Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr …/2008 av den … om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)”

KOM(2008) 847 slutlig – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Den 12 februari 2009 beslutade rådet att i enlighet med artiklarna 71.1 och 82.2 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr …/2008 av den … om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)”

Den 13 januari 2009 gav EESK:s ordförande facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället i uppdrag att svara för kommitténs beredning av ärendet.

På grund av ärendets brådskande karaktär utsåg Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs plenarförsamling Nikolaos LIOLIOS till huvudföredragande vid sin 452:a plenarsession den 24–25 mars 2009 (sammanträdet den 24 mars), och antog sedan följande yttrande med 97 röster för, inga röster emot och 3 nedlagda röster.

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK stöder den politik som kommissionen har slagit fast och som syftar till att ställa om godstrafiken på väg – som enligt prognoserna oundvikligen ökar – till andra transportmedel, men kommittén vill samtidigt understryka att det i vissa fall saknas ambitiösa planer och att de medel som avsatts inte är tillräckliga.

1.2 EESK instämmer i de föreslagna ändringarna av förordningen, dvs:

1.2.1 Förvaltningen tilldelas genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (EACI).

1.2.2 Trösklarna för stödberättigade projekt blir lägre och enklare.

1.2.3 Den maximala stödnivån fördubblas från 1 till 2 euro per 500 tonkilometer som undviks eller överförs från vägarna.

1.2.4 En särskilt låg tröskel för projekt med transport på inre vattenvägar fastställs.

1.2.5 Enskilda företag får möjlighet att ansöka om finansieringsstöd.

1.2.6 Tröskeln på 10 % för projekt som syftar till trafikundvikande avskaffas.

1.2.7 Transportelementet beaktas vid beräkningar av trafikomställningar.

1.2.8 Finansieringsvillkoren för kringliggande infrastruktur förenklas.

1.3 EESK anser att programmet Marco Polo inte till fullo uppfyller de mål som ursprungligen fastställdes för det, vilket gör att det inte fungerar som det borde. I synnerhet anser vi att det är troligt att den budget som har anslagits (dvs. 60 miljoner euro) inte kommer att räcka till för omställning av 25 miljarder tonkilometer. Med beaktande av den betydande vinsten på 9,15 euro i externa kostnader, anser vi att det är värt att ägna större omsorg åt att finna de resurser som krävs för att ställa om så många tonkilometer som möjligt och uppnå de ursprungliga målen. I varje fall står det klart att alternativkostnaden för samhället totalt sett är mångdubbelt större än direktfinansieringen till företagen. Som vi tidigare understrukit i yttrandena 842/2002 och 247/2005, anser vi att kommissionen under programmets löptid måste föreslå en revidering uppåt av budgeten, så att det finns kompletterande finansieringsmedel om de inkomna godtagbara åtgärdsplanerna blir fler än förväntat.

1.4 EESK har till sin förvåning konstaterat att stöd och ersättning till småföretag som inkommer med förslag inte ingår i förslaget till ny förordning, även om kommissionen föreslår detta och refererar till det i konsekvensanalysen. EESK beklagar att man inte antagit denna rekommendation och föreslår samtidigt att åtgärden utvidgas till att även omfatta småföretagen, eftersom vi anser att de lyder under samma villkor och att utarbetandet av förslagen leder till betydande utgifter för dem.

1.5 EESK välkomnar den strävan efter att förkorta tiden för godkännande och finansiering som kommissionen verkar ha. Kommittén anser emellertid att man i en företagsmiljö stadd i snabb utveckling och där reaktionstiden inför marknadsutvecklingen är av avgörande betydelse, måste lägga särskild vikt vid att ytterligare förkorta tiden för bedömning, godkännande och utbetalning av stöd till projekten genom olika åtgärder, t.ex. en förbedömning av förslag eller en standardisering av en del av bedömningsförfarandet.

1.6 EESK anser att den geografiska spridningen av förslagen som har lämnats in och fått stöd inte har varit den bästa, och att detta har lett till att den inte bidrar vare sig till EU:s mål eller till behovet av att främja de intermodala transporterna på ett balanserat sätt mellan medlemsstaterna. Av denna anledning föreslår kommittén ett mer långtgående främjande av projektet, med tanke på problemen i länderna i söder och i Medelhavets kustzoner. Vi anser vidare att man bör beakta vissa länders inhemska svagheter (t.ex. inget heltäckande järnvägsnät, en lång kustlinje, ögrupper osv.) så att man ger möjlighet till företag som är etablerade där att inkomma med förslag.

1.7 EESK upprepar sitt tidigare ställningstagande att en studie bör utföras över strategierna med ”nollager” och ”rullande lager”, så att man analyserar vilka konsekvenser de får för om hållbara transportmedel främjas eller inte. Att tillämpa ”nollagerstrategin” främjar godstransporter på väg, vilket får konsekvenser för energikonsumtionen och miljöskyddet. I detta sammanhang bör hela försörjningskedjan analyseras.

1.8 EESK anser att man måste utnyttja vägtransportföretagens kunskaper genom att låta dem delta aktivt i de program som syftar till att ställa om vägtransporter till andra transportmedel. Vi föreslår därför att dessa aktörer får kontinuerlig information och hjälp att ändra de modeller som de använder i sin produktionsprocess.

1.9 EESK anser att i den mån alla tillgängliga medel inte har utnyttjats så måste kommissionen överväga en höjning av maximigränsen för finansiering (från nuvarande 35 % till 50 % för insatser för omställning av transporter, transporter på inre vattenvägar, katalysatoråtgärder, höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikande samt från nuvarande 50 % till 75 % för gemensamt lärande). Detta verkar vara nödvändigt när det gäller småföretagen, som i jämförelse med storföretagen har högre fasta kostnader i förhållande till rörliga kostnader. I synnerhet när det gäller katalysatoråtgärderna föreslår EESK att stödet höjs från 2 till 3 euro per tonkilometer, eftersom det rör sig om innovativa lösningar som kommer att påverka omställningen av vägtransporter till andra transportmedel positivt och även få en positiv inverkan på den allmänna opinionen.

1.10 EESK rekommenderar kommissionen att på alla EU-språk sammanställa ett flertal ”europeiska handledningar”, som riktar sig till användarna och innehåller detaljerade beskrivningar av alla intermodala terminaler inom EU, men även att vidta alla åtgärder som behövs för att sprida kännedom om finansieringsmekanismen och om resultaten av projekten samt om vilka fördelar detta innebär både för användarna i mellanliggande led och slutanvändarna. Vi anser dessutom att kommissionen måste utarbeta särskilda planer för hur programmet ska främjas och hur kännedomen om det ska öka. I detta syfte föreslår vi att kommissionen och kommittén gemensamt ska anordna konferenser, temadagar och turnerande utställningar.

1.11 EESK rekommenderar att man utreder om insatser som innefattar transporter av flytande material via pipelines eller gasledningar till terminaler för omlastning eller för kombinerade transporter, skulle kunna ingå bland de projekt som är berättigade till stöd inom Marco Polo-programmet.

1.12 EESK betonar att den rådande situationen när det gäller sjötransporter (till sjöss och på inre vattenvägar) noggrant måste undersökas, eftersom det bedöms vara svårt att införa intermodala system på detta område på grund av marknadsfragmenteringen. Kännetecknande för denna situation är att projekten för höghastighetsleder till sjöss har stått för en liten del av förslagen (9 % under 2007 och 4 % under 2008), vilket lett till att de antagna förslagen har blivit mycket få eller inga alls (vilket var fallet 2008).

1.13 EESK anser fortfarande att en tidsfrist på 36 månader är alldeles för kort för att genomföra åtgärder för omställning till andra transportmedel och föreslår att den lägsta gränsen sätts vid 48 månader.

1.14 EESK anser vidare att man måste utreda möjligheten att stödja projekt med nationell omfattning i syfte att öka spridningen av intermodaliteten och omställningen av vägtransporter till andra transportsätt. Kommittén är övertygad om att det kan finnas lokala åtgärder som endast avser en medlemsstat, men vars konsekvenser skulle gagna alla användare av berörda transportsätt som färdas igenom denna stat.

1.15 Kommittén upprepar sin uppskattning av att tillämpningsområdet utvidgas till tredjeländer (vare sig det handlar om kandidatländer eller inte), och konstaterar att anslagen till projekt som genomförs i dessa länder inte ska täckas av programmet, annat än i de fall då de innebär direkta och mätbara fördelar för en konkret EU-medlemsstat.

1.16 EESK anser att man snarast bör offentliggöra en redogörelse för de projekt som genomförts på ett framgångsrikt sätt och för vilka besparingar som gjorts genom de projekt som fått stöd. Detta skulle medverka till att främja programmet och sprida kunskap om de resultat som det hittills uppnått.

1.17 EESK upprepar sin åsikt att kommissionen måste uppmana medlemsstaterna att inventera alla möjligheter att åter ta befintliga oanvända nät eller nät med lägre användningsgrad i bruk för godstransporter. Detta rör särskilt järnvägsnätet, men även näten för transporter till sjöss och på inre vattenvägar, och skulle göra det möjligt att – i den mån det går – använda rutter som är kortare än vägtransporterna och gynnsammare för en hållbar utveckling.

2. **Allmänna kommentarer**

2.1 *EESK:s tidigare slutsatser om programmen Marco Polo I och Marco Polo II:*

2.1.1 I sina yttranden 842/2002 av den 17 juli 2002 och 247/2005 av den 9 mars 2005 om förslaget till förordning om Marco Polo I respektive Marco Polo II underströk kommittén de brister som fanns och bedömde att programmet inte skulle göra det möjligt att uppnå det trafikomställningsmål som kommissionen fastställt. Kommittén föreslog därför att programmet skulle kompletteras med ett antal konkreta åtgärder. Bland annat ingick följande förslag i yttrandena 842/2002 och 247/2005:

2.1.1.1 Att infrastrukturen för omställning till andra transportmedel (terminaler, infarter etc.) finansieras med offentliga medel.

2.1.1.2 Att en förvaltningskommitté utför den löpande övervakningen av de godkända projekten så att nödvändiga korrigeringar kan göras under Marco Polo-programmets löptid.

2.1.1.3 Att det finns möjlighet att även finansiera projekt med lokala insatser på en enda medlemsstats territorium, eftersom resultaten blir till nytta för alla användare av internationella transporter som färdas genom detta område.

2.1.1.4 Att det finns möjlighet att bland de stödberättigade projekten inom Marco Polo-programmet beakta insatser som i andra hand omfattar flygtransporter och transporter via pipeline, om de kombineras med andra transportsätt.

2.1.1.5 Att minimitrösklarna för alla insatser sänks.

2.1.1.6 Att den maximala tidsfristen för genomförande av trafikomställningsåtgärder förlängs.

2.1.1.7 Att det sammanställs en ”europeisk handledning” över alla intermodala terminaler inom EU, som riktar sig till alla användare och innehåller beskrivningar av terminalerna.

2.1.1.8 Att det skapas en särskild kategori med en minimitröskel på 500 000 euro, eftersom transporter på inre vattenvägar inte kan jämföras med transporter till sjöss, för vilka investeringarna står i relation till fartygens storlek.

2.1.2 EESK gav även uttryck för sin önskan att tillsammans med kommissionen utreda hur man successivt kan överge användningen av ”nollager” och i stället övergå till ”rullande lager”, när det inte rör sig om mycket brådskande leveranser.

2.2 *Utvärderingsrapport*

EESK har med tillfredsställelse studerat den utvärdering som kommissionen lämnat till en oberoende konsult [1] och vill ta upp några punkter som inte behandlas tillräckligt grundligt i motiveringsdelen.

— De inlämnade förslagen blir ständigt färre (92 st. 2003, 63 st. 2004, 62 st. 2005 och 48 st. 2006), medan antalet förslag som godkänns och får finansiering i princip stadigt har legat på 12–15 st.

— För de finansierade projekten uppnås i slutändan 75 % av den ursprungligen beräknade trafikomställningen, och det är intressant att notera att för de projekt som avser järnvägstransporter uppnås ursprungsmålet i 99 % av fallen, medan det för projekt som avser inre vattenvägar bara rör sig om knappt 45 %.

— De 64 % av målet för omställning av vägtransporter till andra transportsätt som uppnåddes inom programmet Marco Polo I utgör endast 5,8 % av de internationella vägtransporterna i unionen, vilket är en ganska liten förändring, totalt sett.

— Förfarandet för bedömning av förslagen fram till dess att avtalet undertecknats ansågs komplicerat, led brist på insyn och drog ut mycket på tiden (i synnerhet mellan förhandlingarna och undertecknandet). Man noterar att många anser att urvalskriterierna för projekten är klara, tydliga och transparenta, men att detsamma inte gäller förfarandet för att bedöma projekten enligt dessa kriterier och det slutgiltiga förslaget om de stödberättigade projekten.

— Minimitrösklarna är särskilt höga för små och medelstora företag och lockar inte till användning av nya intermodala transporter. Resultatet blir att ett fåtal stora projekt från storföretag gynnas, på bekostnad av många projekt från små och medelstora företag. Ett tillvägagångssätt som inriktar sig på små och medelstora företag skulle därför kunna medverka till att få ner antalet vägtransporter på lokal och regional nivå.

— Eftersom det råder brist på projektförslag som svar på inbjudan till att lämna förslag om höghastighetsleder till sjöss, föreslås att projekten på detta område följs upp och att deltagande i dem uppmuntras.

— Aspekten att programmet bidrar till att minska trängseln på vägarna bör föras fram på ett tydligare sätt.

[1] Utvärdering av Marco Polo-programmet (2003–2006), Ecorys (endast på engelska): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm

3. **Särskilda kommentarer**

EESK beklagar att kommissionen inte har tagit hänsyn till merparten av kommitténs förslag i de två yttrandena, eftersom de skulle ha bidragit till att öka programmets effektivitet (vilket också framgår av den externa utvärderingen). Vi välkomnar samtidigt det stöd vi nu får för våra förslag, även om det kommer sent. Vi har i synnerhet följande synpunkter:

3.1 Sedan den 1 mars 2008 har förvaltningen av programmet anförtrotts genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (EACI), bland andra gemenskapsprogram. EESK håller med om denna åtgärd, men den bör emellertid åtföljas av andra åtgärder och initiativ som minskar byråkratin och lockar tänkbara potentiella stödmottagare att söka stöd.

3.2 *Enligt det som fastställs i punkt 2 d i bilaga I till förordning 1692/2006 kommer kommissionen att fördubbla den maximala stödnivån från 1 euro till 2 euro per 500 tonkilometer som undviks eller överförs från vägarna*. EESK anser att fördubblingen av stödet är nödvändig för att ytterligare främja programmet, eftersom samhällsnyttan av minskade externa kostnader och positiva följder för samhället och miljön vida överstiger omfattningen av denna finansiering.

3.3 *Enskilda företag får ansöka om stöd. När enskilda företag får möjlighet att lämna in projekt blir villkoren för stödberättigande tydligare och enklare för stödmottagarna*. EESK instämmer i denna åtgärd och upprepar att det måste finnas möjlighet att införliva projekt som bara omfattar en medlemsstat om detta medför en minskning av vägtransporterna.

3.4 *Det fastställs en särskilt låg tröskel för projekt rörande inre vattenvägar och för mikroföretag. En särskild lägre tröskel fastställs för projekt vars syfte är att överföra godstransport från vägar till inre vattenvägar*. Det ser ut som följer:

Typ av projekt	Gällande trösklar		Föreslagna trösklar
Transport på inre vattenvägar	—	—	*17 miljoner tonkilometer*

EESK gläder sig över att kommitténs förslag om att särskilt sänka kraven för stödberättigande när det gäller transporter på inre vattenvägar äntligen har godtagits och anser att detta kommer att medverka till att det kommer in fler förslag.

3.5 *Mikroföretag får ersättning för kostnaderna för att utarbeta ett förslag. För att främja ansökningar från mikroföretag, som är typiska inom sektorerna för vägtransport och transport på inre vattenvägar, kommer ett fast belopp att betalas som ersättning för kostnaderna för att utarbeta förslag*. EESK kan till sin förvåning konstatera att något stöd till småföretag som inkommer med förslag inte finns med i förslaget till ny förordning, även om man föreslår och refererar till detta i konsekvensanalysen.

3.6 *Sänka och förenkla trösklarna för projektens stödberättigande. En förenkling och sänkning av vissa trösklar kommer att ge fler små projekt, vilket bidrar till att nå programmets mål. Detta ser ut som följer:*

Typ av projekt	Gällande trösklar		Föreslagna trösklar
Trafikomställning	250 miljoner tonkilometer	500 000 euro	80 miljoner tonkilometer
Transport på inre vattenvägar	—	—	*17 miljoner tonkilometer*
Katalysatoråtgärder	—	2 miljoner euro	30 miljoner tonkilometer
Gemensamt lärande	—	250 000 euro	250 000 euro
Höghastighetsleder till sjöss	1,25 miljarder tonkilometer	2,5 miljoner euro	250 miljoner tonkilometer
Trafikundvikande	500 miljoner tonkilometer	1 miljon euro	80 miljoner tonkilometer

Kommittén har föreslagit denna åtgärd och är följaktligen nöjd med sänkningen av trösklarna för stödberättigande för projektförslagen och antagandet av tonkilometer som jämförelsegrund för de olika förslagen.

3.7 *Eliminering av den särskilda tröskeln på 10 % för projekt rörande trafikundvikande:* EESK instämmer i att denna tröskel bör avskaffas och anser att det kommer att leda till att fler förslag kommer in.

3.8 *Införlivande av transportelementet i trafikomställningsberäkningar:* EESK anser att förslaget om att även räkna in de avstånd som transportmedlet tillryggalagt är bra. Det bör dock utredas hur man kan gynna de förslag som bäst utnyttjar de intermodala transporterna, t.ex. genom att sända oledsagade laster med rorofartyg.

3.9 *Möjlighet till förlängning av tidsfristen med 6 månader för projektet, förutsatt att stödmottagaren lämnar en tillfredsställande motivering:* EESK håller med om ovanstående förslag eftersom denna åtgärd innebär att stödmottagarna får en försäkran om att de förluster som de har gjort i startskedet kommer att gottgöras av EU-bidraget.

3.10 *Förenkling av finansieringsvillkoren för kringliggande infrastruktur*: EESK instämmer i att trösklarna för genomförande av projekt för kringliggande infrastruktur tas bort och anser att denna förenkling eliminerar begränsningar som var onödiga och omotiverade.

3.11 *Förenkling av programmets administrativa förfaranden:* EESK välkomnar alla insatser som förbättrar förfarandena och minskar den tid som krävs för administration av varje stödärende, eftersom erfarenheterna på detta område hittills har varit negativa. Innan kommittén kan komma med någon säker åsikt i denna fråga återstår dock att ta del av deltagarnas erfarenheter.

3.12 *I artikel 5.2 ska den andra meningen utgå. ("Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur i den mening som avses i artikel 2 h anges i bilaga II."):* EESK håller med om detta förslag och anser att denna bestämmelse skapade problem för genomförandet av förslagen, i synnerhet de som syftade till användning av höghastighetslederna till sjöss.

3.13 *I fråga om kringliggande infrastruktur får statligt stöd och gemenskapsfinansiering sammanlagt inte överstiga 50 % av den stödberättigande kostnaden* – utgår. EESK anser att denna åtgärd är korrekt och tycker att de nationella regeringarna ska ta mer aktiv del i projekten.

3.14 Artikel 14.2 ska ersättas med följande: Kommissionen ska senast den 30 juni 2011 lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2009 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. EESK har vissa reservationer när det gäller det föreslagna datumet. Vi anser nämligen att om den tidigare nämnda rapporten inte ska användas för att göra korrigeringar under programmets löptid, så vore det bättre att ha längre tid till en mer omfattande utvärdering av den ändrade förordningen.

Bryssel den 24 mars 2009.

Europeiska
ekonomiska och sociala kommitténs ordförande
Mario SEPI