



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.07.2004  
KOM(2004)478 endelig

2004/0157(COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om det andet "Marco Polo"-program for EF-tilskud til forbedring af  
godstransportsystemets miljøpræstationer  
("Marco Polo II")**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### INDLEDNING OG RESUMÉ

De næste ti år vil bringe mange udfordringer for transportsystemet i Europa. Det vil blive enormt svært at finde de nødvendige midler til langsigtede investeringer i transportinfrastruktur og at hindre, at vores vejgodstransportsystem bryder sammen. Der forventes en vækst i vejgodstransporten i EU på over 60% frem til 2013 og en fordobling for de 10 nye medlemsstater frem til 2020. Dette fører til trængsel, miljøforringelse, ulykker og fare for tabt konkurrenceevne for det europæiske erhvervsliv, som til styring af forsyningskæderne bør kunne regne med omkostningseffektive og pålidelige transportsystemer.

Vejgodstrafikken er også fuldstændig afhængig af fossile brændstoffer, hvilket gør transportsystemet sårbart i forhold til de vekslende globale forsyningsmønstre. Fossile brændstoffer er en betydelig kilde til CO<sub>2</sub>-udledninger. Det er derfor i EU's interesse at fremme et mere energieffektivt transportsystem, både for at opnå bedre miljøpræstationer og for at sikre transportsektoren en mere robust økonomi.

Og derfor er det også nødvendigt i højere grad at kunne støtte sig på intermodalitet. Intermodalitet tillader en bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur og serviceresourcer, når nærskibsfart, baner og indre vandveje integreres i logistikkæden. For at opnå et bedre transportsystem er der altså ingen grund til at vente til det nødvendige infrastrukturnet i stor skala er på plads. I dag udgør intermodalitet en politisk mulighed for at undgå, at vejgodstransportsystemet bryder sammen.

I overensstemmelse med den praktiske tilgang til EU's intermodalitetspolitik findes der allerede et markedsorienteret program med henblik på at overføre godstransport fra vejene til mere miljøvenlige transportformer, nemlig Marco Polo-programmet (2003-2006) under Rådets og Europa-Parlamentets forordning (EF) nr. 1382/2003 med et budget på 100 mio. EUR. Det konkrete formål med programmet er at få overført den årlige vækst i international godstransport fra vejene til nærskibsfart, bane og indre vandveje.

Som svar på de ovennævnte store udfordringer foreslås et revideret og tilpasset "Marco Polo II"-program for den næste finansielle overslagsperiode (2007-2013). Med udgangspunkt i de mekanismer, der har vist sig duelige i det løbende program, foreslår Kommissionen to nye projektyper, nemlig motorveje til søs-projekter og trafikforebyggelsesprojekter. De bør føre til en reel nedbringelse af international vejgodstrafik, hvilket er et stort ønske såvel hos borgerne som hos brugere af erhvervsmæssig transport. Marco Polo II udvider også programmets anvendelsesområde til at omfatte EU's nabolande. Det fremhæver banegodstrafikkens rolle og præciserer rækkevidden af bestemte infrastrukturforanstaltninger.

Baseret på en uafhængig ex ante-evaluering foreslår Kommissionen en samlet budgetramme på 740 mio. EUR for perioden 2007-2013, dvs. rundt regnet 106 mio. EUR om året. Dette vil overflytte over 140 mia. tonkilometer godstrafik fra vejene (svarende til 7 mio. lastbilture à strækninger på 1000 km tilbagelagt med lastbil) og nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne med 8 400 mio. kg.

Udtrykt i undgåede miljøskader og færre ulykker, lavere energiforbrug og mindre slid på infrastruktur anslås de opnåede fordele til hen ved 5 mia. EUR. For hver 1 EUR, der ydes i

tilskud under Marco Polo II-programmet, opnås der altså over 6 EUR udtrykt i sociale og miljømæssige fordele for samfundet.

## **I INTERMODALITET: EN NØDVENDIGHED FOR AT OPNÅ ET BEDRE TRANSPORTSYSTEM**

1. De kommende ti år vil bringe mange udfordringer for transportsystemet i Europa. To nøgletal gør dette klart. På langt sigt vil der skulle skaffes 600 mia. EUR til fuld udbygning af den infrastruktur, der er nødvendig for at etablere et transeuropæisk net. Samtidig regnes der med, at vejgodstransporten, som for øjeblikket er det bærende element i den europæiske logistik, senest i 2013 vil være vokset over 60 % i det udvidede EU, og en fordobling forventes for de 10 nye medlemsstater senest i 2020. Det vil blive enormt svært at finde de nødvendige midler til langsigtede investeringer i transportinfrastruktur og at afværge den truende fare for, at vores vejgodstransportsystem bryder sammen.
2. Derfor er det nu, at der skal og må *gøres bedre brug af eksisterende infrastruktur og serviceresourcer*.
3. Og det er her, at intermodalitet har sin eksistensberettigelse, fordi den gør det muligt på en bedre måde at inddrage alternativer til vejtransport - nærskibsfart, banetrafik og indlandskibsfart - i forsyningskæden og øge brugen af dem i stedet for at vente på, at den strategiske infrastruktur skal blive opført i fremtiden, eller at vejgodstransportsystemet bryder sammen.
4. At satse på intermodalitet er et fornuftigt initiativ med henblik på at fjerne presset på vejgodstrafikken. Dette er godt for vejtransport, men også for samfundet i almindelighed. For alternativerne til vejgodstrafik er mindre forurenende, forårsager færre ulykker og indebærer fortsat store muligheder. En politik, der tager sigte på intermodalitet, er baseret på god fornuft, frembyder praktiske og umiddelbart effektive måder at gøre vores transportsystem bedre på med en relativt lille finansiel indsats. Det er derfor ikke overraskende, at Det Europæiske Råd i Göteborg i juni 2001 erklærede, at foranstaltninger, der kan bidrage til at overflytte trafikken fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, er af helt central betydning for bæredygtig transport.
5. Men intermodal transport er et kompleks transportvalg, som berører mange forskellige aktører med forskellige forretningsmodeller, der opererer i omgivelser i begrænset skala, og som ofte stadig hver for sig er bundet af sædvaner for anvendelse af transportformer ud fra nationale traditioner. Kommissionen anerkender, at det først og fremmest er markedsaktørernes opgave at fremme intermodal transport på markederne, som der er fri adgang til, og hvor reglerne om fri konkurrence og om udbud og efterspørgsel gælder. Men for at frigøre potentialet for intermodal transport fuldstændigt, er der behov for at tilskynde operatørerne til at løbe den risiko, som overflytning fra vejtrafik til alternative transportformer indebærer. Mange transportvirksomheder opererer i dag på markeder, der er under fuldstændig omstrukturering. Deres fortjenstmarginer er små, planlægningen er vanskelig og fremtiden usikker. Derfor er der behov for at udforme praktiske markedsorienterede støtteprogrammer for at hjælpe den intermodale sektor med at løbe en risiko og tage udfordringen op, der består i at gennemføre en varig og storstilet trafikoverflytning i overensstemmelse med målene i Kommissionens hvidbog fra 2001. Disse mål gik ud

på at sørge for, at fordelingen på transportformerne i 2010 i det mindste var den samme som ved århundredeskiftet.

6. Ud over dette stærkt politikorienterede grundlag er der en anden, mere og mere påtrængende grund til fuldt ud at fokusere på intermodale løsninger. I dag opretholder eller øger EU's industri i høj grad konkurrencedygtigheden af sin produktion i Europa ved at benytte avanceret logistik, optimere produktion og distribution og skabe værdi under processen. Disse sofistikerede forsyningskæder bliver mere og mere sårbare over for vejgodstransportens svigtende pålidelighed og voksende omkostninger. Intermodal logistik må nødvendigvis blive den europæiske fremstillingsindustri's største problem, hvis vi ønsker at beholde produktionsaktiver og -processer inden for Europa. Hvis der fokuseres på intermodal logistik, vil det også åbne omfattende muligheder for højtuddannet arbejdskraft og produktionsekspertise, som er garderet mod flytning af produktionen (delokalisering). Den nye udgave af Marco Polo-programmet er mere slagkraftig end de forudgående programmer og udgør en stående opfordring til organisatorer inden for forsyningskæden til at gøre en indsats i fællesskab for at opnå et bæredygtigt og konkurrencedygtigt transportsystem.

## **II. DET NUVÆRENDE MARCO POLO-PROGRAM: DE FØRSTE OPMUNTRENDE RESULTATER**

7. Allerede i 1997 iværksatte Fællesskabet et markedsorienteret støtteprogram med det formål at få startet nye intermodale forbindelser, der flytter godstransporten væk fra vejene, nemlig pilotprojekter for kombineret transport (PACT) i henhold til Rådets forordning (EF) nr. 2196/98. Dette program havde et budget på 35 mio. EUR til en femårs periode. En ekstern evaluering af programmet viste, at de penge, der blev brugt på start up-tilskud, skabte virkelig værdi i form af besparelser i de eksterne omkostninger, nemlig mindre forurening, færre ulykker og mindre trængsel som følge af trafikoverflytningen. På basis af et forslag fra Kommissionen fra 2002 besluttede Rådet og Parlamentet i juli 2003 at indføre Marco Polo-programmet ved forordning 1382/2003. Dette program råder over et budget på 100 mio. EUR for perioden 2003-2006 og har meget konkrete mål: bidrage til at flytte den forventede forøgelse af den internationale vejgodstrafik til alternative transportformer. Dvs. at målene for dette program er målelige, og den opnåede gevinst kan klart påvises.
8. Den første udvælgelsesprocedure for Marco Polo-programmet (2003-2006) blev iværksat i oktober 2003. Resultaterne påviser nytteværdien af et fællesskabsstøtteprogram for konkret markedsbaserede intermodalitetsprojekter. Med de 15 mio. EUR, der hidrører fra EF-budgettet, vil der opstå nye transportforbindelser, der flytter godstransport væk fra vejene. Ifølge prognoserne vil den trafikoverflytning, der opnås, blive endnu større end den forventede årlige vækst i den internationale vejgodstransport, der var anslået til ca. 12 mia. tonkilometer<sup>1</sup>. Dermed vil hovedmålet for Marco Polo-programmet klart blive nået. For det andet er de miljømæssige fordele - i form af mindre forurening, mindre CO<sub>2</sub> og færre ulykker - der målt i penge skulle opnås med tilskuddet, flere gange højere end det ydede tilskud. Endelig forventer Marco Polo-programmet, at projektdeltagerne finansierer

---

<sup>1</sup> Tonkilometer= transport af et ton gods over en kilometer.

en stor del - mindst 65 % - af selve projektomkostningerne, hvilket skaber investeringer i markedet. Som et resultat af udvælgelsesproceduren i 2003, vil der med 15 mio. EUR i tilskud blive iværksat projekter til en samlet værdi på over 360 mio. EUR.

9. Som en stor ulempe er det klart, at programmet ikke kan følge trop med de indsendte forslag. Under 2003-udvælgelsesproceduren modtog Kommissionen antagelige forslag, der ville have krævet 182 mio. EUR i tilskud ud af et budget på 15 mio. EUR, hvilket giver et finansieringsforhold på under 10 %. Det er alt andet end godt. Et så lavt finansieringsforhold kunne få virksomhederne til at afholde sig fra at indgive gode forslag, fordi de frygter, at de måske spilder deres tid med at udarbejde forslagene.
10. Derfor kan det konkluderes, at det nuværende Marco Polo-programs mekanismer og mål er fornuftige og i høj grad bør videreføres for den næste finansielle overslagsperiode. Det kan også konkluderes, at budgetmidlerne til programmet er helt utilstrækkelige til at sikre, at alle gode forslag finansieres. Det betyder mange spildte muligheder, hvilket er til skade for opnåelsen af et bedre transportsystem.

### **III. EX ANTE-EVALUERING OG HØRING AF DE BERØRTE PARTER**

11. En gruppe uafhængige eksperter gennemførte en ex ante-evaluering om forlængelse med et Marco Polo II-program for perioden 2007-2013 på grundlag af gældende bedste praksis inden for evaluering og retningslinjer. Eksperterne undersøgte markedsbehovene, bedste praksis for finansieringsprogrammer i EU og lagde stor vægt på budgetbehov, vurdering af indvirkning og omkostningseffektivitet. Høringer med de berørte parter indgik også som en integrerende del i denne evaluering, der blev afsluttet i juni 2004.
12. I nærværende forslag er der fuldt ud taget hensyn til evalueringen og anbefalingen fra de uafhængige eksperter. Finansieringsoversigten, der er vedlagt dette forslag, vidner klart herom.
13. Følgende hovedkonklusioner bør lægges til grund:
  - a) For at nå de langsigtede hovedmål i Marco Polo II-programmet er det nødvendigt at udvide programmets rækkevidde med en tilsvarende omkostningseffektiv forhøjelse af budgettet.
  - b) Sammenholdt med alternative instrumenter har Marco Polo II-forslaget iboende stærke sider af stor betydning. Dets opbygning, der er baseret på direkte tilskud til virksomheder til iværksættelse af intermodale trafikforbindelser, som skal være levedygtige på mellemlangt sigt, er den mest effektive form for offentlig støtte til intermodal transport, der findes for tiden.
  - c) Marco Polo II-programmet er fuldt ud foreneligt med andre initiativer fra EU's og medlemsstaternes side.
  - d) I betragtning af Marco Polo II-programmets konkrete og påviselige mål kan det nødvendige budget beregnes objektivt og struktureres, så det skaber mangfoldige fordele for samfundet.

#### IV. FORSLAGET TIL ET ANDET MARCO POLO-PROGRAM "MARCO POLO II " (2007-2013)

14. Forslaget til fornyelse af Marco Polo-programmet ændrer ikke grundlæggende programmets art og dets procedurer. De tre nuværende projekttyper - trafikoverflytningsprojekter, katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter - bibeholdes med finansieringsvilkår og krav, der grundlæggende svarer til det eksisterende program. Der er dog to nye projekttyper. Disse er nødvendige for at sikre Marco Polo-programmet opfylder sine overordnede strategiske mål som led i en bæredygtig transportpolitik:

##### a) En bredere geografisk rækkevidde

15. I dag er Europa - og ikke blot EU med sine 25 medlemsstater - på vej mod et integreret transportmarked, der omfatter yderligere kandidatlande til endnu en udvidelse. Med også EFTA- og ESA-landene såvel som vores naboer mod øst, navnlig Rusland, Belarus, Ukraine og Balkanlandene samt Middelhavsområdet indgår i det store integrerede marked for transportydelser, der er ved blive en realitet. Produktions- og forsyningskædemønstrene stopper ikke ved grænsen til EU's 25 medlemsstater.
16. For at miljøpræstationerne kan blive bedre i transportsystemet inden for EU, må der også tænkes på intermodale løsninger og alternativer til vejtransport uden for EU. Det er påvist, at det er ret vanskeligt at ville benytte alternativer til vejtransport inden for EU, når godset en gang er indladet i en langfartslastbil uden for EU. Derfor giver dette forslag virksomheder i Europa som helhed mulighed for at deltage, forudsat at de pågældende lande, som hverken er medlemmer af EU eller kandidatlande, har indgået en særlig aftale med EU, der også afklarer deres bidrag til programbudgettet.

##### b) Nye projekttyper

17. I overensstemmelse med målene i transporthvidbogen fra 2001 går det eksisterende Marco Polo-program ud på at overflytte den gennemsnitlige årlige vækst i den internationale vejgodstransport til alternative transportformer. Dette mål, som jo er nok så ambitiøst, kan ikke være det endelige mål for vores intermodalitetspolitiske tiltag. Borgerne og erhvervslivet i EU er nemlig ikke tilfredse med et vejgodstransportsystem, hvor der i dag spildes 0,5 % af bruttonationalproduktet i EU på trængsel. De er utilfredse med et transportsystem, der næsten 100 % er afhængigt af stigende mængder af importerede fossile brændstoffer, og som er årsagen til de hurtigt voksende emissioner af CO<sub>2</sub> - en af de drivhusgasser, der er med til at forårsage klimaændringer.

Derfor må det næste Marco Polo-program tage kvantespringet i retning mod en generel *nedbringelse af den internationale vejgodstrafik*. Det gør det ved at gøre brug af den tidligere tilgang, som styrkes på to måder:

### *Motorveje til søs-projekter*

18. Transporthvidbogen fra 2001 introducerede ideen om logistiktjenester af høj kvalitet baseret på nærskibsfart, som i kraft af deres kvalitative træk kunne sammenlignes med motorveje på landjorden, og kaldte dem "motorveje til søs". Dette ville føre til søtransport med større evne til at konkurrere med gennemgående vejtransport og derved bidrage til trafikoverflytning. Artikel 12 i de nye TEN-T-retningslinjer, der blev vedtaget den 29. april 2004 præciserer dette koncept yderligere, for så vidt angår det infrastrukturnet, der skal skabes. Marco Polo-programmet bør passe ind i dette koncept. Derfor foreslår Kommissionen relevante ambitiøse målsætninger for forbindelser baseret på motorveje til søs. F.eks. bør der udvikles motorveje til søs mellem Frankrig og Spanien for at undgå dannelsen af flaskehalse over Pyrenæerne, og lignende tiltag kan tænkes mellem Italien og Spanien.
19. I betragtning af den store skala, som disse sømotorveje tænkes iværksat i, bør Marco Polo-programmet gøre mere end, hvad det allerede er tilfældet med de eksisterende katalysator- og trafikoverflytningsprojekter. Disse projekter tager sigte på at overflytte den forventede vækst i vejtrafikken til alternative transportformer. Motorveje til søs-projekterne bør ganske enkelt *på sigt* føre til *mindre vejtrafik på en given trafikkorridor*. Denne store fællesskabsnytteværdi, som har en synlig gavnvirkning for borgerne i Europa, berettiger til et højt EF-tilskud til projekter, der er omhyggeligt udformet af store konsortier, der består af speditører, transportoperatører og infrastrukturudbydere. Konceptet præciseres i artikel 5, litra b), sammenholdt med artikel 2, litra i).

### *Trafikforebyggelsesprojekter*

20. Det at gå ind for intermodal transport vil ikke i sig selv få nogen strukturel indvirkning på væksten i *efterspørgselen* efter transport. Hvis tiltaget lykkes, vil det fordele den voksende efterspørgsel mere ligeligt. I den forstand takler intermodal transportpolitik endnu ikke den udfordring, som vi skal tage op med henblik på at opnå et bæredygtigt transportsystem, nemlig hvordan skal vi styre efterspørgslen efter transport uden at bringe vores konkurrencedygtighed og velfærd i fare.
21. Det er på tide at inddrage produktionssektoren og logistiksystemerne mere aktivt i en sammenhængende strategi for bæredygtige udviklingstiltag. Produktions-, forsynings- og ordremønstre bør forbedres for at øge transportintensiteten i industriproduktionen. Derfor foreslår Kommissionen trafikforebyggelsesprojekter. Erhvervslivet er selv begyndt at takle dette problem, i høj grad for at streamline forsyningskæderne og nedbringe distributions- og transportomkostningerne ved vejtransport. Der er således et slående interessesammenfald mellem de effektivitetsforstærkende foranstaltninger, der udspringer fra erhvervslivet, og den politiske vilje til reducere transportens negative virkninger ved ganske enkelt at forebygge trafik.
22. To træk, der er præciseret i artikel 5, litra d), bør fremhæves: For det første er der også her et kvantitativt mål: reduktion af tonkilometer eller køretøjkilometer med 10 % inden for en given forsyningskæde. Denne reduktion bør ikke kunne tilskrives en nedgang i produktionen eller i beskæftigelsen, så der bliver tale om at belønne virksomheder, der lukker fabrikker.

c) **Præciseringer**

23. Forslaget indeholder yderligere to vigtige præciseringer, den ene vedrører høj prioritering af projekter inden for jernbanesektoren, den anden gør rækkevidden af de tilskud, der ydes til infrastruktur under Marco Polo-programmet, klarere.

*Opnåelse af synergi inden for jernbanetrafikken*

24. I overensstemmelse med den generelle strategi for opnåelse af intermodalitet, foreslås det, at der for alle projekter inden for banegodstransportsektoren lægges særlig vægt på bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur. Eksempler herpå er oprettelse af internationale banegodsnet med hurtige godstog på særlige spor til brug for forbrugsvarer eller eksprespostforsendelser. Man kan også forestille sig større lastfaktorer, der kan tilskrives nye logistiktilgange og nye teknologiske løsninger. Dette præciseres i artikel 5, litra a).

*Tilskud til supplerende infrastruktur*

25. Det nuværende Marco Polo-program indeholder allerede en ordning med begrænset tilskud til såkaldt "supplerende infrastruktur". Det drejer sig om infrastruktur, der er nødvendig og tilstrækkelig til at nå målene for de servicerede projekter i henhold til Marco Polo-programmet. Den første indkaldelse af forslag under det nuværende Marco Polo-program viste, at der i erhvervslivet var et enormt behov for sådan infrastruktur for at sikre succesfulde ydelser. Derfor indføres der mere fleksibilitet i nærværende forslag. Bilag II til forslaget fastlægger tids- og projektrelaterede kriterier for, hvilke infrastrukturforanstaltninger der kan komme i betragtning, og det præciseres endvidere, at der til samme infrastruktur ikke kan ydes Marco Polo-tilskud, når der ydes TEN-T-tilskud.
26. Der er ingen overlapning mellem denne type af efterspørgselsdrevet finansiering til infrastruktur og finansieringsinstrumentet under TEN-T-programmet. De to programmer er fuldstændigt væsensforskellige i deres finansieringsmetode. TEN-T er et instrument, der tager sigte på opbygning af et europæisk infrastrukturnet med langsigtede mål som f. eks. udvikling af det indre marked og økonomisk og social samhørighed. Disse tanker ligger langt fra ideen bag Marco Polo-programmet. Det er et markedsorienteret efterspørgselsdrevet instrument, der fokuserer på en bæredygtig trafikoverflytning, som opnås af transporterhvervet selv. Marco Polo-programmet er udelukkende møntet på virksomheder, der kæmper for at nå kommercielle mål på kort- og mellemlangt sigt, mens det er medlemsstaterne og de offentlige myndigheder, der spiller den fremtrædende rolle i TEN-T-programmet.
27. Projekter, der finansieres under Marco Polo-programmet, er billigere og gennemførelsesperioden er meget kortere end for TEN-T-projekter. F. eks. ville bygningen af en jernbanetunnel gennem Pyrenæerne, der i sammenligning med en søtransportforbindelse samfinansieres inden for rammerne af et motorveje til søs-projekt med tilskud fra Marco Polo-programmet, tage mindst 15 år og omkostningerne løbe op i flere milliarder EUR .



## V BEMÆRKNINGER TIL DE ENKELTE ARTIKLER

**Artikel 1** forklarer formålet med programmet. Denne artikel er næsten identisk med artikel 1 i den nuværende forordning. Dog fastslår den, at "helst mere" end den forventede samlede vækst i international vejgodstransport bør overflyttes til mere miljøvenlige transportformer.

**Artikel 2** fastlægger definitionerne af forordningens mest brugte udtryk. De vigtigste ændringer består i definitioner af de nye projekter vedrørende "motorveje til søs" og "trafikforebyggelse".

**Artikel 3** omhandler programmets geografiske rækkevidde. Det fastsættes nu, at også lande, som hverken er EU-medlemsstater eller tiltrædelseslande, kan deltage i programmet, forudsat at de er nabolande til EU og indgår passende aftaler.

**Artikel 4** forklarer, hvem der er ansøgningsberettigede, og den er identisk med artikel 4 i den eksisterende forordning.

**Artikel 5** opremser, hvilke fem typer projekter der kan komme i betragtning. Ud over de to nye typer projekter lægges der særlig vægt på katalysatorprojekter, som har relation til jernbanemarkedet. De eksisterende projektyper er så godt som uændrede. Som nævnt i artikel 5, stk. 6, er de tekniske finansieringsvilkår og anvendelsesområdet for tilskuddene, tilskudsprocenterne, kontrakternes varighed, tærskler og formidlingspligten fastsat i bilag I til forordningen; disse bestemmelser er i høj grad direkte overtaget fra det eksisterende program. Bilag II, der også er omhandlet i artikel 5, stk. 6, præciserer finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur.

**Artikel 6** fastsætter, at Kommissionen skal udstede detaljerede regler for forelæggelse og udvælgelse af projekter, således at reglerne kan udformes med den nødvendige smidighed og tilpasning.

**Artikel 7** præciserer de nærmere regler for statsstøtte, henholdsvis finansiering via Marco Polo-programmet.

**Artikel 8 og 9** vedrører forelæggelse og evaluering af forslag under udvælgelsesrunderne.

**Artikel 10** henviser til forvaltningsudvalgsproceduren, dvs. standardreglerne for programforvaltning.

**Artikel 11** angiver finansieringsrammen for de næste finansieringsprocedurer. Der foreslås et beløb, der er baseret på en grundig ex ante-evaluering og udgør 740 mio. EUR for syvårsperioden 2007-2013, hvilket svarer til rundt regnet 106 mio. EUR om året.

**Artikel 12** fastsætter et generelt beløb til ledsageforanstaltninger og uvildig evaluering af gennemførelsen af forordningen.

**Artikel 13** omhandler reglerne for beskyttelsen af Fællesskabernes finansielle interesser.

**Artikel 14** omhandler Kommissionens oplysningspligt over for udvalget og foreslår også, at Kommissionen senest den 30. juni 2007 fremlægger en evalueringsrapport om Marco Polo I-programmet.

**Artikel 15** fastsætter ophævelse af forordning 1382/2003, der udgør retsgrundlaget for Marco Polo-programmet fra 2003. Den nævnte forordning var planlagt til at have retsgyldighed indtil 2010 (se artikel 1 i forordning 1382/2003). For at undgå forvirring om, hvilket instrument der gælder efter 31. december 2006, er det nødvendigt at ophæve forordning 1382/2003 fra det tidspunkt, hvor det nye instrument tages i anvendelse, hvilket er den 1. januar 2007. I overensstemmelse med almindelige retsprincipper vil projekter, der finansieres i henhold til forordning 1382/2003, fortsat være undergivet reglerne og instrumenterne i den forordning, selv om deres operationelle og finansielle levetid går ud over et tidspunkt, der ligger efter den 31. december 2006.

**Artikel 16** fastlægger forordningens ikrafttrædelsestidspunkt. For at undgå, at forordning 1382/2003 og det nye instrument finder anvendelse samtidigt, hvilket kunne give anledning til problemer, bør det nye instruments ikrafttrædelse passe sammen med ophævelsen af forordning 1382/2003. Derfor fastsætter artikel 16, at den nye forordning træder i kraft den 1. januar 2007.

## BILAG

### FÆLLESSKABSNYTTEVÆRDI, NÆRHEDS- OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- *Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?*

Efter traktatens artikel 71, stk. 1, litra c), omfatter Fællesskabets transportpolitik foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og vedtagelse af andre formålstjenlige bestemmelser. Desuden skal Fællesskabet ifølge traktatens artikel 2 og artikel 3, stk. 1, litra l, føre miljøpolitik for at forbedre miljøkvaliteten.

Formålet med den påtænkte handling er at bekæmpe trængsel i vejgodstrafikken og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer ved effektiv udnyttelse af nærskibsfart, baner og indre vandveje. Den påtænkte handling bør bidrage til i det mindste at flytte den samlede forventede vækst i den internationale vejgodstrafik til nærskibsfart, baner og indre vandveje. Dette vil bidrage til øget transportsikkerhed og bedre miljøpræstationer i hele transportsystemet.

- *Hører foranstaltningen under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?*

Efter traktatens artikel 71, stk. 1, deler EF kompetencen med medlemsstaterne. Artikel 80, stk. 2, udgør retsgrundlaget for medtagelse af søfart i programmet.

- *Hvad er fællesskabsdimensionen af problemet?*

Trængsel i trafikken forårsaget af vejgodstransport er et problem, som alle medlemsstater kæmper med i varierende grad. Meget af vejgodstransporten (cirka 20 %) er international. Det er denne del, der vokser hurtigst. Medlemsstaterne kan ikke løse problemerne med den stadige vækst i international vejgodstransport effektivt på egen hånd. Internationalt orienterede projekter, der udføres af internationale konsortier, er nemlig bedre egnede til at gennemføre den omfattende og varige trafikoverflytning, der er behov for til at opnå et harmonisk transportsystem i EU. Nationale foranstaltninger vil hurtigt strande på deres begrænsninger og vil derfor ikke få en tilsvarende indvirkning. Problemet har altså en klar EF-dimension.

Den påtænkte foranstaltning indeholder desuden regler om tilskud til projekter, hvis formål er at fjerne markedsbarrierer. Dermed bidrager den til realiseringen af det indre transportmarked.

Skal ordningen være anvendelig i praksis, må den tilrettelægges på EF-plan, for ellers rammes nærskibsfart, baner og indre vandveje på deres konkurrenceevne af den omstændighed, at vejgodstransporten ikke betaler de fulde samfundsmæssige omkostninger, der er ved den.

- *Kan medlemsstaterne ikke opfylde formålet i tilstrækkelig grad selv?*

På rent nationalt eller regionalt plan kan medlemsstaterne godt mindske trængslen i trafikken. Men trængsel, der skyldes international vejgodstransport, kan

medlemsstaterne ikke selv reducere på tilfredsstillende måde. På det punkt er der altså brug for et EF-initiativ. Overlades det til medlemsstaterne alene at fremme internationale godstrafikforbindelser inden for de andre transportformer, er der særlig stor fare for uacceptabel konkurrenceforvridning på grund af ukoordinerede og måske dobbelte tilskudsordninger.

- *Hvad er mest effektivt: en løsning ved EF-indgreb eller en løsning ved nationale indgreb? Hvilket særligt nytteværdi giver den påtænkte EF-foranstaltning, og hvad vil det koste at undlade at handle?*

Som nævnt er EF-foranstaltninger mere effektive, når det gælder om at mindske den internationale vejgodstrafik, end de foranstaltninger medlemsstaterne kan træffe hver for sig. Det særlige nytteværdi ved den påtænkte foranstaltning er, at den tilvejebringer midler til og rammer for løsning af strukturproblemer i transport- og logistikbranchen, som hindrer det indre transportmarked i at fungere. Ingen andre eksisterende eller påtænkte ordninger tilvejebringer sådanne rammevilkår. Der er intet andet EF-program, som giver tilskud til forbedring af logistikmarkedets præstationer på en sådan måde, at transportens miljøpræstationer også forbedres.

Uden dette EF-indgreb forventes vi at opleve en vækst på over 140 mia. tonkilometer i den internationale vejgodstrafik på vejene i Europa i løbet af den næste finansielle overslagsperiode (2007-2013). Dette tal kan også udtrykkes som svarende til over 7 mio. lastbilture à 1000 kilometer, der udgør standardstrækningen i den internationale vejtransport i Europa. Hvis Fællesskabet kan bidrage til at flytte disse mange millioner lastbilture bort fra vejene ved hjælp af det vejledende budget, vil 1 EUR, der bruges i EF-tilskud, skabe miljøfordele i form af besparelser i eksterne omkostninger (forurening, ulykker osv.) svarende til omkring 6 EUR.

- *Står midlerne til EF-indgrebet i et rimeligt forhold til formålet?*

Formålet er direkte og omgående at bidrage til - på markedet for godstransport og logistik - at sænke trængslen på vejene og forbedre godstransportens miljøpræstationer.

*Hvad er den mest egnede foranstaltning til at nå målene? (Henstilling, tilskud, gensidig anerkendelse, lovgivning osv.).*

Det bedst egnede middel til at nå de anførte mål vil være tilskud på grundlag af en forordning udstedt af Europa-Parlamentet og Rådet. Lovgrundlaget for EU's transportmarked er i dag i det store og hele på plads. Nu er der derfor behov for praktisk og økonomisk støtte til erhvervslivet, så det kan overvinde strukturbarrierer på markedet. Skræddersyet økonomisk støtte kan sikre, at nærskibsfarten, jernbanerne og indlandsskibsfarten ikke rammes på deres konkurrenceevne af den omstændighed, at vejgodstransporten ikke betaler de fulde samfundsmæssige omkostninger, der er ved den.

*Hvis der skal lovgives, er retsaktens rækkevidde, varighed eller indgreb så mere vidtgående end nødvendigt?*

Den her påtænkte ordning er mere omfattende end det nuværende Marco Polo-program. Den udvidede rækkevidde er nødvendig for at opnå de ambitiøse mål for

trafikoverflytning og iværksætte en bevægelse mod en overordnet reduktion af vejtrafik. Varigheden af den påtænkte foranstaltning er fastsat for perioden 2007-2013 i overensstemmelse med den næste finansielle overslagsperiode.

EF-støtte skal som hovedregel bygge på en forordning fra Parlamentet og Rådet. Den påtænkte foranstaltning indeholder væsentlige regler for tilskud uden at gå for meget i detaljer. Forordningens artikel 6 fastslår, at Kommissionen skal udstede detaljerede gennemførelsesregler.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

### om det andet "Marco Polo"-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer ("Marco Polo II")

#### EØS-relevant tekst

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>3</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>4</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>5</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik af september 2001 fremhæver udbygning af intermodalitet som et praktisk og effektivt middel til at opnå et afbalanceret transportsystem og foreslår udvikling af motorveje til søs i form af integrerede intermodale søtransportsystemer af høj kvalitet som et vigtigt led i denne strategi. Det Europæiske Råd pegede på mødet den 15. og 16. juni i Göteborg på opnåelse af en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for bæredygtig udvikling. Endvidere fremhævede Det Europæiske Råd på sit møde den 15. og 16. marts 2002 behovet for aflastning af vejnettet og fjernelse af flaskehalse i flere regioner, især i Alperne, Pyrenæerne og Østersøen, hvilket viser, at maritime ruter af motorveje til søs udgør en integrerende og væsentlig del af det transeuropæiske transportnet. Et markedsdrevent støtteprogram for intermodalitet er et centralt instrument med henblik på yderligere udbygning af intermodalitet og bør specielt understøtte etableringen af motorveje til søs.

---

<sup>2</sup> EUT C [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...], [...], s. [...].

<sup>4</sup> EUT C [...], s. [...].

<sup>5</sup> Udtalelse fra Europa-Parlamentet af ..., Rådets fælles holdning af ... og Europa-Parlamentets beslutning af ....

- (2) Uden beslutsom indgriben vil den samlede vejgodstransport i Europa vokse med omkring 60 % frem til 2013. Virkningen vil blive en skønnet vækst af international vejgodstransport på 20,5 mia. tonkilometer om året for perioden 2007-2013 for de 25 EU-medlemsstater med negative følger i form af ulykker, trængsel, manglende pålidelighed i forsyningskæder og logistiske processer samt skader på miljøet.
- (3) For at imødegå denne vækst i vejgodstrafikken bør der gøres endnu mere brug af nærskibsfart, jernbaner og indlandsskibsfart, end det er tilfældet i dag, og det er nødvendigt yderligere at fremme virkningsfulde initiativer fra transport- og logistiksektorens side for at mindske trængselen på vejene.
- (4) Det program, der blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo-programmet)<sup>6</sup>, bør derfor styrkes ved hjælp af nye projekter, der er orienteret mod reelt at mindske international vejtransport. Derfor foreslår Kommissionen et styrket program, i det følgende benævnt "Marco Polo II-programmet" eller "programmet", for at fremme intermodalitet, nedbringe trængselen på vejene og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i Fællesskabet. For at nå dette mål bør programmet støtte projekter inden for sektorerne godstransport og logistik og på andre relevante markeder. Det bør bidrage til at overflytte i det mindste den forventede samlede vækst i international vejgodstransport, men helst mere, til nærskibsfart, jernbanetrafik og indlandsskibsfart eller til en kombination af transportformer, hvor de tilbagelagte vejstrækninger er så korte som muligt. Det nuværende Marco Polo-program under Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 bør erstattes.
- (5) Marco Polo II-programmet vil indebære forskellige typer projekter, som bør bidrage til en målelig og varig trafikoverflytning og bedre samarbejde på det intermodale marked. Som et yderligere skridt bør projekter under Marco Polo II-programmet også bidrage til en faktisk mindskelse af den internationale vejgodstransport.
- (6) De projekter, der finansieres under Marco Polo II-programmet, bør være af international geografisk rækkevidde. For at afspejle projekternes europæiske dimension bør disse fremlægges af virksomheder, som er hjemmehørende i forskellige lande, i form af et konsortium, der forelægger et projekt.
- (7) Ansøgerne bør være i stand til at forelægge nye eller eventuelt allerede eksisterende projekter, som bedst muligt imødekommer de aktuelle markedsbehov. Det er vigtigt, at velegnede projekter ikke udelukkes som følge af en overdrevent snæver definition af begrebet antagelige projekter.
- (8) Der kan være tilfælde, hvor udvikling af en bestående tjeneste kan skabe fordele i form af ekstra trafikoverflytning, kvalitet, miljøfordele og levedygtighed, der er lige så store som eller større end fordelene ved oprettelse af en ny tjeneste, der indebærer et betydeligt udgiftsniveau.

---

<sup>6</sup> EUT L 196 af 2.8.2003.

- (9) For at være gennemskuelig, objektiv og klart afgrænset bør opstartsstøtten til trafikoverflytningsprojekter være baseret på omkostningsbesparelser for samfundet, hvor der i stedet for udelukkende vejtransport benyttes nærskibsfart, banetransport, eller indlandsskibsfart. I forordningen fastsættes et vejledende tilskudsbeløb på 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstrafik.
- (10) Resultaterne af alle projekter under programmet bør formidles tilstrækkelig bredt til, at offentlig opmærksomhed og gennemskuelighed er sikret.
- (11) Under udvælgelsesproceduren og projekternes løbetid er det nødvendigt at sikre, at de udvalgte projekter udgør reelle bidrag til den fælles transportpolitik og ikke skaber konkurrenceforvridninger, der er i modstrid med den fælles interesse. Kommissionen bør derfor evaluere gennemførelsen af begge programmerne. Den bør senest den 30. juni 2007 forelægge en evalueringsrapport om resultaterne af Marco Polo-programmet for perioden 2003-2006.
- (12) Da målet for Marco Polo II-programmet ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor på grund af programmets omfang bedre kan gennemføres på fællesskabsplan, kan Fællesskabet træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (13) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>7</sup>.
- (14) I denne forordning fastlægges der for programmets samlede varighed en finansieringsramme, der udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden som omhandlet i punkt 33 i den interinstitutionelle aftale af 6. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forbedring af budgetproceduren.
- (15) For at sikre Marco Polo-programmets kontinuitet og gennemskuelighed bør der fastsættes overgangsbestemmelser vedrørende kontrakter og udvælgelsesprocedure -

---

<sup>7</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.



UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

## **KAPITEL I ALMINDELIGE BESTEMMELSER**

### *Artikel 1 Genstand*

Ved denne forordning indføres et finansieringsinstrument, i det følgende benævnt "Marco Polo II-programmet" eller "programmet", der har til formål at mindske trængsel, forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem. Programmets varighed er fra 1. januar 2007 til 31. december 2013.

### *Artikel 2 Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- (a) "projekt": et projekt, der gennemføres af virksomheder, og som bidrager til at aflaste vejgodstransportsystemet og/eller til at forbedre transportsystemets miljøpræstationer på medlemsstaternes eller deltagende landes områder
- (b) "ledsageforanstaltning": en foranstaltning med det sigte at forberede eller understøtte igangværende eller kommende projekter, herunder formidlingsaktiviteter, projektovervågning og -evaluering samt indsamling og analyse af statistikker; foranstaltninger, der tager sigte på at bringe produkter, processer eller tjenesteydelser i handelen, samt markedsføringsaktiviteter og reklame er ikke "ledsageforanstaltninger"
- (c) "supplerende infrastruktur": en infrastruktur, der er nødvendig og tilstrækkelig for at nå målene med projekterne, herunder gods- og passageranlæg
- (d) "katalysatorprojekt": en innovativ aktivitet med det sigte at overvinde EF-relevante strukturbarrierer på godstransportmarkedet, som hindrer markederne i at fungere effektivt, nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart i at konkurrere og/eller transportkæder, der gør brug af disse transportformer, i at fungere effektivt, herunder ændring eller oprettelse den nødvendige infrastruktur; i denne definition forstås ved "strukturbarriere på markedet" en faktisk hindring for godstransportkædens funktionsdygtighed, der ikke skyldes regulering og ikke blot er midlertidig
- (e) "fælles læringsprojekt": en aktivitet, der sigter mod at forbedre samarbejdet om at optimere arbejdsmetoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav
- (f) "nært tredjeland": et land, der ikke er medlem af EU eller kandidatland til tiltrædelse af EU, som har en fælles grænse med EU eller en kyst ud mod et lukket eller delvist lukket havområde, der grænser op til Den Europæiske Union

- (g) "konsortium": et arrangement, hvorved mindst to virksomheder gennemfører et projekt sammen og bærer risikoen ved det i fællesskab
- (h) "trafikoverflytningsprojekt": en aktivitet, som direkte, måleligt, i væsentligt omfang og umiddelbart overflytter godstransport fra vejtrafikken til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt, men som ikke er et katalysatorprojekt
- (i) "motorveje til søs-projekt": en innovativ aktivitet, som direkte overflytter godstransport fra vejtrafikken til nærskibsfart eller en kombination af skibsfart med andre transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt, herunder ændring eller oprettelse af supplerende infrastruktur, således at der rettidigt oprettes en intermodal skibsfartsbaseret transportforbindelse med stor kapacitet og høj frekvens, hvori der indgår godstransport i baglandet på andet end veje, med henblik på integrerede dør-til-dør-ydelser.
- (j) "trafikforebyggelsesprojekt": en innovativ aktivitet, der integrerer transporten i produktionslogistikken, således at der rettidigt opnås forebyggelse af en høj procentdel af vejgodstrafikken, samtidig med at det generelle produktionsniveau og arbejdsstyrken fastholdes på EU's område, herunder ændring/oprettelse af supplerende infrastruktur og udstyr
- (k) "forberedende foranstaltning": enhver foranstaltning til forberedelse af et katalysatorprojekt, motorvej til søs-projekt eller trafikforebyggelsesprojekt, såsom undersøgelser af den tekniske, operationelle eller finansielle gennemførlighed og udstyrstest
- (l) "tonkilometer": transport af et ton gods eller dets volumetriske ækvivalent over en afstand på en kilometer
- (m) "virksomhed": en erhvervsdrivende enhed uanset juridisk status og finansieringsmåde
- (n) "køretøjkilometer": en lastet eller tom lastbils tilbagelæggelse af en strækning på en kilometer.

### *Artikel 3* *Anvendelsesområde*

1. Programmet omfatter projekter, der:
  - (a) vedrører mindst to medlemsstaters område eller
  - (b) vedrører områder tilhørende mindst én medlemsstat og et nært tredjeland.
2. Hvis et projekt vedrører et tredjelands område, dækker programmet ikke omkostninger, der opstår på dette lands område, bortset fra de i stk. 3 og 4 omhandlede tilfælde.

3. Programmet er åbent for deltagelse af kandidatlande. Deltagelsen finder sted på de betingelser, der er fastlagt i associeringsaftalerne med disse lande, og på grundlag af de regler, der er fastsat i en afgørelse, truffet af associeringsrådet for hvert land.
4. Programmet er ligeledes åbent for deltagelse af lande, der er medlemmer af EFTA og EØS på grundlag af supplerende bevillinger og efter procedurer, der aftales med disse lande.

## **KAPITEL II**

### **ANSØGNINGSBERETTIGEDE OG PROJEKTER**

#### *Artikel 4*

#### *Ansøgningsberettigede og modtagere*

1. Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemmehørende i mindst to forskellige medlemsstater eller i mindst en medlemsstat og et nært tredjeland.
2. Virksomheder, der er hjemmehørende uden for et deltagende land i henhold til artikel 3, stk. 3 og 4, og som eventuelt er tilknyttet projektet, kan under ingen omstændigheder modtage EF-tilskud i henhold til programmet.

#### *Artikel 5*

#### *Antagelige projekter og finansieringsvilkår*

1. Følgende projekter kan komme i betragtning til finansiering under programmet:
  - a) Katalysatorprojekter, med særlig vægt på projekter, der tager sigte på at opnå bedre synergi i banesektoren gennem brug af eksisterende infrastruktur.
  - b) Motorveje til søs-projekter; ved sådanne projekter skal der generelt gøres brug af de transeuropæiske transportnet som defineret i Europa-Parlamentet og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF<sup>8</sup> med senere ændringer.
  - c) Trafikoverflytningsprojekter, herunder projekter, der eventuelt medfører yderligere trafikoverflytning gennem udbygning af en eksisterende transportydelse.
  - d) Trafikforebyggelsesprojekter.
  - e) Fælles læringsprojekter.
2. De specifikke finansieringsvilkår og andre krav i forbindelse med de forskellige projekter er fastlagt i bilag I til denne forordning. Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur som defineret i artikel 2, litra c), er fastlagt i bilag II til denne forordning.

---

<sup>8</sup> EUT L 228 af 9.9.1996, s.1.

3. De politiske hovedmål, som der vil blive lagt vægt på under udvælgelsesproceduren for katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter, fastsættes og revideres om fornødent efter proceduren i artikel 10, stk. 2.

*Artikel 6*  
*Detaljerede regler*

Der vil blive fastlagt detaljerede regler for proceduren for forelæggelse og udvælgelse af projekter under programmet efter proceduren i artikel 10, stk. 2.

*Artikel 7*  
*Statsstøtte*

Ydelsen af EF-tilskud til de i programmet omhandlede projekter udelukker ikke, at der til samme projekt ydes offentlig støtte på nationalt, regionalt eller lokalt niveau, for så vidt denne støtte er forenelig med de i traktaten fastsatte statsstøtteregler og ikke overskrider de samlede grænser, der er fastsat for hver type projekt i bilag I til denne forordning. Den samlede støtte, der ydes i form af statsstøtte og EF-tilskud til supplerende infrastruktur må ikke overstige 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

### **KAPITEL III**

## **FORELÆGGELSE OG UDVÆLGELSE AF PROJEKTER**

*Artikel 8*  
*Forelæggelse af projekter*

Projekter forelægges Kommissionen efter de detaljerede regler, der er fastsat i henhold til artikel 6. Ansøgningen skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige, for at Kommissionen kan foretage sin udvælgelse i overensstemmelse med artikel 9.

*Artikel 9*  
*Udvælgelse af projekter med henblik på ydelse af tilskud*

Forelagte projekter evalueres af Kommissionen. Når Kommissionen udvælger projekter med henblik på ydelse af tilskud i henhold til programmet, tager den hensyn til følgende:

- (a) Målbeskrivelsen i artikel 1.
- (b) De i bilag I og II fastlagte vilkår.
- (c) Projekternes bidrag til mindskelse af trængselen på vejene.
- (d) De relative miljømæssige fordele ved projekterne, herunder i hvor høj grad de bidrager til at mindske negative miljøvirkninger af nærskibsfart, banetrafik og indlandsskibsfart. Der vil blive lagt særlig vægt på projekter, der går ud over de juridisk bindende miljømæssige krav.

- (e) Projekternes overordnede bæredygtighed.

Beslutningen om ydelse af tilskud vedtages efter den procedure, der henvises til i artikel 10, stk. 2.

Kommissionen underretter modtagerne om sin beslutning.

## **Kapitel IV** **AFSLUTTENDE BESTEMMELSER**

### *Artikel 10* *Udvalg*

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Det tidsrum, der er omhandlet i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF, er tre måneder.

3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

### *Artikel 11* *Budget*

Finansieringsrammen for gennemførelsen af Marco Polo II-programmet i perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 fastsættes til 740 mio. EUR.

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

### *Artikel 12* *Hensættelse til ledsageforanstaltninger og programevaluering*

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

### *Artikel 13* *Beskyttelse af Fællesskabernes finansielle interesser*

1. Kommissionen sikrer i forbindelse med gennemførelsen af projekter, der finansieres i henhold til denne forordning, at Fællesskabets finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, bestikkelse og enhver anden ulovlig aktivitet gennem effektiv kontrol og gennem inddrivelse af uretmæssigt eller ulovligt udbetalte beløb samt, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i forhold til overtrædelsens omfang og have en afskrækkende virkning, i overensstemmelse med Rådets forordning (Euratom, EF)

nr. 2988/95 og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 samt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999.

2. Hvad angår fællesskabsprojekter, der finansieres i henhold til denne forordning, skal begrebet uregelmæssighed som beskrevet i artikel 1 i forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 betyde enhver overtrædelse af en fællesskabsbestemmelse eller forsømmelse af en kontraktlig forpligtelse, som kan tilskrives en økonomisk beslutningstagers handling eller undladelse, der ved afholdelse af en uretmæssig udgift skader eller kunne skade De Europæiske Fællesskabers almindelige budget eller budgetter, der forvaltes af De Europæiske Fællesskaber.
3. Kontrakter og aftaler samt aftaler med de deltagende tredjelande, der følger af denne forordning, skal navnlig indeholde bestemmelser om overvågning og finanskontrol udøvet af Kommissionen (eller dennes befuldmægtigede repræsentant) og om Revisionsrettens revision, om nødvendigt på stedet.

#### *Artikel 14* *Evaluering*

1. Mindst én gang om året skal Kommissionen underrette udvalget om den finansielle gennemførelse af programmet og gøre status over alle de projekter, der finansieres i henhold til programmet.
2. Kommissionen forelægger senest den 30. juni 2007 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport med en evaluering af de resultater af Marco Polo-programmet, der er opnået i perioden 2003-2006.

#### *Artikel 15* *Ophævelse*

Forordning (EF) nr. 1382/2003 ophæves med virkning fra den 1. januar 2007. Kontrakter vedrørende projekter i henhold til forordning (EF) nr. 1382/2003 reguleres fortsat efter disse regler indtil deres operationelle eller finansielle afslutning . Forordning (EF) 1382/2003 gælder også for hele evaluerings- og udvælgelsesproceduren for året 2006, selv om disse procedurer først afsluttes i 2007.

*Artikel 16*  
*Ikrafttræden*

Denne forordning træder i kraft den 1. januar 2007 og anvendes fra denne dato.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## BILAG I: Finansieringsvilkår og krav som omhandlet i artikel 5, stk. 2

<i>Projekttype</i>	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
1. Finansieringsvilkår	<p>a) En realistisk forretningsplan skal vise, at katalysatorprojektet når sine mål på højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.</p> <p>b) Katalysatorprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller tjenesteydelser.</p> <p>c) Der skal være forventning om, at projektet fører til en faktisk, målelig og</p>	<p>a) En realistisk forretningsplan skal vise, at motorveje til søsprojektet (MtS-projekt) når sine mål på højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.</p> <p>b) MtS-projektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller tjenesteydelser; der vil blive lagt særlig vægt på service af høj kvalitet, forenkede procedurer og inspektioner, der opfylder sikkerhedsstandarder,</p>	<p>a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikoverflytningsprojektet når sine mål på højst 36 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.</p> <p>b) Trafikoverflytningsprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles interesse.</p> <p>c) Trafikoverflytningsprojektet skal omfatte en realistisk plan med</p>	<p>a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikforebyggelsesprojektet når sine mål på højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.</p> <p>b) Trafikforebyggelsesprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til integrering af produktionslogistikken i transportlogistikken.</p> <p>c) Trafikforebyggelsesprojektet skal sigte på at fremme større effektivitet i international vejgods- trafik på de europæiske</p>	<p>a) Det fælles læringsprojekt skal føre til en forbedring af de forretningsmæssige trafikforbindelser på markedet, navnlig ved at fremme og/eller lette trafikforebyggelses eller trafikoverflytning fra vejene til nærskibsfart, banetrafik og indlandsskibsfart gennem forbedret samarbejde og deling af knowhow, og det må løbe over højst 24 måneder.</p> <p>b) Projektet skal være innovativt på europæisk niveau.</p> <p>c) Projektet må ikke fordreje konkurrencen på</p>



<b>Projekttype</b>	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	varig overflytning af trafik fra veje til nærskibsfart, jernbane eller indlandsskibsfart.	god havneadgang, effektive baglandsforbindelser og fleksible og effektive havnetjenester.	konkrete etaper i arbejdet med at nå målene.	markeder uden at skade den økonomiske vækst ved at fokusere på ændring af produktions- og/eller distributionsprocesserne, hvorved der opnås kortere strækninger, større lastefaktorer, mindre tomkørsel, mindskelse af affaldsstrømme, reduceret volumen og/eller vægt eller andre virkninger, der fører til en betydelig mindskelse af vejgodstrafikken, samtidig med at det generelle produktionsniveau og arbejdsstyrken fastholdes på EU's område.	de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles interesse
	d) Katalysatorprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen	c) MtS-projektet sigter mod at fremme intermodale skibsfartsbaserede transportforbindelser med stor kapacitet og høj frekvens med mulighed for kombineret gods-passagertjenesteydelser; det fremmer også baglandsforbindelser med banetrafik og indlandsskibsfart.	d) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		d) Det fælles læringsprojekt skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.
	e) Katalysatorprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles	d) MtS-projektet forventes, at føre til en faktisk, målelig og varig trafikoverflytning, der overstiger den forudsete vækstrate for vejgodstransport, fra		Trafikforebyggelsesprojektet forventes at føre til en faktisk, målelig og	

<b>Projekttype</b>	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	interesse.	vejene til nærskibsfart og indlandsskibsfart.		varig trafikforebyggelse, der svarer til mindst 10 % af godsvoluminet i tonkilometer eller køretøjkilometer.	
	f) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	e) MtS-projektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.		e) Trafikforebyggelsesprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.	
		e) MtS-projektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver af dem, på en måde, som strider mod den fælles interesse.		e) Trafikforebyggelsesprojektet må ikke fordreje konkurrencen på de relevante markeder, navnlig mellem andre transportformer end ren vejtransport, på en måde, som strider mod den fælles interesse.	
		f) Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter,			

<b>Projekttype</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Motorveje til søs</b>	<b>C. Trafikoverflytning</b>	<b>D Trafikforebyggelse</b>	<b>E. Fælles læring</b>
	<b>Artikel 5, stk. 1, litra a)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra b)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra c)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra d)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra e)</b>
		<p>som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.</p>		<p>f) Hvis trafikforebyggelsesprojektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenesteydelser har været genstand for en gennemsigtig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.</p>	
2. Finansieringsintensitet og anvendelsesområde	<p>a) Til katalysatorprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet, herunder forberedende</p>	<p>a) Til MtS-projekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet, herunder forberedende foranstaltninger og supplerende</p>	<p>a) Til trafikoverflytningsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte</p>	<p>a) Til trafikforebyggelsesprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet, herunder forberedende</p>	<p>a). Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes EF-tilskud på 50 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene og er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte</p>

**DA**

<b>Projekttype</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Motorveje til søs</b>	<b>C. Trafikoverflytning</b>	<b>D Trafikforebyggelse</b>	<b>E. Fælles læring</b>
	<b>Artikel 5, stk. 1, litra a)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra b)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra c)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra d)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra e)</b>
	foranstaltninger og supplerende infrastruktur. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.	infrastruktur. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte vedrører transportforbindelsen. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, i det omfang EF-finansiering bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.  b) EF-tilskud, undtagen for forberedende foranstaltninger og	vedrører projektets gennemførelse. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.  b) EF-tilskud, undtagen for transportinfrastruktur, fastlægges af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport,	foranstaltninger, supplerende struktur og udstyr. Der kan kun ydes EF-tilskud til disse udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, fortrinsvis at benytte disse aktiver til projektet.	vedrører projektets gennemførelse. Der kan ydes tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives i forbindelse med udvælgelsesproceduren, hvis EF-finansiering bliver endeligt godkendt.  b) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur finder ikke anvendelse.

<b>Projekttype</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Motorveje til søs</b>	<b>C. Trafikoverflytning</b>	<b>D Trafikforebyggelse</b>	<b>E. Fælles læring</b>
	<b>Artikel 5, stk. 1, litra a)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra b)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra c)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra d)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra e)</b>
<b>b) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.</b>		<p>transportinfrastruktur, fastlægges af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart, og fastsættes i begyndelsen til 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstrafik. Dette vejledende beløb vil eventuelt kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.</p> <p>c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne</p>	<p>indlandsskibsfart, og fastsættes i begyndelsen til 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstrafik. Dette vejledende beløb vil eventuelt kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.</p> <p>c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til fornyet behandling og om nødvendigt tilpasse tilskudsbeløbet.</p> <p>d) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur finder ikke anvendelse</p>	<p>b) EF-tilskud, undtagen forberedende foranstaltninger, transportinfrastruktur og udstyr, fastsættes i begyndelsen til 1 EUR for hver forebyggelse af 500 tonkilometer eller 25 køretøjkilometer vejgodstrafik. Dette vejledende beløb vil eventuelt kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.</p> <p>c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til fornyet behandling og om nødvendigt tilpasse tilskudsbeløbet.</p>	

**DA**

<b>Projekttype</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Motorveje til søs</b>	<b>C. Trafikoverflytning</b>	<b>D Trafikforebyggelse</b>	<b>E. Fælles læring</b>
	<b>Artikel 5, stk. 1, litra a)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra b)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra c)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra d)</b>	<b>Artikel 5, stk. 1, litra e)</b>
		<p>beregning bygger på, op til fornyet behandling og om nødvendigt tilpasse tilskudsbeløbet.</p> <p>d) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.</p>		<p>d) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.</p>	
3. Tilskudskontraktens form og varighed	<p>EF-tilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 62 måneder.</p> <p>EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 62 måneder.</p>	<p>EF-tilskud til MtS-projekter ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 62 måneder.</p> <p>EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 62 måneder.</p>	<p>EF-tilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskuds-kontrakter. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 38 måneder.</p> <p>EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 38 måneder.</p>	<p>EF-tilskud til trafikforebyggelsesprojekter ydes på grundlag af tilskuds-kontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 62 måneder.</p> <p>EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 62 måneder.</p>	<p>EF-tilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskuds-kontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel højst løbe i 26 måneder.</p> <p>EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte periode på højst 26 måneder.</p>
4. Minimums-	Den vejledende	Den vejledende	Den vejledende	Den vejledende	Det vejledende

**DA**

<b>Projekttype</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Motorveje til søs</b>	<b>C. Trafikoverflytning</b>	<b>D Trafikforebyggelse</b>	<b>E. Fælles læring</b>
tærskler	<p><b>Artikel 5, stk. 1, litra a)</b></p> <p>minimumstærskel for tilskud pr. katalysatorprojekt er på 3.000.000 EUR.</p>	<p><b>Artikel 5, stk. 1, litra b)</b></p> <p>minimumstærskel for tilskud pr. MtS-projekt er på 2 mia. tonkilometer gennemført trafikoverflytning eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb pr. EUR, 4.000.000 EUR.</p>	<p><b>Artikel 5, stk. 1, litra c)</b></p> <p>minimumstærskel for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt er på 500 mio. tonkilometer gennemført trafikoverflytning eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb pr. EUR, 1.000.000 EUR.</p>	<p><b>Artikel 5, stk. 1, litra d)</b></p> <p>minimumstærskel for tilskud pr. trafikforebyggelsesprojekt er på 500 mio. tonkilometer eller 25 mio. køretøjkilometer forebygget vejgodstrafik eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb pr. EUR, 1.000.000 EUR.</p>	<p><b>Artikel 5, stk. 1, litra e)</b></p> <p>minimumstærskel for tilskud pr. fælles læringsprojekt er på 250.000 EUR.</p>
5. Formidling	<p>For at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning videreformidles resultaterne af katalysatorprojekter og metoderne til deres gennemførelse i henhold til en formidlingsplan.</p>	<p>For at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning videreformidles resultaterne af MtS-projekter og metoderne til deres gennemførelse i henhold til en formidlingsplan.</p>	<p>Der forudses ikke specifikke formidlingsaktiviteter for trafikoverflytningsprojekt er.</p>	<p>For at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning videreformidles resultaterne af trafikforebyggelsesprojekter og metoderne til deres gennemførelse i henhold til en formidlingsplan.</p>	<p>For at bidrage til virkeliggørelsen af målene i denne forordning videreformidles resultaterne af fælles læringsprojekter og metoderne til deres gennemførelse i henhold til en formidlingsplan.</p>

**BILAG II:**  
**Finansieringsvilkår for supplerende infrastruktur i henhold til forordningens artikel 2, litra c), og artikel 5, stk.2**

- (1) Der kan i henhold til programmet ydes EF-tilskud til supplerende infrastruktur, forudsat:
  - a) at projektet kræver udførelse af infrastrukturarbejde af hensyn til en rettidig gennemførelse en trafikforbindelse, der flytter godstrafik fra vejene eller forebygger godstrafik på vejene,
  - b) at infrastrukturarbejdet er afsluttet højst 18 måneder efter projektets påbegyndelse; for trafikforebyggelsesprojekter kan fristen være op til 24 måneder,
  - c) at transportforbindelsen eller trafikforebyggelsen tager sin begyndelse senest 3 måneder efter afslutningen af infrastrukturarbejdet; for trafikforebyggelsesprojekter skal den aftalte samlede forebyggelse være nået inden for tilskudsaftalens varighed,
  - d) at den relevante EF-lovgivning overholdes, især på miljøområdet.
- (2) Den maksimale varighed af den aftale, der indgås for hver projekttype, der er omhandlet i artikel 5, kan forlænges med det tidsrum, som kræves for at gennemføre infrastrukturarbejderne, men den kan under ingen omstændigheder overstige en samlet periode på 74 måneder.
- (3) Når der er ansøgt om tilskud til infrastruktur under programmet, er ydelse af tilskud fra andre EF-programmer, især tilskud i henhold til beslutningen om TEN-T-retninglinjerne, udelukket.



## LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

**Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network**

**Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)**

**TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND “MARCO POLO” PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM (“MARCO POLO II”)**

### 1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

### 2. OVERALL FIGURES

#### 2.1. Total allocation for action (Part b): € 740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

#### 2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

#### 2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)  
(see point 6.1.1)

	€ million											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	<b>703</b>
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	<b>703</b>

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

	€ million											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	<b>37</b>
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	<b>37</b>

€ million

Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (see points 7.2 and 7.3)

€ million (to three decimal places)

Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€ million (to three decimal places)

Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

#### 2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

#### 2.5. Financial impact on revenue:<sup>9</sup>

Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

### 3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES	Heading 1A

### 4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

<sup>9</sup> For further information see a separate guidance paper

Regulation .... / .... of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II").

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

## 5. DESCRIPTION AND GROUNDS

### 5.1. Need for Community intervention

#### 5.1.1. Objectives pursued

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)<sup>10</sup>.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12 September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative

<sup>10</sup> Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

**The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.**

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

**The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.**

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:<sup>11</sup>

<b>ACTION</b> <sup>12</sup>	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	<b>ACTION IMPACT</b> (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW <sup>13</sup> / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW <sup>14</sup>	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
<b>PROGRAM IMPACT</b> (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

<sup>11</sup> Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

<sup>12</sup> Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

<sup>13</sup> Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

<sup>14</sup> No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

### *5.1.2. Measures taken in connection with the ex-ante evaluation*

#### 5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm)

#### 5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.

4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement<sup>15</sup> of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

**In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.**

#### 5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

**First**, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

**Second**, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms

---

<sup>15</sup> Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

**Third**, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

#### 5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.



Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

#### 5.1.2.5 Value added by the Community intervention

*In general:*

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

*Complementarity to Trans European Networks:*

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and traffic management systems in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network

programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: ‘certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways’. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

## **5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements**

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.

5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

**Table: Overview on distribution and impact of actions<sup>16</sup>:**

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>293</b>		<b>144.1</b>	<b>100%</b>	<b>430.0</b>	<b>310.2</b>	<b>740</b>	<b>100%</b>

**In summary,** 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

### 5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

<sup>16</sup> Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

## 6. FINANCIAL IMPACT

### 6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

*(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)*

#### 6.1.1. Financial intervention

Commitments (€ million)

<b>Breakdown</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>Total</b>
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	<b>94</b>
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	<b>159</b>
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	<b>287</b>
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	<b>138</b>
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	<b>49</b>
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	<b>13</b>
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>100</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>740</b>

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
<b>TOTAL</b>	1	3	5	6	6	8	8	37

**6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)<sup>17</sup>**

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files )	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
TOTAL COST				740

*If necessary explain the method of calculation*

<sup>17</sup> For further information, see separate explanatory note.

## 7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

### 7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

### 7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

### 7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
<b>Overall allocation (Title A7)</b>		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees <sup>1</sup>		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
<b>Information systems (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Other expenditure - Part A (specify)</b>		
Total per year	137.000	

<sup>1</sup> Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

*(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.*

*Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)*



## 8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

### 8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

***Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance)***: The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

***Modal shift actions***: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

***Common learning actions:*** The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

## **8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation**

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

## 9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.
- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.