

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer**

(2002/C 126 E/12)

KOM(2002) 54 endelig udg. — 2002/0038(COD)

(Forelagt af Kommissionen den 4. februar 2002)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN  
EUROPÆISKE UNION HAR —

logistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsmarkedet.

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,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det Europæiske Råd pegede på mødet den 15. og 16. juni i Göteborg på en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for bæredygtig udvikling.
- (2) Uden beslutning 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<sup>(1)</sup> — 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 tilrettelægge et program, herefter benævnt »Marco Polo-programmet«, som kan forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i Fællesskabet. Programmet bør bidrage til at flytte den forventede samlede stigning i den internationale vejgodstrafik til nærsøfart, jernbaner og indre vandveje.
- (5) Marco Polo-programmet omfatter tre projektyper: 1) trafikoverflytningsprojekter, som bør fokusere på at få overflyttet så meget gods som muligt fra vej til nærsøfart, baner og vandveje under de nuværende markedsvilkår, 2) katalysatorprojekter, som bør ændre den måde alternativ godstransport udføres på i Fællesskabet, og 3) fælles læringsprojekter, som bør skaffe større viden i gods-

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

(7) Der bør kunne forelægges projekter, der bedst muligt modsvarer markedets aktuelle behov. Man bør passe på ikke at lægge hindringer i vejen for velegnede projekter ved en alt for restriktiv definition af, hvilke projekter der kan komme på tale.

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

(9) Ved udvælgelsen af projekterne og i hele deres løbetid må det dog sikres, at det udvalgte projekt virkelig bidrager til den fælles transportpolitik og ikke giver anledning til uacceptabel konkurrenceforvridning. Kommissionen må 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.

(10) Målet for det foreslåede program kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af programmets omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(11) I overensstemmelse med artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>(2)</sup>, bør gennemførelsesbestemmelserne til forordningen vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 3 i nævnte afgørelse.

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 370 endelig udg.

<sup>(2)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

- (12) I forordningen 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.
- (13) Forordningen bør af hensyn til en hensigtsmæssig og hurtig administration af tilskuddene træde i kraft hurtigst muligt efter vedtagelsen —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### KAPITEL I

### GENSTANDSOMRÅDE, DEFINITIONER OG ANVENDELSESOMRÅDE

#### Artikel 1

##### Genstandsområde

1. For perioden 1. januar 2003 til 31. december 2010 etableres der et fælles finansieringsinstrument for projekter til sænkning af trængslen på vejene og forbedring af transportsystemets miljøpræstationer, herefter benævnt Marco Polo-programmet.

2. Marco Polo-programmet skal bidrage til at fastholde den fordeling af godstransporten på transportformer, der herskede i 1998. For at nå dette mål ydes der støtte til projekter inden for godstransport, logistik og på andre relevante markeder. Disse projekter bør bidrage til at mindske godstransportens belastning af miljøet. Ved programmets udløb bør de have ført til, at den forventede totale årlige vækst i den internationale vejgodstrafik, målt i tonkilometer, er overflyttet til nærsøfart, jernbaner og indre vandveje. Programmet skal sigte mod en maksimering af miljøfordelene under hensyntagen til de midler, der er til rådighed.

#### Artikel 2

##### Definitioner

I denne forordning gælder følgende definitioner:

- a) »projekt«: Et projekt, der vedrører logistikmarkedet, udføres af virksomheder og bidrager til at mindske trængslen i vejgodstransportsystemet og/eller til at forbedre transportsystemets miljøpræstationer.
- b) »trafikoverflytningsprojekt«: En aktivitet, som direkte eller indirekte overflytter gods fra vejtrafikken til nærsøfart, baner eller indre vandveje, men 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, nærsøfart, jernbaner eller indre vandveje 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 at optimere 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, projekttilsyn og -evaluering samt indsamling og analyse af statistikker. Foranstaltninger med henblik på at bringe produkter, processer eller tjenesteydelser i handelen, markedsføringaktiviteter og reklame er ikke »ledsageforanstaltninger«.
- f) »konsortium«: Et formelt eller uformelt arrangement, hvorved mindst to virksomheder gennemfører et projekt sammen og bærer risikoen ved det i fællesskab.
- g) »virksomhed«: En erhvervsdrivende enhed uanset juridisk status og finansieringsmåde.
- h) »supplerende«: Nødvendig for at nå målene med »trafikoverflytningsprojekter« og »katalysatorprojekter« og underordnet i forhold til disse projekter.

#### Artikel 3

##### Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på trafikoverflytningsprojekter, katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter, som

- a) vedrører mindst to medlemsstaters område
- b) vedrører områder tilhørende mindst én medlemsstat og et tredjeland.

2. Når et projekt vedrører et tredjeland område, dækker programmet ikke omkostninger, der opstår på denne stats område, undtagen i de tilfælde, der er nævnt i stk. 3 og 4 i denne artikel.

3. Dette program er åbent for deltagelse af øst- og central-europæiske lande, som er tiltrædelseskandidater. Deltagelsen finder sted på de betingelser, der er fastlagt i associeringsaftalerne med disse lande, og på grundlag af de regler, der er fastsat i Associeringsrådets afgørelse vedrørende de enkelte lande.

4. Dette program er også åbent for deltagelse af de lande, der er medlemmer af EFTA og EØS, og af Cypern, Malta og Tyrkiet på grundlag af supplerende bevillinger og efter de procedurer, der aftales med disse lande.

## KAPITEL II

### ANSØGNINGSBERETTIGEDE OG PROJEKTER

#### Artikel 4

##### Ansøgningsberettigede

1. Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemmehørende i to eller flere medlemsstater eller deltagerlande i henhold til forordningens artikel 3, stk. 3 og 4.

2. Virksomheder, der er hjemmehørende uden for Fællesskabet og uden for et deltagerland i henhold til forordningens artikel 3, stk. 3 og 4, kan tilknyttes projektet. De modtager ikke EF-tilskud i henhold til denne forordning.

#### Artikel 5

##### Trafikoverflytningsprojekter

1. Et trafikoverflytningsprojekt kan få tilskud efter denne forordning på følgende vilkår:

- a) Der skal være begrundet forventning om, at trafikoverflytningsprojektet vil føre til en faktisk, betydelig og holdbar overflytning af godstransport fra vej til nærsøfart, baner eller indre vandveje.
- b) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikoverflytningsprojektet vil være levedygtigt uden tilskud efter højst 36 måneders tilskud fra Fællesskabet.
- c) Trafikoverflytningsprojektet må ikke føre til uacceptabel forvriddning af konkurrencen på de relevante markeder.
- d) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren ved hjælp af mindst to indbyrdes konkurrerende bud dokumentere, at disse tjenesteydelser har været sendt i udbud eller til markedsundersøgelse.

2. Til trafikoverflytningsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 30 % af alle omkostninger, 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. Supplerende infrastrukturudgifter kan også refunderes med højst 30 %. Udgifter, der er påløbet frem

til den dag, ansøgningen indgives til udvælgelsesproceduren, kan refunderes. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af aktiver ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, udelukkende at bruge aktiverne i projektet.

3. EF's tilskud efter stk. 2 tager form af en præmie for sparede eksterne omkostninger. Ved en sådan præmie forstås et tilskud fra EF, som Kommissionen beregner på grundlag af de eksterne omkostningsbesparelser, der skyldes brug af nærsøfart, indre vandveje og baner i stedet for lastbiler. Præmien udbetales som et fast beløb beregnet efter, hvor mange tonkilometer der er overflyttet fra vejtrafikken, og det må ikke overstige 30 % af de tilskudsberettigede omkostninger ved et projekt.

Kommissionen kan fra tid til anden efter behov på ny undersøge udviklingen i de eksterne omkostningselementer, som den i denne artikel omhandlede præmie bygger på.

4. EF's finansieringstilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 38 måneder.

5. Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt på 1 mio. EUR.

#### Artikel 6

##### Katalysatorprojekter

1. Et katalysatorprojekt kan få tilskud efter denne forordning 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. Særlig vægt lægges i denne forbindelse på katalysatorprojekter, der styrker konceptet »sejlende motorveje«.
- c) Det forventes, at katalysatorprojektet vil føre til en faktisk og holdbar trafikoverflytning fra veje til nærsøfart, baner eller indre vandveje.
- d) Katalysatorprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete milepæle for arbejdet på at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.
- e) Katalysatorprojektet må ikke føre til uacceptabel forvriddning af konkurrencen på de relevante markeder.

f) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren ved hjælp af mindst to indbyrdes konkurrerende bud dokumentere, at disse tjenesteydelser har været sendt i udbud eller til markedsundersøgelse.

g) Katalysatorprojekter på transportmarkeder skal gennemføres inden for rammerne af de transeuropæiske net, jf. Rådets og Parlamentets beslutning 1692/96.

2. Resultaterne af katalysatorprojekter og metoderne til deres gennemførelse videreformidles. I denne forbindelse finder artikel 18 og 19 i Rådets afgørelse 1999/65/EF<sup>(1)</sup> tilsvarende anvendelse.

3. Til katalysatorprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af alle omkostninger, 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. Udgifter til supplerende foranstaltninger, der vedrører infrastrukturarbejder, og forberedende foranstaltninger i forbindelse med projektet kan også refunderes med højst 35 %. Udgifter, der er påløbet frem til den dag, ansøgningen indgives til udvælgelsesproceduren, kan refunderes. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af aktiver ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, udelukkende at bruge aktiverne i projektet.

4. EF's finansieringstilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 50 måneder.

5. Samtidig med eller før den første indkaldelse af forslag til katalysatorprojekter efter denne forordning bekendtgør Kommissionen ved offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, hvilke politiske hovedmål for sådanne projekter der vil blive lagt vægt på under udvælgelsen. Den lægger særlig vægt på projekter, der styrker konceptet »sejlende motorveje«. Kommissionen kan revidere de politiske hovedmål fra tid til anden.

6. Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. katalysatorprojekt på 3 mio. EUR.

#### Artikel 7

##### Fælles læringsprojekter

1. Et fælles læringsprojekt kan få tilskud efter denne forordning på følgende vilkår:

<sup>(1)</sup> EFT L 26 af 1.2.1999, s. 46.

a) Projektet skal føre til en forbedring af de forretningsmæssige trafikforbindelser på markedet.

b) Projektet skal være innovativt på europæisk niveau.

c) Projektet må ikke føre til uacceptabel forvriddning af konkurrencen på de relevante markeder.

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

2. Resultaterne af fælles læringsprojekter og metoderne til deres gennemførelse videreformidles. I denne forbindelse finder artikel 18 og 19 i Rådets afgørelse 1999/65/EF tilsvarende anvendelse.

3. Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 50 % af alle omkostninger, 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. Udgifter, der er påløbet frem til den dag, ansøgningen indgives til udvælgelsesproceduren, kan refunderes. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af aktiver ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, udelukkende at bruge aktiverne i projektet.

4. EF's finansieringstilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 26 måneder.

5. Samtidig med eller før den første indkaldelse af forslag til fælles læringsprojekter efter denne forordning bekendtgør Kommissionen ved offentliggørelse i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, hvilke politiske hovedmål for sådanne projekter der vil blive lagt vægt på under udvælgelsen. Kommissionen kan revidere de politiske hovedmål fra tid til anden.

6. Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. fælles læringsprojekt på 500 000 EUR.

#### Artikel 8

##### Detaljerede regler

Kommissionen udsteder efter fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2, detaljerede regler for fremgangsmåden ved projektførelægelse, udvælgelse og formidling samt krav om afrapportering og kontrol i forbindelse med de enkelte projekter i henhold til denne forordning.

## KAPITEL III

**FORELÆGGELSE OG UDVÆLGELSE AF PROJEKTER***Artikel 9***Forelæggelse af projekter**

Projektforslag forelægges for 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 10.

*Artikel 10***Udvælgelse af projekter — Bevilling af tilskud**

Forelagte projekter bedømmes af Kommissionen. Kommissionen afgør, om der skal ydes tilskud efter denne forordning, og tager ved projektudvælgelsen hensyn til målbeskrivelsen i artikel 1 og til vilkårene i henholdsvis artikel 5, 6 og 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 fremgangsmåden i artikel 11, stk. 2.

Kommissionen underretter tilskudsmodtagerne og medlemsstaterne om sin afgørelse.

## KAPITEL IV

**AFSLUTTENDE BESTEMMELSER***Artikel 11***Udvalg**

1. Kommissionen bistås af et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har Kommissionens repræsentant som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 7 og 8.

*Artikel 12***Budget**

Finansieringsrammen for gennemførelse af Marco Polo-programmet i perioden 1. januar 2003 til 31. december 2007 fastsættes til 115 mio. EUR.

Bevillinger godkendes årligt af budgetmyndigheden inden for de rammer, det finansielle overslag sætter.

*Artikel 13***Hensættelse til ledsageforanstaltninger og programevaluering**

Op til 5 % af det budget, der hjemles i denne forordning, hensættes til ledsageforanstaltninger og uafhængig evaluering af forordningens gennemførelse.

*Artikel 14***Evaluering**

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

*Artikel 15***Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.