GEMEINSAMER STANDPUNKT (EG) Nr. 37/2003

vom Rat festgelegt am 25. April 2003

im Hinblick auf den Erlass der Verordnung (EG) Nr. . . ./2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom . . . über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Programm Marco Polo")

(2003/C 153 E/03)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND
DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen [3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags [4],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Auf der Tagung des Europäischen Rates in Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 wurde ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung erhoben.

(2) Werden keine entschiedenen Maßnahmen ergriffen, wird der gesamte Straßengüterverkehr in Europa bis 2010 um rund 50 % zunehmen. Dies würde zu einer Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um rund 12 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr führen.

(3) Im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 — Weichenstellungen für die Zukunft" hat die Kommission vorgeschlagen, Maßnahmen zu ergreifen, die die Marktanteile in den einzelnen Transportsparten bis 2010 auf den Stand von 1998 zurückführen sollen. Dies wird den Boden für eine Verkehrsverlagerung ab 2010 vorbereiten.

(4) Es ist erforderlich, ein Programm (im Folgenden „Programm Marco Polo" oder „Programm" genannt) einzurichten, um die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern, die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems in der Gemeinschaft zu steigern, die Intermodalität zu stärken und somit zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem beizutragen. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollten mit dem Programm Aktionen in den Sektoren Güterverkehr und Logistik sowie auf anderen relevanten Märkten unterstützt werden. Diese Aktionen sollten dazu beitragen, bei der Aufteilung der Fracht auf die verschiedenen Verkehrsträger den Stand von 1998 zu halten, indem ein Beitrag dazu geleistet wird, das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu verlagern.

(5) Das Programm Marco Polo wird drei Arten von Aktionen umfassen: erstens Aktionen zur Verkehrsverlagerung, die sich darauf konzentrieren sollten, so viel Güteraufkommen wie unter den gegenwärtigen Marktbedingungen möglich von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern; zweitens katalytische Aktionen, die eine Änderung der Art und Weise bewirken sollten, in der der nicht straßengebundene Güterverkehr in der Gemeinschaft durchgeführt wird; drittens gemeinsame Lernaktionen, die den Wissensstand in der Güterlogistikbranche verbessern und fortgeschrittene Methoden und Verfahren der Zusammenarbeit auf dem Güterverkehrsmarkt fördern sollten.

(6) Aktionen müssen das Hoheitsgebiet von mindestens zwei Ländern betreffen. Sind die beiden Länder Mitgliedstaaten oder andere Staaten, die gemäß den Bedingungen dieser Verordnung am Programm Marco Polo beteiligt sind, werden die Kosten, die den teilnehmenden Unternehmen entstehen, bis zu den in der Verordnung festgelegten Höchstbeträgen vom Programm getragen.

(7) Damit die europäische Dimension der Aktionen zum Ausdruck kommt, sollte die Zusammenarbeit von Unternehmen gefördert werden, die in verschiedenen Ländern niedergelassen sind und als Konsortium eine Aktion vorlegen.

(8) Den Antragstellern sollte es ermöglicht werden, neue oder gegebenenfalls bereits laufende Vorhaben vorzuschlagen, die den gegenwärtigen Marktbedürfnissen am besten entsprechen. Geeignete Vorhaben sollten nicht durch eine zu starre Definition der zulässigen Aktionen von vornherein ausgeschlossen werden. Insbesondere sollte es aufgrund der Flexibilität, die der Kommission, die von dem Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 1 unterstützt wird, bei der Auswahl von Vorhaben eingeräumt wird, möglich sein, eine Finanzhilfe der Gemeinschaft auch für Vorhaben zu gewähren, die zwar Wirkung zeigen, deren Volumen aber unterhalb des Richtwertes für die Mindestförderschwellen liegt.

---

[1] ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 354.

[2] ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 37.

[3] ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 15.

[4] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 25. September 2002 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 25. April 2003 und Beschluss des Europäischen Parlaments vom . . . (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(9) Unter gewissen Umständen kann der Nutzen des Ausbaus eines bestehenden Dienstes im Hinblick auf die zusätzliche Verkehrsverlagerung, die Qualität, die umweltbezogenen Vorteile und die Nachhaltigkeit mindestens ebenso groß sein wie der Nutzen im Falle der Aufnahme eines neuen Dienstes, die mit erheblichen Ausgaben verbunden ist.

(10) Damit die gewährte Starthilfe für Aktionen zur Verkehrsverlagerung transparent, objektiv und klar begrenzt ist, sollten ihr die Kosten zugrunde gelegt werden, die der Gesellschaft erspart werden, wenn statt des ausschließlichen Straßentransports der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern genutzt werden. Aus diesem Grund hat die Kommission als Finanzhilfe einen Richtbetrag von 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung festgelegt.

(11) In Anbetracht der Bedeutung, die der Frage der Internalisierung der externen Kosten, insbesondere der Umweltkosten, sowohl im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" als auch in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (Göteborg) beigemessen wird, sowie der Schnelligkeit der Veränderungen, denen der Verkehrsmarkt unterliegt, sollte die Möglichkeit bestehen, die künftigen Arbeiten über das Vorgehen zur Internalisierung externer Kosten zu berücksichtigen, die Entwicklung der Unterschiede der externen Kosten regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls eine entsprechende Änderung des Richtbetrags für die Finanzhilfe vorzuschlagen.

(12) Die Ergebnisse von katalytischen Aktionen und gemeinsamen Lernaktionen des Programms sollten angemessen verbreitet werden, um Nachnutzung, Publizität und Transparenz zu gewährleisten.

(13) Bei der Auswahl und während der Laufzeit eines Vorhabens ist sicherzustellen, dass das gewählte Vorhaben tatsächlich einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik leistet und keine unannehmbaren Wettbewerbsverzerrungen bewirkt. Die Kommission sollte daher die Durchführung dieser Verordnung einer Bewertung unterziehen. Sie sollte spätestens am 31. Dezember 2006 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo vorlegen, gegebenenfalls zusammen mit einem Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung.

(14) Da das Ziel des Programms Marco Polo auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs des Programms besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.

(15) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse [1] erlassen werden.

(16) Es wird ein finanzieller Bezugsrahmen im Sinne von Nummer 33 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 6. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin und die Verbesserung des Haushaltsverfahrens für die gesamte Laufzeit des Programms in diese Verordnung aufgenommen, ohne die im Vertrag festgelegten Zuständigkeiten der Haushaltsbehörde zu berühren.

(17) Um die Finanzierung gemäß dieser Verordnung möglichst schnell durchführen zu können, sollte die Verordnung so bald wie möglich nach ihrem Erlass in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ZIEL, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Ziel

Diese Verordnung schafft ein Finanzierungsinstrument, im Folgenden „Programm Marco Polo" oder „Programm" genannt, mit dem Ziel der Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr, der Steigerung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems und der Stärkung der Intermodalität und um somit einen Beitrag zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem, für den Zeitraum vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2010 zu leisten, damit bis zum Abschluss des Programms eine Verlagerung des erwarteten jährlichen Gesamtwachstums des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs, gemessen in Tonnenkilometern, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, erreicht wird.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „Aktion": ein auf den Logistikmarkt bezogenes Vorhaben, das von Unternehmen durchgeführt wird und zur Verringerung von Überlastungen im Straßengüterverkehrssystem und/oder zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems durch Optimierung des Vor- und Nachlaufs in intermodalen Verkehrsketten im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beiträgt;

[1] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

b) „Aktion zur Verkehrsverlagerung“: ein Vorhaben, durch das unmittelbar und unverzüglich Güterverkehrsaufkommen von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, verlagert wird, ohne dass dies eine katalytische Aktion darstellt;

c) „katalytische Aktion“: eine innovative Aktion, die darauf abzielt, gemeinschaftsrelevante strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt werden, beeinträchtigen; im Sinne dieser Begriffsbestimmung sind „strukturelle Markthemmnisse“ alle nicht regulierungsbedingten, tatsächlichen und nicht nur vorübergehenden Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens der Güterverkehrskette;

d) „gemeinsame Lernaktion“: eine Aktion, die auf eine Verbesserung der Zusammenarbeit zur strukturellen Optimierung der Arbeitsmethoden und Verfahren in der Güterverkehrskette unter Berücksichtigung der Logistikanforderungen abzielt;

e) „Begleitmaßnahme“: eine Maßnahme, mit der laufende oder künftige Aktionen vorbereitet oder unterstützt werden sollen, unter anderem Verbreitungstätigkeiten und Projektüberwachung und -bewertung und die Sammlung und Analyse statistischer Daten. Maßnahmen, die der Vermarktung von Erzeugnissen, Verfahren oder Dienstleistungen dienen, Marketingaktivitäten und Verkaufsförderung gelten nicht als „Begleitmaßnahmen“;

f) „vorbereitende Maßnahme“: eine Maßnahme zur Vorbereitung einer katalytischen Aktion, wie beispielsweise Studien zur technischen, betrieblichen oder finanziellen Durchführbarkeit und die Erprobung von Ausrüstungen;

g) „Konsortium“: eine Vereinbarung, nach der mindestens zwei Unternehmen eine Aktion gemeinsam durchführen und deren Risiko gemeinsam tragen;

h) „Unternehmen“: jedes Gebilde, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von seiner Rechtsform und Finanzierung;

i) „Zusatzmaßnahme“: eine zur Erreichung der Ziele von „Aktionen zur Verkehrsverlagerung“ oder „katalytischen Aktionen“ notwendige, aber untergeordnete Maßnahme;

j) „Tonnenkilometer“: die Beförderung einer Tonne Fracht oder ihres volumetrischen Äquivalents über eine Entfernung von einem Kilometer;

k) „nahe gelegenes Drittland“: einen Staat, der nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, oder einen Beitrittskandidaten zur Europäischen Union, der eine gemeinsame Grenze mit der Europäischen Union oder eine Küste an einem umschlossenen oder halbumschlossenen Meer hat, das an die Europäische Union angrenzt.

Artikel 3

Anwendungsbereich

(1) Das Programm Marco Polo umfasst Aktionen zur Verkehrsverlagerung, katalytische Aktionen und gemeinsame Lernaktionen, die

a) das Hoheitsgebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten betreffen oder

b) das Hoheitsgebiet mindestens eines Mitgliedstaats und das Hoheitsgebiet eines nahe gelegenen Drittlands betreffen.

(2) Betrifft eine Aktion das Hoheitsgebiet eines Drittlands, so werden Kosten, die im Hoheitsgebiet dieses Landes entstehen, im Rahmen des Programms nicht übernommen, ausgenommen unter den in den Absätzen 3 und 4 genannten Bedingungen.

(3) An dem Programm können sich Länder, die Beitrittskandidaten sind, beteiligen. Die Beteiligung unterliegt den Bedingungen der Assoziationsabkommen mit diesen Ländern und den Bestimmungen, die in dem Beschluss des Assoziationsrats für das jeweilige Land vorgesehen werden.

(4) An dem Programm können sich auch Länder, die Mitglieder der EFTA oder des EWR sind, auf der Grundlage zusätzlicher Mittel und gemäß den mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren beteiligen.

KAPITEL II

FÖRDERUNGSWÜRDIGE ANTRAGSTELLER UND AKTIONEN

Artikel 4

Förderungswürdige Antragsteller

(1) Vorhaben sind in der Regel von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder in mindestens einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland vorzuschlagen.

(2) Gegebenenfalls an dem Vorhaben beteiligte Unternehmen mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft und außerhalb der gemäß Artikel 3 Absätze 3 und 4 beteiligten Länder erhalten auf keinen Fall eine Gemeinschaftsunterstützung nach dem Programm.

Artikel 5

Aktionen zur Verkehrsverlagerung

(1) Aktionen zur Verkehrsverlagerung, gegebenenfalls einschließlich der durch die Weiterentwicklung bestehender Dienste entstehenden zusätzlichen Verkehrsverlagerung, sind nach dem Programm unter folgenden Bedingungen förderungswürdig:

a) Von der Aktion zur Verkehrsverlagerung wird eine tatsächliche, substanzielle, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, erwartet.

b) Nach einem realistischen Geschäftsplan wird die Aktion zur Verkehrsverlagerung nach höchstens 36 Monaten gemeinschaftlicher Unterstützung eigenständig lebensfähig sein.

c) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie das gemeinsame Interesse schädigt.

d) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.

(2) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 30 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben für Infrastruktur-Zusatzmaßnahmen kann, sofern sie geringfügig sind, ebenfalls eine Finanzhilfe der Gemeinschaft bis zu einer Höchstgrenze von 30 % geleistet werden. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.

(3) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft nach Absatz 2, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.

Die Kommission kann nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.

(4) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird auf der Grundlage von Förderverträgen gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 38 Monate.

Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 38 Monaten hinaus nicht verlängert werden.

(5) Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Verkehrsverlagerung entspricht 250 Millionen Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von 500 000 EUR.

Artikel 6

Katalytische Aktionen

(1) Katalytische Aktionen sind nach dem Programm unter folgenden Bedingungen förderungswürdig:

a) Die katalytische Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 48 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.

b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen innovativ.

c) Von der katalytischen Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, erwartet. Von der katalytischen Aktion wird eine Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr, nicht aber eine Verlagerung zwischen den Sektoren Kurzstreckenseeverkehr, Schiene und Binnenschifffahrt, erwartet.

d) Für die katalytische Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.

e) Die katalytische Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie das gemeinsame Interesse schädigt.

f) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.

(2) Im Rahmen der Zielsetzungen des Weißbuchs der Kommission mit dem Titel „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft" kommt den katalytischen Aktionen, mit denen neue Konzepte, wie das Konzept der „Hochgeschwindigkeitsseewege" umgesetzt werden, eine besondere Bedeutung zu.

Die katalytischen Aktionen in Verkehrsmärkten sollten vorzugsweise in den transeuropäischen Netzen im Sinne der Entscheidung Nr. 1692/96/EG [1] oder in den gesamteuropäischen Verkehrskorridoren und -zonen erfolgen.

(3) Die Ergebnisse und die Methoden katalytischer Aktionen werden verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

(4) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen, beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben für Infrastruktur-Zusatzmaßnahmen, die für die Erreichung der Ziele der Aktion erforderlich sind, kann, sofern sie geringfügig sind, ebenfalls eine Finanzhilfe der Gemeinschaft bis zu einer Höchstgrenze von 35 % geleistet werden. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.

(5) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 50 Monate.

Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 50 Monaten hinaus nicht verlängert werden.

(6) Die im Auswahlverfahren für solche Aktionen zu berücksichtigenden politisch vorrangigen Ziele werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Die Kommission, die von dem Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 1 unterstützt wird, kann die politisch vorrangigen Ziele von Zeit zu Zeit überprüfen.

(7) Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt 1,5 Millionen EUR.

Artikel 7

Gemeinsame Lernaktionen

(1) Gemeinsame Lernaktionen sind nach dem Programm unter folgenden Bedingungen förderungswürdig:

a) Die Aktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen und dauert höchstens 24 Monate.

b) Die Aktion ist auf europäischer Ebene innovativ.

c) Die Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie das gemeinsame Interesse schädigt.

d) Für die gemeinsame Lernaktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.

(2) Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

(3) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen ist auf höchstens 50 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.

[1] ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 1346/2001/EG (ABl. L 185 vom 6.7.2001, S. 1).

(4) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 26 Monate.

Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 26 Monaten hinaus nicht verlängert werden.

(5) Die im Auswahlverfahren für solche Aktionen zu berücksichtigenden politisch vorrangigen Ziele werden nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren festgelegt.

Die Kommission, die von dem Ausschuss nach Artikel 12 Absatz 1 unterstützt wird, kann die politisch vorrangigen Ziele von Zeit zu Zeit überprüfen.

(6) Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine gemeinsame Lernaktion beträgt 250 000 EUR.

Artikel 8

Einzelvorschriften

Die Kommission erlässt nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren Einzelvorschriften für die Verfahren zur Einreichung, Auswahl, Durchführung und Verbreitung und für die Anforderungen an die Einzelberichterstattung und Prüfung betreffend Aktionen nach dem Programm.

Artikel 9

Staatliche Beihilfen

Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen im Rahmen des Programms schließt die Gewährung nationaler, regionaler oder lokaler öffentlicher Mittel oder staatlicher Beihilfen für die gleichen Aktionen nicht aus, sofern diese Beihilfen mit den Regelungen des Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar sind und die für die jeweilige Aktionsart festgelegten Grenzen des Artikels 5 Absatz 2 bzw. des Artikels 6 Absatz 4 bzw. des Artikels 7 Absatz 3 nicht überschritten werden.

KAPITEL III

EINREICHUNG UND AUSWAHL VON AKTIONEN

Artikel 10

Einreichung von Aktionen

Aktionen sind der Kommission gemäß den nach Artikel 8 erlassenen Einzelvorschriften einzureichen. Dabei sind alle notwendigen Angaben zu machen, damit die Kommission ihre Auswahl gemäß Artikel 11 treffen kann.

Artikel 11

Auswahl von Aktionen — Gewährung der Finanzhilfe

Eingereichte Aktionen werden von der Kommission bewertet. Die Kommission entscheidet über die Gewährung einer Finanzhilfe nach dieser Verordnung, indem sie bei der Auswahl der Aktionen das in Artikel 1 genannte Ziel sowie die in den Artikeln 5, 6 oder 7 genannten Bedingungen berücksichtigt. Bei der Auswahl werden der jeweilige Umweltnutzen der vorgeschlagenen Aktionen und ihr Beitrag zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr berücksichtigt. Der Beschluss wird nach dem in Artikel 12 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.

Die Kommission setzt die Begünstigten und die Mitgliedstaaten von ihrem Beschluss in Kenntnis.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 12

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

(3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 13

Haushalt

Der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Betrag für die Durchführung des Programms Marco Polo beläuft sich für den Zeitraum vom 1. Januar 2003 bis 31. Dezember 2006 auf 75 Mio. EUR.

Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen der Finanziellen Vorausschau bewilligt.

Artikel 14

Mittel für Begleitmaßnahmen und die Programmbewertung

Bis zu 5 % der in dieser Verordnung vorgesehenen Haushaltsmittel werden für Begleitmaßnahmen und die unabhängige Bewertung der Durchführung der Artikel 5, 6 und 7 reserviert.

Artikel 15

Bewertung

(1) Die Kommission informiert den Ausschuss mindestens einmal im Jahr über die finanzielle Abwicklung des Programms und gibt eine aktuelle Darstellung des Stands aller im Rahmen des Programms finanzierten Aktionen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen spätestens bis zum 31. Dezember 2006 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo im Hinblick auf das Programmziel vor und fügt gegebenenfalls einen Vorschlag zur Änderung dieser Verordnung bei.

Artikel 16

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu ...

Im Namen des Europäischen Parlaments

Der Präsident

Im Namen des Rates

Der Präsident

BEGRÜNDUNG DES RATES

I. EINLEITUNG

Der Rat hat am 5. Dezember 2002 im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (Artikel 251 EGV) eine politische Einigung über den Entwurf der Verordnung über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Programm Marco Polo) erzielt [1]. Der Rat hat seinen gemeinsamen Standpunkt nach Überarbeitung des Textes durch die Rechts- und Sprachsachverständigen am 25. April 2003 festgelegt.

Bei der Festlegung seines Standpunkts hat der Rat die in erster Lesung am 25. September 2002 [2] ergangene Stellungnahme des Europäischen Parlaments sowie die Stellungnahmen des Wirtschafts- und Sozialausschusses [3] und des Ausschusses der Regionen [4] berücksichtigt.

Mit der Verordnung wird die Einführung eines Finanzierungsinstruments angestrebt, mit dem die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger — Kurzstreckenseeverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt — gefördert werden soll, um die Überlastung des Straßennetzes zu verringern und die Intermodalität zu stärken und dadurch die Umweltfreundlichkeit der Verkehrssysteme zu verbessern.

Mit dem Programm, das sich auf die Erfahrungen aus dem Programm PACT (Pilotaktionen für den kombinierten Verkehr, 1997—2001) stützt, wird konkret angestrebt, den bis 2010 erwarteten Zuwachs im Straßengüterverkehr (12 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr) auf andere Verkehrsträger zu verlagern und somit bei der Aufteilung des Güterverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger den Stand von 1998 zu halten.

Im Rahmen des Programms Marco Polo sollen dreierlei Aktionen finanziert werden:

— *Aktionen zur Verkehrsverlagerung,* bei denen Starthilfen für neue nicht straßengebundene Güterverkehrsdienste gewährt werden sollen, um eine sofortige Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger zu erreichen;

— *katalytische Aktionen* zugunsten innovativer Projekte, mit denen den strukturellen Unzulänglichkeiten der Verkehrsmärkte entgegengewirkt werden soll;

— *gemeinsame Lernaktionen,* mit denen die Zusammenarbeit und der Austausch von Know-how zwischen den auf dem Güterlogistikmarkt tätigen Unternehmen verstärkt werden sollen, um die Umweltfreundlichkeit des Sektors zu verbessern.

II. ANALYSE DES GEMEINSAMEN STANDPUNKTS

Der Rat teilt die Besorgnisse des Parlaments hinsichtlich der zunehmenden Überlastung der Straßenverkehrswege sowie der Auswirkungen der Verkehrssysteme auf die Umwelt im Allgemeinen. Der Rat begrüßt es daher, dass ein Programm zur Förderung der Intermodalität durch die Unterstützung unternehmerischer Aktionen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Verkehrsträger des Kurzstreckenseeverkehrs, des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt eingerichtet werden soll.

Der Rat misst der europäischen Dimension des Programms große Bedeutung bei. Er unterstützt daher den Grundsatz, wonach das Programm allen beitrittswilligen Ländern sowie den EFTA- und den EWR-Mitgliedstaaten offen steht, sowie die Möglichkeit, dass das Hoheitsgebiet eines nahe gelegenen Drittlands entsprechend der in dem gemeinsamen Standpunkt festgelegten Begriffsbestimmung mit einbezogen werden kann. Unter weiterer Hervorhebung dieses Aspekts wird in dem gemeinsamen Standpunkt betont, dass die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen, die in verschiedenen Ländern niedergelassen sind und die als Konsortium ein Aktionsprojekt vorlegen, gefördert werden sollte.

---

[1] Die Kommission hat ihren Vorschlag am 4. Februar 2002 vorgelegt (ABl. C 126 E vom 28.5.2002, S. 354).

[2] Dok. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

[3] ABl. C 241 vom 7.10.2002, S. 37.

[4] ABl. C 278 vom 14.11.2002, S. 15.

Der Rat vertritt die Auffassung, dass das Programm flexibel gehandhabt werden müsste, damit die angestrebten Ziele erreicht werden können, und dass die Qualität der Vorhaben das vorrangige Kriterium für eine Gewährung von Finanzhilfen durch die Gemeinschaft sein sollte. Seines Erachtens müssten die Mindestförderschwellen so angesetzt werden, dass wirkungsvolle kleinere bzw. von kleineren Unternehmen vorgelegte Projekte nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Wie in dem gemeinsamen Standpunkt festgelegt sollen die Mindestförderschwellen außerdem so gehandhabt werden, dass vermieden wird, dass geeignete Projekte durch eine zu starre Definition der förderwürdigen Aktionen nicht eingereicht werden oder keine Förderung erhalten. In diesem Sinne sollte es nach Auffassung des Rates auch möglich sein, den Ausbau bereits bestehender Dienste zu unterstützen, sofern damit ein im Hinblick auf eine zusätzliche Verkehrsverlagerung und einen verbesserten Umweltschutz mit der Aufnahme neuer Dienste vergleichbarer Nutzen verbunden wäre. Des Weiteren erwartet der Rat, dass die förderungswürdigen Aktionen substanzielle (im Fall der Aktionen zur Verkehrsverlagerung) und messbare (im Fall der Aktionen zur Verkehrsverlagerung und der katalytischen Aktionen) Auswirkungen haben.

Was den finanziellen Gesamtbezugsrahmen des Programms anbelangt, so hält es der Rat für angebracht, dass die Veranschlagung im Haushaltsplan auf den von der allgemeinen finanziellen Vorausschau erfassten Zeitraum von 2002 bis 2006 beschränkt bleibt. Der vorgeschlagene Fünfjahreszeitraum (2003—2007) wurde daher geändert und der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Gesamtbetrag entsprechend angepasst.

Hinsichtlich der Grundlage für die Berechnung der Höhe der für Aktionen zur Verkehrsverlagerung zu bewilligenden Finanzhilfe vertritt der Rat die Auffassung, dass keine Veranlassung besteht, ausdrücklich auf eine Einsparung externer Kosten Bezug zu nehmen, da insbesondere noch keine allgemein anerkannte Methode zur Internalisierung dieser Kosten existiert. Stattdessen wird in dem gemeinsamen Standpunkt der ursprünglich von der Kommission festgesetzte Richtbetrag von 1 Euro je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung angegeben. Nach Ansicht des Rates könnten jedoch in Zukunft Anpassungen des Richtbetrags für die Finanzhilfe vorgeschlagen werden, die auf einer regelmäßigen Überprüfung der Entwicklung bei den Unterschieden der externen Kosten und auf möglichen künftigen Arbeiten betreffend das Vorgehen zur Internalisierung externer Kosten basieren müssten. In dem gemeinsamen Standpunkt wird ferner betont, dass — um die erforderliche Flexibilität bei der Verwaltung des Programms zu gewährleisten — dieser Richtbetrag entsprechend der Qualität und des Umweltnutzens jedes einzelnen vorgelegten Vorhabens angepasst werden könnte.

Der Rat teilt die Auffassung, wonach dieses Programm als marktgesteuertes Instrument betrachtet werden sollte; seines Erachtens darf die Gewährung von Beihilfen keinesfalls das Risiko einer Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes mit sich bringen, dass diese das gemeinsame Interesse schädigt. Zusätzlich zu der allgemeinen Bezugnahme auf die relevanten Märkte wird in dem gemeinsamen Standpunkt speziell darauf hingewiesen, dass es zu keiner Wettbewerbsverzerrung zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren kommen darf. In dem gemeinsamen Standpunkt wird ferner festgelegt, dass die etwaige Gewährung staatlicher Beihilfen für Aktionen, die im Rahmen dieses Programms Finanzhilfen erhalten, mit den allgemeinen Regelungen der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen vereinbar sein muss, und dass die für die jeweilige Aktionsart festgesetzten Grenzen nicht überschritten werden dürfen. Daneben wurde für den Fall, dass eine Aktion Dienstleistungen Dritter beinhaltet, die nicht dem betreffenden Konsortium angehören, eine Bestimmung aufgenommen, um dafür zu sorgen, dass der Antragsteller nachweist, dass der Dienstleister in einem transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahren ausgewählt wurde.

Der Rat hält es für angemessen, auch für Ausgaben für Infrastruktur-Zusatzmaßnahmen die Möglichkeit von Finanzhilfen vorzusehen. Um die Erreichung der eigentlichen Ziele des Programms zu gewährleisten, wird in dem gemeinsamen Standpunkt jedoch festgelegt, dass solche Ausgaben nur geringfügig sein dürfen und zur Verwirklichung der Ziele der Aktion erforderlich sein müssen.

Was schließlich die Funktionsweise des Ausschusses angeht, der die Kommission bei der Verwaltung des Vorhabens unterstützen soll, so vertritt der Rat die Auffassung, dass der Ausschuss der Vielfalt der ihm übertragenen Aufgaben am besten gemäß dem Verwaltungsverfahren gerecht werden kann, das in den Bestimmungen für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse festgelegt ist.

III. **ABÄNDERUNGEN**

Der Rat teilt die vom Europäischen Parlament in dessen erster Lesung des Vorschlags geäußerten Ansichten. Diese Zustimmung kommt darin zum Ausdruck, dass einige der vom Parlament vorgeschlagenen Abänderungen direkt in den gemeinsamen Standpunkt übernommen worden sind, während er in anderen Punkten der Stellungnahme des Parlaments inhaltlich Rechnung trägt.

— Der Rat teilt die Auffassung des Parlaments, wonach die Intermodalität ausdrücklich als eines der grundlegenden Ziele des Programms genannt werden sollte, und hat den vom Parlament vorgeschlagenen Wortlaut in den gemeinsamen Standpunkt aufgenommen (Erwägungsgrund 4 sowie Artikel 1 und Artikel 2 Buchstabe a). Desgleichen wurde ein Verweis auf die Verringerung der Überlastung des Straßennetzes aufgenommen (Erwägungsgrund 4).

— Der Rat hat den Richtwert für die Mindestförderschwelle für jede der drei Aktionsarten auf die Hälfte der von der Kommission vorgeschlagenen Beträge herabgesetzt und entspricht damit völlig der Stellungnahme des Parlaments. Der Rat hält es indessen nicht für erforderlich, eine neue, besonders niedrige Mindestschwelle für Aktionen zur Verkehrsverlagerung, bei denen es um einen Ausbau bestehender Dienste geht, festzulegen; seines Erachtens wird den diesbezüglichen Bedenken des Parlaments durch andere vom Rat vorgenommene Abänderungen, mit denen die erforderliche Flexibilität bei der Auswahl der Aktionen sichergestellt werden soll (Erwägungsgrund 9 sowie Artikel 5 Absätze 1 und 3), gebührend Rechnung getragen.

— Der Rat schließt sich der Auffassung des Parlaments an, wonach die Erstattung von Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags auf Finanzhilfe im Rahmen des Programms getätigt werden, von der endgültigen Bewilligung der finanziellen Unterstützung des betreffenden Vorhabens durch die Gemeinschaft abhängig gemacht werden sollte. Die in der Stellungnahme des Parlaments enthaltenen entsprechenden Abänderungen wurden in den gemeinsamen Standpunkt übernommen (Artikel 5 Absatz 2, Artikel 6 Absatz 4 und Artikel 7 Absatz 3).

— Was die katalytischen Aktionen (Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c) angeht, so kommt in dem gemeinsamen Standpunkt die mit der Stellungnahme des Parlaments übereinstimmende Auffassung des Rates zum Ausdruck, wonach deutlich darauf hingewiesen werden sollte, dass das Programm auch dem Ziel der Verringerung der Überlastung des Straßenverkehrs dient.

— Wie auch das Parlament vertritt der Rat die Ansicht, dass das Programm nicht zur Verlagerung zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum Straßentransport darstellen, führen darf. Dieser Grundsatz wird in dem gemeinsamen Standpunkt in den Bestimmungen für die drei Aktionsarten ausdrücklich genannt (Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c), Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e) und Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c)).

— Nach Auffassung des Rates sollte eine Verlagerung vom Straßengüterverkehr auf eine Kombination von Verkehrsträgern auch in den Fällen gefördert werden, in denen der Straßengüterverkehr einen Teil der Kombination bildet. In dem Text des gemeinsamen Standpunkts wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Straßenabschnitte so kurz wie möglich sein sollten (Erwägungsgrund 4, Artikel 1, Artikel 2 Buchstabe a), Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a), Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c)).

— Schließlich teilt der Rat die Auffassung des Parlaments, wonach mit den Bewertungsverfahren eine effiziente Überwachung der Programmdurchführung — auch in Bezug auf die Durchführung des Haushaltsplans — und optimale Begleitmaßnahmen ermöglicht werden sollten. Zu diesem Zweck beinhaltet der gemeinsame Standpunkt die Verpflichtung für die Kommission, den Verwaltungsausschuss des Programms regelmäßig über die finanzielle Abwicklung des Programms sowie den Stand aller finanzierten Vorhaben zu informieren (Artikel 14).

Des Weiteren enthält der gemeinsame Standpunkt einige kleinere Änderungen und Präzisierungen gegenüber dem Kommissionsvorschlag, die den in Abschnitt II dieses Dokuments dargelegten Grundsätzen folgen. Sie betreffen unter anderem die Formulierung des Ziels der vorgeschlagenen Verordnung, die Begriffsbestimmungen, die Voraussetzungen für die Bewilligung der Finanzhilfe, die Prioritäten bei den katalytischen Aktionen und die Verbreitung der Ergebnisse der Aktionen.