 11.

Artikel 11

Udvælgelse af projekter — Bevilling af tilskud

Forelagte projekter bedømmes af Kommissionen. Kommissionen afgør, om der skal ydes tilskud i henhold til denne forordning, og tager ved projektudvælgelsen hensyn til målbeskrivelsen i artikel 1 og til vilkårene i artikel 5, 6 eller 7. Ved udvælgelsen tages der hensyn til de relative miljømæssige fordele ved de foreslåede projekter, og i hvilket omfang de bidrager til at mindske overbelastningen af vejene. Afgørelsen træffes efter proceduren i artikel 12, stk. 2.

Kommissionen underretter tilskudsmodtagerne og medlemsstaterne om sin afgørelse.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 12

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 13

Budget

Finansieringsrammen for gennemførelse af Marco Polo-programmet i perioden 1. januar 2003 til 31. december 2006 fastsættes til 75 mio. EUR.

De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for rammerne af de finansielle overslag.

Artikel 14

Hensættelse til ledsageforanstaltninger og programevaluering

Op til 5 % af det budget, der er omhandlet i denne forordning, hensættes til ledsageforanstaltninger og uafhængig evaluering af gennemførelsen af forordningens artikel 5, 6 og 7.

Artikel 15

Evaluering

1. Mindst en gang om året skal Kommissionen underrette udvalget om den finansielle gennemførelse af programmet og gøre status over alle de projekter, der finansieres i henhold til programmet.

2. Kommissionen forelægger senest den 31. december 2006 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport med en evaluering af Marco Polo-programmets resultater i forhold til dets mål, i givet fald ledsaget af et forslag til ændring af denne forordning.

Artikel 16

Ikrafttræden

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 . . .

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Som led i proceduren med fælles beslutningstagning (EF-traktatens artikel 251) nåede Rådet den 5. december 2002 til politisk enighed om et udkast til forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo-programmet) ([1]). Efter jurist-lingvist-behandlingen vedtog Rådet sin fælles holdning den 25. april 2003.

Rådet har ved fastlæggelsen af sin holdning taget hensyn til Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse af 25. september 2002 ([2]), samt udtalelserne fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ([3]) og Regionsudvalget ([4]).

Formålet med forordningen er at indføre et finansieringsinstrument til fremme af overflytning af gods fra vejtrafikken til andre transportformer — nærskibsfart, jernbanetransport eller indlandsskibsfart — for at aflaste vejnettet og fremme intermodal transport og dermed forbedre transportsystemets miljøpræstationer.

Konkret tager programmet, der bygger på en evaluering af erfaringerne fra Pact-programmet (Pilotprojekter for kombineret transport, 1997-2001), sigte på at overflytte den stigning, der forventes i vejgodstrafikken frem til 2010 (12 mia. tonkilometer pr. år), til andre transportformer, idet fordelingen af trafikken mellem de forskellige transportformer fastholdes på 1998-niveauet.

Marco Polo-programmet skal finansiere følgende tre projekttyper:

— *trafikoverflytningsprojekter,* der tager sigte på omgående overflytning af en del af vejtrafikken til andre transportformer ved hjælp af en opstartsstøtte til nye alternative godstransportforbindelser

— *katalysatorprojekter,* der er innovative projekter, der skal afbøde strukturelle mangler på markederne

— *fælles læringsprojekter,* der skal styrke samarbejdet og udvekslingen af knowhow mellem operatørerne på markederne for godslogistik for således at forbedre sektorens miljøpræstationer.

II. ANALYSE AF DEN FÆLLES HOLDNING

Rådet deler Parlamentets betænkeligheder med hensyn til den voksende belastning af vejnettet og mere generelt transportsystemets indvirkning på miljøet. Rådet ser derfor med tilfredshed på målet om at indføre et program til fremme af intermodalitet ved at støtte kommercielle projekter, som går ud på at overføre gods fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart.

Rådet tillægger programmets europæiske dimension stor betydning. Det støtter derfor princippet om, at programmet er åbent for alle kandidatlande og EFTA- og EØS-medlemsstater, og muligheden for, at det kan involvere et nært tredjeland som defineret i den fælles holdning. Som en yderligere fremhævelse af dette aspekt understreger den fælles holdning, at der bør tilskyndes til samarbejde mellem virksomheder, der er etableret i forskellige lande, for at der kan dannes et konsortium, der forelægger et projektudkast.

([1]) Kommissionen forelagde sit forslag den 4. februar 2002 (EFT C 126 E af 28.5.2002, s. 354).

([2]) Dok. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

([3]) EFT C 241 af 7.10.2002, s. 37.

([4]) EFT C 278 af 14.11.2002, s. 15.

Rådet mener, at programmet bør administreres fleksibelt, for at målene kan nås, og at projekternes kvalitet bør være hovedkriteriet for ydelse af EF-tilskud. Derfor finder det, at minimumstærsklerne bør ligge på et niveau, der ikke udelukker effektive projekter i mindre målestok eller projekter, som forelægges af mindre virksomheder. På samme måde åbner den fælles holdning mulighed for, at minimumstærsklerne kan administreres, så det undgås, at en for stiv definition af tilskudsberettigede projekter indebærer, at der ikke forelægges værdifulde projekter, eller at de udelukkes fra tilskud. På samme måde mener Rådet, at det bør være muligt at finansiere udviklingen af eksisterende tjenesteydelser, hvis det medfører fordele, som svarer til påbegyndelsen af nye tjenesteydelser, i form af yderligere trafikoverflytning og miljøfordele. Rådet forventer endvidere, at de tilskudsberettigede projekter vil få virkninger, som er betydelige (i tilfælde af trafikoverflytningsprojekter) og målbare (i tilfælde af trafikoverflytnings- og katalysatorprojekter)

Med hensyn til programmets samlede finansieringsramme finder Rådet det hensigtsmæssigt, at budgetperioden ikke strækker sig ud over perioden 2002-2006, som er fastsat i de generelle finansielle overslag. Den foreslåede femårige budgetperiode (2003-2007) er derfor blevet ændret og det samlede finansielle referencebeløb tilpasset i overensstemmelse hermed.

Hvad angår beregningsgrundlaget for det tilskudsbeløb, der skal ydes til trafikoverflytningsprojekter, er Rådet af den opfattelse, at der ikke er nogen grund til eksplicit at henvise til begrebet eksterne omkostningsbesparelser, navnlig da der endnu ikke findes en almindeligt accepteret metode til internalisering af disse omkostninger. I stedet henviser den fælles holdning til et vejledende beløb, som oprindeligt blev fastsat af Kommissionen, på 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgods. Rådet mener dog, at der i fremtiden kan foreslås tilpasninger af det vejledende tilskudsbeløb på grundlag af en regelmæssig vurdering af udviklingen af differentieringerne af de eksterne omkostninger og eventuelle fremtidige drøftelser om metoderne for internalisering af eksterne omkostninger. Med henblik på at sikre den nødvendige fleksibilitet i administrationen af programmet fremhæver den fælles holdning desuden, at dette vejledende beløb kan tilpasses i overensstemmelse med kvaliteten af eller den faktiske miljøfordel ved hvert enkelt projekt, som forelægges.

Der er enighed i Rådet om, at programmet bør betragtes som et markedsbaseret instrument, og det mener ikke, at ydelsen af tilskud vil medføre nogen risiko for konkurrencefordrejning i et omfang, som skader den fælles interesse. Ud over den generelle henvisning til de relevante markeder fastslås det derfor specifikt i den fælles holdning, at der ikke bør være nogen konkurrencefordrejning mellem andre transportformer end vejtransport eller inden for den enkelte transportform. Det fremgår også af den fælles holdning, at en eventuel ydelse af statsstøtte til projekter, hvortil der ydes tilskud i henhold til programmet, skal være forenelig med Fællesskabets generelle regler om statsstøtte og ligge inden for de grænser, der er fastlagt for hver projekttype. Såfremt et projekt kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, er der endvidere indføjet en bestemmelse om, at ansøgeren skal dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.

Rådet anser det for hensigtsmæssigt at medtage supplerende infrastrukturudgifter blandt de udgifter, der er berettiget til tilskud. For at sikre programmernes grundlæggende mål bestemmer den fælles holdning imidlertid, at sådanne udgifter skal forblive marginale og være nødvendige for at nå projektets mål.

Endelig finder Rådet med hensyn til procedurerne for det udvalg, der skal bistå Kommissionen med administrationen af projektet, at de forskellige opgaver, der skal udføres af udvalget, bedst kan gennemføres i overensstemmelse med forvaltningsproceduren, der er fastlagt i reglerne for udøvelse af de gennemførelsesbeføjelser, som er tillagt Kommissionen.

III. **ÆNDRINGER**

Rådet er enig i de synspunkter, der kommer til udtryk i Europa-Parlamentets førstebehandlingsudtalelse. Som udtryk for denne enighed har den fælles holdning direkte overtaget nogle af de ændringer, som Parlamentet har foreslået, mens den på andre punkter afspejler substansen i Parlamentets udtalelse.

— Rådet er enig med Parlamentet i, at fremme af intermodalitet udtrykkeligt bør nævnes som et grundlæggende mål for programmet, og har indsat den ordlyd, som Parlamentet har foreslået, i den fælles holdning (betragtning 4, artikel 1 og artikel 2, litra a)). Der er tilsvarende indføjet en henvisning til målet om at aflaste vejgodstransportsystemet (betragtning 4).

— Rådet har i fuld overensstemmelse med Parlamentets udtalelse nedsat de vejledende minimumstærskler for tilskud til hver af de tre projekttyper til halvdelen af de beløb, som Kommissionen har foreslået. Rådet finder det dog ikke nødvendigt at indføre en ny, særlig lav minimumstærskel for trafikoverflytningsprojekter, som går ud på at udvide de eksisterende tjenesteydelser; det mener, at de andre ændringer, som det har indføjet (i betragtning 9, artikel 5, stk. 1, og artikel 5, stk. 3) for at sikre den nødvendige fleksibilitet ved udvælgelsen af projekter, tager behørigt hensyn til Parlamentets betænkeligheder i den forbindelse.

— Rådet er enig med Parlamentet i, at refusionen af udgifter, som er påløbet fra datoen for indgivelse af ansøgningen om tilskud i henhold til programmet, bør afhænge af den endelige godkendelse af EF-tilskud til det pågældende projekt. De ændringer, der i den forbindelse er foreslået i Parlamentets udtalelse, er blevet indføjet i den fælles holdning (artikel 5, stk. 2, artikel 6, stk. 4, og artikel 7, stk. 3).

— Med hensyn til katalysatorprojekter (artikel 6, stk. 1, litra c)) afspejler den fælles holdning, at Rådet er enigt med Parlamentet i, at det vil være hensigtsmæssigt at gøre det helt klart, at programmet også har som mål at mindske trængselen i vejtransporten.

— Rådet finder ligesom Parlamentet, at programmet ikke bør føre til overflytning fra en transportform, som er et alternativ til vejtransport, til en anden. Dette princip er fastslået klart i den fælles holdning i bestemmelserne vedrørende de tre projekttyper (artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, stk. 1, litra e), og artikel 7, stk. 1, litra c)).

— Rådet mener, at overflytning fra vejtransport til kombinerede transportformer bør fremmes, også i tilfælde, hvor vejtransport indgår i denne kombination. Som det udtrykkeligt er fremhævet i hele teksten til denne fælles holdning, bør vejtransport dog ske over så korte afstande som muligt (betragtning 4, artikel 1, stk. 2, litra a), artikel 5, stk. 1, litra a), artikel 6, stk. 1, litra c)).

— Endelig er Rådet enig med Parlamentet i, at evalueringsprocedurerne også bør give mulighed for en effektiv overvågning og optimal opfølgning af gennemførelsen af programmet, herunder gennemførelsen af budgettet. Med henblik herpå indeholder den fælles holdning en forpligtelse for Kommissionen til regelmæssigt at underrette programmets forvaltningsudvalg om den finansielle gennemførelse af programmet og alle de finansierede projekter (artikel 14).

Derudover indeholder den fælles holdning en række mindre ændringer og præciseringer af Kommissionens forslag i overensstemmelse med de principper, som der er redegjort for i del II i dette dokument. De vedrører bl.a. fastlæggelsen af målet for den foreslåede forordning, definitionerne, betingelserne for ydelse af tilskud, prioriteterne i forbindelse med katalysatorprojekter og formidlingen af resultaterne af projekterne.