Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. …/2008 af om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (»Marco Polo II«)

KOM(2008) 847 endelig — 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 12. februar 2009 under henvisning til EF-traktatens artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

»*Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. …/2008 af om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer* (»Marco Polo II«)«

Den 13. januar 2009 henviste Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs præsidium det forberedende arbejde til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet.

Som følge af sagens hastende karakter udpegede EØSU på sin 452. plenarforsamling den 24.-25. marts 2009 (mødet den 24. marts) Nikolaos LIOLIOS til hovedordfører og vedtog med 97 stemmer for og 3 hverken for eller imod følgende udtalelse:

1. Sammenfatning og henstillinger

1.1 EØSU støtter Kommissionens politik, der sigter mod at gøre det muligt at overflytte den uundgåelige og forudsigelige vækst i vejgodstransporten til andre transportformer, men har samtidig hæftet sig ved de undertiden manglende ambitioner og midler.

1.2 EØSU er enig i de foreslåede foranstaltninger til ændring af forordningen, dvs.:

1.2.1 Overdragelse af forvaltningen af programmet til Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI).

1.2.2 Reduktion og forenkling af berettigelsestærskler for projekter.

1.2.3 Fordobling af tilskudsintensiteten fra 1 til 2 euro for hver forebyggelse eller overflytning af 500 tonkilometer vejgodstransport.

1.2.4 Fastsættelse af en ekstraordinært lav tærskel for projekter vedrørende indlandsskibsfart.

1.2.5 Tilladelse til enkeltvirksomheder til at søge om finansiel støtte.

1.2.6 Afskaffelse af tærsklen på 10 % på trafikforebyggelsesprojekter.

1.2.7 Medtagelse af transportelementet i beregningen af trafikoverflytningen.

1.2.8 Forenkling af finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur.

1.3 Efter EØSU's mening har Marco Polo-programmet ikke til fulde opfyldt de målsætninger, der oprindelig blev opstillet: programmet underpræsterer. Udvalget mener navnlig ikke, at det disponible budget (i alt 60 mio. euro) rækker til at overflytte 25 mia. tkm. I betragtning af den ikke ubetydelige besparelse på 9,15 EUR på de eksterne udgifter mener udvalget, at man bør gøre en større indsats for at finde de nødvendige bevillinger til overflytning af så mange tkm som muligt og for at opfylde de oprindeligt opstillede målsætninger. Under alle omstændigheder er de potentielle udgifter for samfundet som helhed meget større end den direkte økonomiske støtte til virksomhederne. Som udvalget understregede i udtalelse 842/2002 og udtalelse 247/2005, bør Kommissionen i programperioden foreslå en opjustering af budgettet, således at der kan tilvejebringes yderligere midler, hvis der forelægges et større antal forslag til projekter end forventet.

1.4 EØSU har med forbløffelse konstateret, at den nye forordning ikke indeholder nogen planer om at støtte små virksomheder eller at godtgøre deres udgifter i forbindelse med indgivelse af forslag, selv om dette blev nævnt og foreslået i konsekvensanalysen. Udvalget beklager, at Kommissionen ikke har taget dette forslag til sig, og foreslår, at denne foranstaltning udstrækkes til også at omfatte små virksomheder, fordi argumenterne er de samme, eftersom udarbejdelse af sådanne forslag også er en væsentlig udgift for disse virksomheder.

1.5 EØSU bifalder bestræbelserne på at nedbringe Kommissionens behandlingstid for godkendelse og finansiering af projekter. Udvalget finder dog, at man i et erhvervsmiljø i hastig udvikling, hvor reaktionstiden på udviklingen på markedet har afgørende betydning, især skal sørge for at nedbringe den tid, der anvendes på vurdering, godkendelse og støttetildeling til de enkelte projekter, f.eks. ved at forvurdere disse og standardisere en del af vurderingen.

1.6 EØSU mener ikke, at den geografiske spredning af de projektforslag, der har opnået støtte, har været optimal, hvilket ikke bidrager til opfyldelsen af EU's målsætninger eller til ligevægt mellem medlemsstaterne, når det gælder den nødvendige fremme af intermodal transport. Udvalget foreslår derfor, at programmet skal tage hensyn til de særlige problemer for landene i Sydeuropa og kystområderne langs Middelhavet. EØSU mener også, at programmet skal tage hensyn til særlige ugunstige forhold (f.eks. et lille jernbanenet, en stor kystlinje, mange øer osv.) i visse lande, således at også virksomheder i disse områder kan indgive forslag.

1.7 EØSU gentager sin tidligere holdning og mener, at der skal udarbejdes en undersøgelse om »nul lager«-filosofien og »cirkulerende lager«-konceptet med henblik på at vurdere konsekvenserne af disse for fremme eller ej af bæredygtige transportmidler. »Nul lager« begunstiger vejgodstransport, hvilket influerer på energiforbrug og miljøbeskyttelse. I den forbindelse skal man tage hele logistikkæden med i betragtning.

1.8 Efter EØSU's opfattelse bør man udnytte den viden, som vejgodstransportvirksomheder sidder inde med, gennem aktiv inddragelse af disse i programmer for overflytning af gods fra vejtransport til andre transportformer. Det foreslås i dette øjemed løbende at informere disse og at hjælpe dem med at ændre de modeller, som de anvender i deres produktionsproces.

1.9 EØSU finder, at når alle disponible midler ikke er blevet brugt, bør Kommissionen overveje at hæve loftet for finansiering (fra de nuværende 35 % for trafikoverflytningsprojekter, projekter for transport ad de indre vandveje, katalysatorprojekter, motorveje til søs-projekter og trafikforebyggelsesprojekter og de 50 % for fælles læring til henholdsvis 50 % og 75 %). Dette anses for nødvendigt for de små virksomheder, som har større forskel mellem faste og variable udgifter end de store virksomheder. Og specielt hvad angår katalysatorprojekter, foreslår EØSU en forøgelse af tilskuddet fra 2 euro per tkm til 3 euro per tkm, eftersom der er tale om innovative løsninger, der vil have en gavnlig effekt på flytning af godstransport fra vejene til andre transportformer og give genlyd i den offentlige mening.

1.10 EØSU foreslår Kommissionen dels at udarbejde indtil flere EU-retningslinjer for alle brugere og på alle EU's officielle sprog med en beskrivelse af samtlige intermodale terminaler i EU og deres karakteristika dels at træffe de fornødne foranstaltninger til at øge kendskabet til såvel finansieringsmekanismen som projekternes resultater og fordelene for de interesserede parter og slutbrugerne. EØSU mener desuden, at Kommissionen bør udarbejde konkrete planer til at fremme og udbrede kendskabet til programmet. EØSU foreslår i dette øjemed at afholde seminarer, dagsarrangementer og roadshows sammen med Kommissionen.

1.11 EØSU anbefaler at undersøge muligheden for blandt de projekter, der er støtteberettigede under Marco Polo II-programmet, at medtage projekter, som inddrager transport af flydende gods pr. rørledning eller gasrørledning til distributionsterminaler eller multimodale platforme.

1.12 EØSU mener, at den nuværende situation for søtransport og transport ad de indre vandveje bør undersøges i detaljer, da det skønnes vanskeligt at indføre intermodale systemer her på grund af opsplitningen på markedet. Et tegn på denne opsplitning er, at havkorridorprojekter ikke har tiltrukket ret mange ansøgninger (kun 9 % af forslagene i 2007 og 4 % i 2008), hvilket har betydet at kun få eller slet ingen forslag er blevet godkendt (ingen i 2008).

1.13 Udvalget insisterer på, at fristen på 36 måneder er for kort for »trakfikoverflytningsprojekter«, og foreslår, at den nedre grænse ændres til 48 måneder.

1.14 Efter EØSU's opfattelse bør man undersøge muligheden for at støtte nationale projekter med henblik på at øge udbyttet af intermobilitet og overførsel af gods fra vej til andre transportformer. Efter EØSU's bedste overbevisning vil der f.eks. være projekter, som måske er begrænset til en enkelt medlemsstats territorium, men har en gavnlig effekt for enhver bruger af de berørte transportformer, der passerer igennem dette medlemsstats territorium.

1.15 EØSU gentager, at det bifalder, at programmets anvendelsesområde udvides til også at omfatte tredjelande (både ansøgerlande og ikke ansøgerlande), men bemærker, at omkostningerne til sådanne projekter kun skal kunne dækkes af programmet, hvis der er tale om umiddelbare og håndgribelige fordele for en EU-medlemsstat.

1.16 EØSU synes, at der snarest muligt bør offentliggøres en opgørelse over, hvilke projekter der er blevet gennemført med succes, og hvor store ressourcer der reelt er blevet sparet gennem projekterne. Et sådant tiltag vil give mulighed for at fremme programmet og formidlingen af dets hidtidige resultater.

1.17 EØSU gentager, at det mener, at Kommissionen skal anmode medlemsstaterne om at undersøge alle muligheder for at genoplive eksisterende, nedlagte eller lidet befærdede net til godstransport. Her tænkes ikke kun på jernbanenet, men også søtransport og transport ad de indre vandveje, således at der i videst mulig omfang kan anvendes hurtigere og mere fordelagtige løsninger end vejtransport og i højere grad tages hensyn til bæredygtig udvikling.

2. **Generelle bemærkninger**

2.1 *Reference til EØSU's konklusioner om Marco Polo I og II.*

2.1.1 I udtalelserne »CESE 842/2002« af 17.-18. juli 2002 og »CESE 247/2005« af 9. marts 2005 om henholdsvis forslaget til Marco Polo I og forslaget til Marco Polo II gjorde udvalget opmærksom på svaghederne ved programmet. Udvalget mente ikke, at programmet ville gøre det muligt at opfylde den målsætning om overflytning til andre transportformer, som Kommissionen havde opstillet, og foreslog, at programmet blev suppleret med konkrete foranstaltninger. I de to nævnte udtalelser foreslog EØSU bl.a. følgende:

2.1.1.1 Der bør afsættes offentlige midler til finansiering af trafikoverflytningsinfrastruktur (terminaler, adgangsinfrastruktur osv.).

2.1.1.2 Det bør overlades til et forvaltningsudvalg permanent at overvåge de iværksatte aktioner med henblik på at kunne foretage nyttige justeringer midt i Marco Polo-programperioden.

2.1.1.3 Man bør tillade finansiering af projekter, der omfatter tiltag, der er begrænset til en enkelt medlemsstats territorium, for så vidt som effekten af dem er til gavn for enhver bruger af international transport, der passerer igennem dette territorium.

2.1.1.4 Man bør forudse muligheden for blandt de projekter, der er støtteberettigede under Marco Polo-programmet, at medtage projekter, der subsidiært inddrager lufttransport og transport pr. rørledning, hvis disse er kombineret med andre transportformer.

2.1.1.5 Reduktion af minimumsstøttekravene pr. projekt.

2.1.1.6 Forlængelse af fristen for trafikoverflytningsprojekter.

2.1.1.7 Der bør udarbejdes en »europæisk vejledning« til alle brugere med en beskrivelse af samtlige multimodale platforme i EU og deres karakteristika.

2.1.1.8 Der bør indføres en særlig kategori med en minimumstærskel på 500 000 euro for de indre vandveje, eftersom disse ikke kan sidestilles med søtransport, hvor de nødvendige investeringer er proportionelle med fartøjernes størrelse.

2.1.2 EØSU ønsker desuden i fællesskab med Kommissionen at finde frem til en løsning på, hvordan man gradvis kan overgå fra »nul lager«-filosofien til »cirkulerende lager«-konceptet i forbindelse med leveringer, som ikke haster.

2.2 *Evalueringsrapport*

EØSU udtrykker tilfredshed med den evaluering, som Kommissionen har ladet en uafhængig konsulent [1] foretage, men ønsker ikke desto mindre at gøre opmærksom på visse punkter, som ikke er tilstrækkeligt beskrevet i rapporten.

— Der indgives stadig færre forslag (fra 92 i 2003 til 63 i 2004, 62 i 2005 og 48 i 2006), mens antallet af forslag, som godkendes, ligger næsten konstant på mellem 12 og 15.

— Det er interessant, at de finansierede projekter i sidste ende realiserer ca. 75 % af den oprindeligt skønnede trafikoverflytning. Jernbaneprojekter har en succesrate på 99 %, mens projekter vedrørende de indre vandveje indfrier knap 45 % af det oprindelige mål.

— Marco Polo I-programmets reelle godsoverførsel væk fra vejtransporten på 64 % udgør knap 5,8 % af den samlede internationale godsvejtransport i EU, altså en meget lille samlet ændring.

— Proceduren for evaluering af forslagene til og med undertegnelsen af aftalen bliver betegnet som indviklet, uigennemsigtig og tidskrævende (særlig den tid, der går mellem forhandlingerne og undertegnelsen af aftalen). Opmærksomheden henledes på, at selv om mange finder kriterierne for udvælgelse af projekter klare og gennemsigtige, siger de ikke det samme om proceduren for fastsættelse af en karakter på grundlag af kriterierne eller det endelige udkast til valg af projekter.

— Mindstebeløbene er særligt høje for små og mellemstore virksomheder og befordrer ikke igangsættelsen af ny intermodal transport. Resultatet er, at store virksomheder med få store projekter begunstiges på bekostning af mange projekter med deltagelse af små og mellemstore virksomheder. En målrettet indsats til fordel for små og mellemstore virksomheder vil formentlig bidrage til nedbringelse af trafikbelastningen på lokalt og regionalt niveau.

— Eftersom der er for få forslag til projekter vedrørende motorveje til søs, foreslås det at overvåge disse projekter og at støtte deltagelse i dem.

— Bidraget til nedbringelse af trafikbelastning fra vejtransporten foreslås fremhævet.

[1] Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006), Ecorys: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

3. **Bemærkninger**

EØSU beklager, at Kommissionen ikke tog hensyn til de fleste af de forslag, som det formulerede i sine to foregående udtalelser med henblik på at gøre programmet mere effektivt, sådan som det fremgår af den eksterne evaluering, men glæder sig over støtten til disse forslag denne gang (om end med forsinkelse). Mere konkret mener EØSU følgende:

3.1 »Fra den 1. marts 2008 er forvaltningen af programmet ligesom andre fællesskabsprogrammer overgået til Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI)«. EØSU bifalder dette tiltag, som dog burde ledsages af aktiviteter og initiativer, som vil mindske bureaukratiet og få potentielle aktører til at bakke op.

3.2 »I henhold til proceduren i bilag I, pkt. 2 d), i forordning nr. 1692/2006 vil Kommissionen fordoble tilskudsintensiviteten fra 1 til 2 euro for hver forebyggelse eller overflytning af 500 tonkilometer vejgodstransport« EØSU anser fordoblingen af tilskuddet for nødvendig for videreudviklingen af programmet, for så vidt som den samfundsmæssige gavn af en reduktion af de eksterne omkostninger og af de sociale og miljømæssige følger er flere gange større end finansieringen.

3.3 »Tilladelse til enkeltvirksomheder til at søge om finansiel støtte. Enkeltvirksomheders mulighed for at indgive forslag til projekter gør berettigelsestærsklerne enklere og klarere.« EØSU er enig i denne foranstaltning og gentager, at det også skal være muligt at medtage projekter, der kun omfatter én medlemsstat, så længe dette vil medføre en reduktion af vejtransporten.

3.4 »Fastsættelse af en ekstraordinært lav tærskel for projekter vedrørende indlandsskibsfart. Der indføres en konkret lav tærskel for projekter, der sigter mod at overføre gods fra de store veje til indlandsskibsfarten efter følgende formel«:

Projektets art	Eksisterende tærskler		Foreslåede tærskler
Transport ad de indre vandveje	*Ingen*	*Ingen*	*17 mio. tkm*

EØSU glæder sig over, at dets forslag om at mindske berettigelsestærsklerne (især for transport ad de indre vandveje) omsider er blevet accepteret, og mener, at dette vil bidrage til at tiltrække flere projektforslag.

3.5 »Godtgørelse til mikrovirksomheder af udgifterne i forbindelse med udarbejdelse af forslag. For at tiltrække ansøgninger om tilskud fra de mikrovirksomheder, som er fremherskende inden for både vejtransport og transport ad de indre vandveje, bør man refundere udgifterne til udarbejdelse af forslag i form af et fast beløb«: EØSU har med forbløffelse konstateret, at den nye forordning ikke indeholder nogen planer om at støtte små virksomheder i forbindelse med indgivelse af forslag, selv om dette blev nævnt og foreslået i konsekvensanalysen.

3.6 »Reduktion og forenkling af berettigelsestærskler for projekter. Forenkling og reduktion af visse tærskler vil betyde flere små projekter og vil bidrage til opfyldelsen af programmets mål«. Tærsklerne fremgår af nedenstående skema:

Projektets art	Eksisterende tærskler		Foreslåede tærskler
Trafikoverflytning	250 mio. tkm	500 000 EUR	80 mio. tkm
Transport ad de indre vandveje	*Ingen*	*Ingen*	*17 mio. tkm*
Katalysatorprojekt	Ingen	2 mio. EUR	30 mio. tkm
Fælles læring	Ingen	250 000 EUR	250 000 EUR
Motorveje til søs	1,25 mia. tkm	2,5 mio. EUR	250 mio. tkm
Trafikforebyggelse	500 mio. tkm	1 mio. EUR	80 mio. tkm

EØSU bifalder reduktionen i berettigelsestærsklerne for de foreslåede projekter og beslutningen om at anvende »tkm« som grundlag for sammenligningen mellem forskellige forslag, eftersom udvalget selv har foreslået begge dele.

3.7 »Afskaffelse af tærsklen på 10 % på trafikforebyggelsesprojekter«: EØSU bifalder afskaffelsen af den øvre tærskel og mener, at den vil tiltrække flere relevante forslag.

3.8 »Medtagelse af transportelementet i beregningen af trafikoverflytningen«: EØSU finder forslaget om at medregne de strækninger, som et givent transportmiddel tilbagelægger, nyttigt. Det bør dog undersøges nærmere, hvordan man kan begunstige forslag, som gør bedre brug af intermodale transportformer, som f.eks. at sende lastbiler med ro-ro-færger uden ledsagelse.

3.9 »Undtagelsesvis tildeling af forlængelse på 6 måneder til et projekt, hvis ydelsesmodtageren giver en fyldestgørende begrundelse.« EØSU bifalder dette forslag, eftersom det kan forsikre ydelsesmodtagerne om, at de tab, som de led under opstarten, vil blive kompenseret af bidraget fra EU.

3.10 »Forenkling af finansieringsvilkårerne for supplerende infrastruktur.« EØSU bifalder afskaffelsen af tærsklerne for gennemførelse af supplerende infrastruktur og mener, at en sådan forenkling vil fjerne de begrænsninger, som i sin tid blev indført uden nytte og begrundelse.

3.11 »Forenkling af programmets administrative procedurer«: EØSU bifalder enhver aktion, som forbedrer procedurerne og reducerer den tid, det tager at ordne de administrative formaliteter i forbindelse med de enkelte tilskud, eftersom de hidtidige erfaringer er negative. Udvalget vil dog afvente tilbagemeldinger fra deltagerne, før det udtaler sig mere præcist.

3.12 »I artikel 5, stk. 2, andet punktum står »Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur som defineret i artikel 2, litra h), er fastlagt i bilag II««. EØSU er enigt i forslaget og mener, at den pågældende praksis har modvirket en vellykket gennemførelse af forslag, navnlig forslag vedrørende anvendelse af søtransport.

3.13 »Afskaffelse af bestemmelsen om at det samlede tilskud i form af statsstøtte og medfinansiering fra EU til supplerende infrastruktur ikke må overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger«. EØSU finder denne foranstaltning korrekt og mener, at de nationale regeringer bør påtage sig en mere aktiv rolle i de pågældende projekter.

3.14 »Artikel 14, stk. 2, affattes således: »Kommission forelægger senest den 30. juni 2011 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en evalueringsrapport om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmet i perioden 2003-2009««. EØSU tager forbehold med hensyn til den foreslåede dato, fordi det mener, at hvis ovennævnte rapport ikke resulterer i korrigerende foranstaltninger, vil det være bedre at give længere tid, så at den ændrede forordning kan blive underkastet en mere grundig evaluering.

Bruxelles, den 24. marts 2009.

Mario SEPI

Formand

for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg