

SV

SV

SV



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 10.12.2008
KOM(2008) 847 slutlig

2008/0239 (COD)

**Förslaget till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr ...2008**

av den

om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003

{SEK(2008) 3021}
{SEK(2008) 3022}

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. FÖRSLAGETS INNEHÅLL

1.1. Motiv och syfte

Det andra Marco Polo-programmet uppfyller inte helt de mål som fastställs i den rättsliga grunden när det gäller trafikomställning och trafikundvikande. Även om betydande trafikomställningar faktiskt håller på att uppnås, visar resultaten från den andra ansökningsomgången 2008 inom det andra Marco Polo-programmet och resultaten från den externa utvärderingen av det första Marco Polo-programmet att målet enligt den rättsliga grunden, dvs. att undvika eller överföra en betydande del av den förutspådda totala ökningen av internationella godstransporter på väg i Europa, inte kommer att uppnås.

Genomförandet av det första Marco Polo-programmet ledde inte till det avsedda målet rörande trafikomställning. Enligt en extern utvärdering uppskattas att trafikomställningsmålet¹ kommer att uppnås till 64 %. Detta resultat bekräftas av graden av intresse för den andra ansökningsomgången inom det andra Marco Polo-programmet, med en markant minskning av förslagsvolymen rörande trafikomställning. Dessutom har de nya typerna av åtgärder som introducerades genom det andra programmet – höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikande – inte lockat tillräckligt många ansökningar (endast 9 % av förslagen 2007 och 4 % av förslagen 2008).

De föreslagna ändringarna har som syfte att göra programmet effektivare när det gäller antalet tonkilometrar som undviks eller överförs från vägarna i syfte att nå de mål som anges i den rättsliga grunden. De särskilda åtgärderna är avsedda att stimulera finansieringsansökningar och öka deltagandet från små företag, särskilt företag som tillhandahåller transport på inre vattenvägar, sänka trösklarna för stödberättigande, höja stödnivån och förenkla programmets administrativa processer.

Utvärdering av programmet

Enligt artikel 14 i förordningen ska kommissionen lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2006 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Om utvärderingen visar att programmet Marco Polo II måste justeras ska kommissionen lägga fram lämpliga förslag.

En oberoende utvärdering² av programmet gjordes 2007. Resultatet visar följande:

- Strategin är lämplig när det gäller att bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem och utgör ett komplement till övriga EU-insatser.
- Programmets effektivitet när det gäller att minska trafikstockningar borde ges större vikt och mer synlighet.
- Programmet har en kraftig hävstångseffekt för generering av betydande affärsinvesteringar. Varje euro planerat stöd leder till 20 euro stödberättigande kostnader.

¹ 12 miljarder tonkilometer per år för Marco Polo I.

² Gjord av Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- Programmet förväntas leda till en omställning av 30,6 miljarder tonkilometer, vilket motsvarar 64 % av målet.
- Endast 73 % av den tillgängliga budgeten har utnyttjats.
- Programmet förväntas ge externa fördelar på upp till 650 miljoner euro i form av sänkta kostnader för trafikstockningar, miljön, transportsäkerhet och andra kostnader.
- De sökande anser att de formella stegen för utvärdering av förslag och de förfaranden som måste följas innan kontrakt kan undertecknas är komplexa, saknar insyn och är tidskrävande, dvs. det går en lång tid från förhandlingarna tills kontraktet kan undertecknas.
- Kontakterna mellan kommissionen och stödmottagarna är mycket begränsade.
- Utvärderarna lämnade följande rekommendationer:
 - Förlängning av projektets längsta löptid.
 - Sänkning av trösklarna för projekt rörande inrikes vattenvägar vars syfte är trafikomställning.
 - Förbättring av programmets synlighet.
 - Större synlighet för aspekten rörande minskning av trafikstockningar i förslagens utvärderingsfas.
 - Framtagning av användarvänliga handböcker så att sökande och stödmottagare till fullo förstår de regler som måste följas vid ansökan om finansiering och förvaltning av projekt.

1.2. Allmän bakgrund

Marco Polo-programmet är ett av instrumenten för minskning av trafikstockning som en del av en enhetlig transportpolitik inom EU. I detta ingår internalisering av externa kostnader och användning av marknadsbaserade instrument som återspeglar infrastrukturens användning.

Enligt halvtidsutvärderingen av vitboken om transport³ uppskattas de totala kostnaderna för trafikstockningar till 1 % av BNP i EU och miljökostnaderna till 1,1 %. Ett av EU-transportpolitikens instrument för att ta itu med dessa kostnader är Marco Polo-programmet. Ju större framgång programmet har, desto lägre blir kostnaderna för trafikstockningar och miljön.

I den externa utvärderingen av det första Marco Polo-programmet uppskattas att målet rörande antal omställda tonkilometrar kommer att nås till 64 %. Om inga åtgärder vidtas, i ett sammanhang där antalet förslag och framgångsrika projekt håller på att minska, kommer det andra Marco Polo-programmet att på sin höjd nå samma resultatnivå. Detta innebär att man

³ KOM(2006) 314 slutlig.

inte uppnår målet om att överföra en betydande andel av den uppskattade tillväxten på 60 %⁴ för internationella godstransporter på väg. Detta motsvarar i absoluta termer 20,5 miljarder tonkilometer. En sådan ökning har negativa konsekvenser i form av tilläggskostnader för väginfrastrukturen, olyckor, trafikstockningar, lokala och globala föroreningar, mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor och miljöförstöring.

1.3. Gällande bestämmelser

Den aktuella rättsliga grunden för programmet är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) No 1692/2006 av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003.

1.4. Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden

Syftet med EU:s transportpolitik är att erbjuda personer och företag en hög nivå av rörlighet genom hela unionen samtidigt som miljön skyddas från transporternas negativa verkningar. Detta uppnås genom att man använder ett brett urval olika politiska styrmedel för att nå omställningar till miljövänligare transportsätt, optimera varje transportsätt och sträva efter en effektiv användning av de olika transportsätten för sig och i kombination, och allt detta bör leda till en optimal och hållbar användning av resurser.

I det sammanhanget kan två slag av åtgärder urskiljas:

- Åtgärder avsedda att öka konkurrenskraften och miljöeffektiviteten för alla transportsätt, särskilt de transportsätt som är mindre överbelastade och miljövänligare, dvs. sjötransport, järnväg och inrikes vattenvägar.
- Åtgärder avsedda att öka hela transportsystemets kapacitet och effektivitet genom finansiering via transeuropeiska transportnätet (TEN-T), sammanhållningsfonden (Europeiska regionala utvecklingsfonden och sammanhållningsfonden) och medlemsstaternas och privata operatörers investeringar.

Syftet med de ovan nämnda åtgärderna är att gradvis nå en effektivare och miljövänligare fördelning av fraktflödena mellan de olika transportsätten. Åtgärderna kommer dock att ta ett antal år att genomföra, och den enda åtgärden på gemenskapsnivå med syfte att på kort sikt uppmuntra till en miljömässigt bättre godtagbar fördelning av fraktflödena är Marco Polo-programmet.

2. SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

2.1. Samråd med berörda parter

Den 4 april 2008 inleddes ett offentligt samråd på EACI:s webbplats (genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation) som förvaltar programmet för kommissionens del. Information sändes två gånger per e-post till mer än 1 500 kontakter, bland dem företrädare för industrin som deltagit i förberedelser och förvaltning av Marco Polo-projekt. Den 28 april 2008 presenterades samrådet vid ett möte som hölls inom nätverket för

⁴ PRIMES-modellen som ingår i kommissionens rapport *European Energy and Transport trends to 2030* (Trender för europeisk energi och transport fram till 2030).

myndigheternas kontaktpersoner för närsjöfart (Short Sea Shipping Focal Points) och de nationella centrumen för främjande av närsjöfart (Short Sea Promotion Centres). Den 23 maj 2008 presenterades samrådet vid ett möte i Marco Polo-kommittén.

Det externa samrådet var öppet från den 4 april 2008 till den 30 maj 2008. Det fanns 13 definierade frågor i syfte att utvärdera om de ändringar som kommissionen hade föreslagit kunde godtas. Frågeformuläret innehöll också till slut en öppen fråga för allmänna kommentarer. Totalt inkom 97 bidrag från 20 medlemsstater samt från Norge och Serbien. Bidragens mervärde kan anses vara högt eftersom endast 12 % av de svarande inte hade deltagit eller inte planerade att delta i en Marco Polo-tillämpning.

Medlemsstaternas Marco Polo-programkommitté har hållit två möten per år och har på så sätt kontinuerligt deltagit i samrådet.

2.2. Extern experthjälp

Konsekvensanalysen gjordes på grundval av den utvärdering av Marco Polo programmet (2003–2006) som Ecorys gjorde i november 2007. Som andra externa expertkälla användes en intern rapport om en undersökning gjord av Price Waterhouse Coopers om en konsekvensanalys för inrättandet av en innovationsfond för transportsektorn på inre vattenvägar; denna undersökning omfattade verkningarna av ändring av den andra Marco Polo-förordningen.

2.3. Konsekvensanalys

Konsekvensanalysen tyder på att en riktad översyn av den rättsliga grunden där alla de föreslagna åtgärderna införs ger ett betydande mervärde eftersom detta leder till att

- programmets effektivitet förbättras vad gäller antalet tonkilometrar som undviks eller överförs,
- fördelningen av trafikomställning och trafikundvikande mellan transportsätt och projekttyper blir mer balanserad,
- programmets rättsliga grund och förvaltning förenklas, vilket minskar de administrativa kostnaderna och bördorna, vilket i sin tur lockar flera företag och små företag som för närvarande är rädda för eller inte har resurser att hantera programmets komplexitet,
- det uppstår positiva effekter vad gäller den multidimensionella fördelningen av verkningarna.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

3.1. Sammanfattning av den föreslagna åtgärden

Syftet med de föreslagna ändringarna är en begränsad översyn av den rättsliga grunden (förordning (EG) nr 1692/2006) för det andra Marco Polo-programmet, i avsikt att öka programmets effektivitet vad gäller målen om trafikundvikande och trafikomställning mätt i antalet tonkilometer. Fyra slag av ändringar föreslås. För det första åtgärder för att underlätta deltagandet av små företag, för det andra åtgärder för att sänka tonkilometertröskeln för stödberättigande, för det tredje höjning av stödnivån och för det fjärde en förenkling av programförfarandena.

3.2. Rättslig grund

I artiklarna 71.1 och 80.2 i fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen fastställs ramen för gemenskapens initiativ inom internationell transport till eller från en medlemsstats territorium eller vid passage genom en eller flera medlemsstats territorium.

3.3. Subsidiaritetsprincipen

Syftet med Marco Polo-programmet är att påverka internationella vägtransporter. Eftersom trafikomställningsmålen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna, utan på grund av programmets omfattning bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget.

3.4. Proportionalitetsprincipen

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen eftersom gemenskapens insatser är mycket mindre än verkningarna. Den aktuella maximala stödnivån är 1 euro per 500 tonkilometer som överförs från vägarna, vilket ska jämföras med de externa kostnader som inbesparas genom trafikomställningen och som i genomsnitt uppgår till 9,15 euro. Även om stödnivån skulle höjas till maximalt 2 euro skulle proportionalitetsprincipen fortfarande gälla för gemenskapens insatser. Å andra sidan har erfarenheterna från programmet visat att 1 euro Marco Polo-stöd leder till investeringar på cirka 20 euro i projekt vars syfte är ett miljövänligare transportsystem.

3.5. Val av regleringsform

Föreslagen regleringsform: förordning.

Den föreslagna förordningen ändrar förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1392/2003.

**Förslaget till
EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr ...2008**

av den

om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget⁷, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens meddelande⁸ Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens Vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken betonas det andra Marco Polo-programmets potential som en finansieringskälla för att erbjuda operatörer på överbelastade vägar alternativ i form av andra transportsätt. Det andra Marco Polo-programmet är därför ett grundläggande element i den aktuella transportpolitiken.
- (2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. Enligt uppskattningar skulle detta leda till en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer per år fram till 2013 i Europeiska unionen. En sådan ökning har negativa konsekvenser i form av tilläggskostnader för väginfrastrukturen, olyckor,

⁵ EUT...

⁶ EUT ...

⁷ EUT ...

⁸ KOM(2006) 314 slutlig.

trafikstockningar, lokala och globala föroreningar, mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor och miljöförstöring.

- (3) För att denna ökning ska kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre än för närvarande och det är nödvändigt att ytterligare stimulera kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen för att uppmuntra nya metoder och tekniska förnyelser inom alla fyra transportsätten och förvaltningen av dem.
- (4) Enligt artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003⁹ ska kommissionen utföra en utvärdering av programmet Marco Polo II och vid behov lägga fram lämpliga förslag för justering av programmet.
- (5) I en extern utvärdering av resultaten från det första Marco Polo-programmet uppskattades att programmet inte skulle nå sina mål vad gäller trafikomställning och gavs vissa rekommendationer rörande förbättring av effektiviteten.
- (6) Kommissionen har analyserat verkningarna av de förslag som läggs fram i den externa bedömningen och andra åtgärder avsedda att öka programmets effektivitet. Analysen tydde på att det behövs ett antal ändringar av förordning (EG) nr 1692/2006 för att underlätta deltagandet av små företag, sänka tröskeln för stödberättigande, höja stödnivån och förenkla programmets förfaranden vad gäller genomförande och förvaltning.
- (7) Små företags deltagande i programmet bör ökas genom att tillåta enskilda företag att ansöka om finansiering och genom att sänka tröskeln för stödberättigande för förslag från företag för transport på inre vattenvägar.
- (8) Trösklarna för finansieringsförslagens stödberättigande bör sänkas och uttryckas som tonkilometrar som överförs per år, utom när det gäller åtgärder för gemensamt lärande. Det finns inget ytterligare behov av en särskild tröskel som gäller åtgärder inom trafikundvikande och en minimilöptid fastställs för denna typ av projekt, katalysatorprojekt och projekt rörande höghastighetsleder till sjöss.
- (9) Stödnivån ska höjas genom introduktion av en definition av begreppet gods, i syfte att inkludera transportelementet i beräkningen av trafikomställningar, och i undantagsfall tillåta förlängning av längsta tillåtna löptid för projekt som drabbas av förseningar vid starten. Höjningen av stödnivån från 1 euro till 2 euro enligt förfarandet som anges i punkt 2 d i bilaga I bör återspeglas.
- (10) För att göra genomförandet av programmet enklare bör bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 om finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur utgå. Vidare ska kommittéförfarandet för det årliga urvalet av projekt som får finansiering elimineras och de detaljerade reglerna för urval av projekt ska gälla för flera år.

⁹ EUT L 328, 24.11.2006, s. 1.

- (11) En mer detaljerad koppling bör etableras mellan programmet och ramen för det transeuropeiska transportnätet för höghastighetsleder till sjöss, och miljöaspekterna bör utökas till att omfatta de totala externa kostnaderna för åtgärderna.
- (12) Förordning (EG) nr 1692/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (13) För att säkerställa att de åtgärder som fastställs i denna förordning kan tillämpas så ändamålsenligt och snabbt som möjligt bör denna förordning träda i kraft så snart det är möjligt efter att den har antagits.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1692/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande punkt läggas till som punkt p:

”*gods*: i trafikomställningsberäkningar det gods som transporteras plus transportenheten inklusive dess motoriserade delar. Tomma transportenheter som transporteras ombord på en annan transportenhet räknas vid trafikomställningsberäkningar som gods.”
2. I artikel 4 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Åtgärdsförslag ska lämnas in av företag etablerade i någon medlemsstat eller i deltagande länder, enligt det som fastställs i artikel 3.3 och 3.4.”
3. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:
 - a) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

”Åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss; de ska inom Europeiska unionen vara förenliga med det prioriterade projektet för höghastighetsleder till sjöss som definieras inom ramen för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet¹⁰.”
 - b) I punkt 2 ska den andra meningen utgå.
4. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Närmare bestämmelser

Närmare bestämmelser för inlämnande och urval av förslag ska antas en gång för programmets hela löptid i enlighet med förfarandet i artikel 10.2.”
5. I artikel 7 ska den andra meningen utgå.

¹⁰ EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

6. Artikel 9 ska ändras på följande sätt:
- (a) I första stycket ska orden ”Åtgärdernas relativa miljöfördelar” ersättas med orden ”Åtgärdernas relativa fördelar vad gäller minskning av externa kostnader”.
 - (b) Det andra stycket ska utgå.
7. Artikel 14.2 ska ersättas med följande:
- ”Kommissionen ska senast den 30 juni 2011 lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2009 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.”
8. I artikel 15 andra stycket ska den andra meningen utgå.

Artikel 2

- 1. Bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006 ska ersättas med texten i bilagan till denna förordning.
- 2. Bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 ska utgå.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA I

Finansieringsvillkor och krav enligt artikel 5.2

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
1. Finansieringsvillkor	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 36 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) Åtgärden ska leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt att främja och/eller underlätta trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring, och ha en varaktighet på högst 24 månader.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	b) Åtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster.	b) Åtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; viktigt är också att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva.	b) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	b) Åtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser integrering av produktionslogistik i transportlogistik.	b) Åtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	c) Åtgärden ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar.	c) Åtgärden ska främja mycket storskaliga intermodala godstransporttjänster via närsjöfart inbegripet, i förekommande fall, kombinerad gods- och passagerartransport eller en kombination av närsjöfart och andra transportsätt där vägsträckorna är så korta som möjligt. Åtgärden ska företrädesvis omfatta integrerade godstransporttjänster till inlandet via järnväg och/eller inre vattenvägar.	c) Det ska finnas en realistisk plan för trafikomställningsåtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås.	c) Åtgärden ska främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera produktions- och/eller distributionsprocesser och på så sätt uppnå högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, utan att negativt påverka produktionen eller sysselsättningen, och på så sätt uppnå högre lastningsfaktorer,	c) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det allmänna intresset.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
				färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, utan att negativt påverka produktionen eller sysselsättningen.		

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	d) Åtgärden ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från vägtransport till närsjöfart, inre vattenvägar eller järnvägar som är större än den förväntade ökningen av godstransporterna på väg.	d) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	e) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	e) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
	f) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivt och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	f) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.		e) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.		

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
		g) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		f) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Høghastighetsleder till sjøss	C. Trafikomstøllning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lšrande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
2. Stødets nivå og omfång	a) Det økonomiske gemenskapsstødet till en katalysatoråtgård får oppgå till høgst 35 % av de totale utgifter som er nødvendige for ått åtgårdens mål ska oppnås og som oppstått på grund av denna. Økonomisk gemenskapsstød ska betales ut for sådana utgifter om de er direkte forknippede med åtgårdens gjennomforande. De stødberettigende kostnaderna relaterede till kringliggende infrastruktur får inte øverstige 10 % av projektets totale stødberettigende kostnader.	a) Det økonomiske gemenskapsstødet till en åtgård rørande høghastighetsleder till sjøss får oppgå till høgst 35 % av de totale utgifter som er nødvendige for ått åtgårdens mål ska oppnås og som oppstått på grund av denna. Økonomisk gemenskapsstød ska betales ut for sådana utgifter om de er direkte forknippede med åtgårdens gjennomforande. De stødberettigende kostnaderna relaterede till kringliggende infrastruktur får inte øverstige 10 % av projektets totale stødberettigende kostnader.	a) Det økonomiske gemenskapsstødet till en trafikomstøllningsåtgård får oppgå till høgst 35 % av de totale utgifter som er nødvendige for ått åtgårdens mål ska oppnås og som oppstått på grund av denna. Økonomisk gemenskapsstød ska betales ut for sådana utgifter om de er direkte forknippede med åtgårdens gjennomforande. De stødberettigende kostnaderna relaterede till kringliggende infrastruktur får inte øverstige 10 % av projektets totale stødberettigende kostnader.	a) Det økonomiske gemenskapsstødet till en åtgård rørande trafikundvikande får oppgå till høgst 35 % av de totale utgifter som er nødvendige for ått åtgårdens mål ska oppnås og som oppstått på grund av denna. Økonomisk gemenskapsstød ska betales ut for sådana utgifter om de er direkte forknippede med åtgårdens gjennomforande. De stødberettigende kostnaderna relaterede till kringliggende infrastruktur får inte øverstige 10 % av projektets totale stødberettigende kostnader.	a) Det økonomiske gemenskapsstødet till en åtgård for gemenamt lšrande får oppgå till høgst 50 % av de totale utgifter som er nødvendige for ått åtgårdens mål ska oppnås og som oppstått på grund av denna. Økonomisk gemenskapsstød ska betales ut for sådana utgifter om de er direkte forknippede med åtgårdens gjennomforande.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
	I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I åtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet.

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Högstighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
				b) Gemenskapens ekonomiska stöd för trafikundvikande åtgärder får inte användas för att stödja företags- eller produktionsverksamhet som inte är direkt knuten till transport eller distribution.		
	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	c) Det ekonomiska gemenskapsstödet ska till en början vara 2 euro per 500 tonkilometer respektive 25 fordonskilometer vägtransport som undviks. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.		

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.		

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
3. Stödkontraktets form och varaktighet	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 38 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 38 månader eller i undantagsfall 44 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikundvikande åtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Den längsta löptiden för dessa kontrakt ska som regel vara 26 månader, som på stödmottagarens begäran och inom budgetramen kan förlängas med ytterligare 26 månader, förutsatt att resultatet från de 12 första månaderna är positivt. Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 52 månader.

**undantagsfall
månader.**

68

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Höghastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. lärande	Gemensamt
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e	
4. Lägsta kontraktsvärde	Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd ska motsvara 30 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning eller trafikundvikande per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss ska motsvara 250 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikomställning ska motsvara 80 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid. Trafikomställningsåtgärder i syfte att genomföra överföring till inre vattenvägar har en särskild tröskel på 17 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikundvikande ska motsvara 80 miljoner tonkilometer eller 4 miljoner fordonskilometer som undviks per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för gemensamt lärande ska vara 250 000 euro.	

Åtgärdstyp	A. Katalysator	B. Högastighetsleder till sjöss	C. Trafikomställning	D. Trafikundvikande	E. Gemensamt lärande
	Art. 5.1 a	Art. 5.1 b	Art. 5.1 c	Art. 5.1 d	Art. 5.1 e
5. Spridning	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Inga spridningsåtgärder föreskrivs för trafikomställningsåtgärder.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

FÖRSLAGETS BENÄMNING

Ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003.

BERÖRDA DELAR I DEN VERKSAMHETSBASERADE FÖRVALTNINGEN/BUDGETERINGEN

Politikområde/verksamhet som berörs:

06: Energi och transport

06 02: Land-, luft- och sjötransport

06 01: Administrativa utgifter inom politikområdet energi och transport

BERÖRDA BUDGETRUBRIKER

06 01 04 01: Programmet Marco Polo II: Administrativa utgifter

06 01 04 32: Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation – Bidrag från programmet Marco Polo II

06 02 06: Programmet Marco Polo II

Tid under vilken åtgärden kommer att pågå och påverka budgeten:

Start: 2010 Slut: 2015

Budgettekniska uppgifter:

Budgetrubrik	Typ av utgifter		Nya	Bidrag från Eftaländer	Bidrag från ansökande länder	Rubrik i budgetramen
06 01 04 01	Icke-obl. utg.	Icke-diff. anslag	NEJ	JA	JA	1a
06 01 04 32	Icke-obl. utg.	Icke-diff. anslag	NEJ	JA	JA	1a
06 02 06	Icke-obl. utg.	Diff. anslag	NEJ	JA	JA	1a

SAMMANFATTNING AV RESURSBEHOVEN

Finansiella resurser

Åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totalt
-----------------	---------------	--	------	------	------	------	------	------	--------

Driftsutgifter¹¹

Åtagandebemyndiganden	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Betalningsbemyndiganden		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet¹³

Tekniskt och administrativt stöd	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
----------------------------------	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

TOTALT REFERENSBELOPP

Åtagandebemyndiganden		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Betalningsbemyndiganden		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet¹⁴

Personalutgifter och därtill hörande utgifter (icke-diff. anslag)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Andra administrativa utgifter än personalutgifter och därtill hörande utgifter som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff. anslag)	8.2.6	e							

¹¹ Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i avdelning xx.

¹² Ett belopp på 20 miljoner euro skulle kunna läggas till mellan 2010 och 2013 för att återställa det belopp som inte har använts 2008 och som 2008 har överförs till ett annat program

¹³ Utgifter som omfattas av artikel xx 01 04 i avdelning xx.

¹⁴ Utgifter som omfattas av andra artiklar i kapitel xx 01 än artiklarna xx 01 04 och xx 01 05.

Totala beräknade utgifter för åtgärden

Totala åtagandebemyndiganden inklusive personalutgifter		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
Totala betalningsbemyndiganden inklusive personalutgifter		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

Förenlighet med den ekonomiska planeringen

Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.

Påverkan på inkomsterna

Förslaget påverkar inte inkomsterna

Personalresurser (t.ex. tjänstemän, tillfälligt anställda och extern personal) uttryckt i heltidsekvivalenter – för ytterligare uppgifter, se punkt 8.2.1.

Årsbehov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och följande budgetår
Personal totalt (antal)	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

BESKRIVNING OCH MÅL

Genomförandet av det första Marco Polo-programmet ledde inte till det avsedda målet rörande trafikomställning. Enligt en extern utvärdering uppskattas att trafikomställningsmålet¹⁵ kommer att uppnås till 64 %. Denna situation bekräftas av graden av intresse för den andra ansökningsomgången inom det andra Marco Polo-programmet, med en markant minskning av förslagsvolymen rörande trafikomställning. Dessutom har de nya typerna av åtgärder som introducerades genom det andra programmet – höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikande – inte lockat tillräckligt många ansökningar (endast 9 % av förslagen 2007 och 4 % av förslagen 2008).

¹⁵ 12 miljarder tonkilometer per år för Marco Polo I.

Det har redan vidtagits två åtgärder avsedda att förbättra programmets resultat men som inte kräver ändring av förordningen. För det första läggs programförvaltningen ut till ett genomförandeorgan med expertis inom projektförvaltning och för det andra höjs projektens stödnivå till det dubbla, från 1 euro till 2 euro per 500 tonkilometer som ställs om eller undviks, för att attrahera flera projekt.

Dessa åtgärder är dock inte tillräckliga och det har föreslagits en riktad översyn av programmet, som kommer att medföra

- en ytterligare ökning av programmets effektivitet,
- en mer balanserad fördelning av gemenskapsstöd mellan olika projekttyper,
- en betydande förenkling av den rättsliga grunden och programförvaltningen,
- en betydande sänkning av de administrativa utgifterna för förvaltning av programmet,
- en positiv effekt när det gäller fördelar för perifera områden och icke-medlemsländer.

Mervärdet av åtgärden på gemenskapsnivå – förslagets förenlighet med övriga finansiella instrument – eventuella synergieffekter

Som det konstateras i rapporten från den externa utvärderingen utgör Marco Polo-programmet en lämplig strategi när det gäller att bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. Programmet utgör också ett komplement till övriga alternativa EG-insatser, särskilt bidragen från TEN-T-nätverket.

De mål som eftersträvas med de föreslagna åtgärderna kommer att stärka den samstämmighet som redan finns mellan programmets mål och EU:s övriga politikområden.

För att undvika rörlighetens negativa effekter när det gäller betydande ökning av godstransporterna under de kommande åren föreslås i halvtidsutvärderingen av vitboken om den gemensamma transportpolitiken bl.a. att man fortsätter att sträva efter omställning av godset till de minst förorenande och mest energieffektiva transportsätten.

Trafikomställning och intermodalitet är två av de aktuella målen för unionens transportstrategi vilket placerar den i centrum för Lissabonstrategin för tillväxt och sysselsättning. De mål inom transportpolitiken som inbegriper trafikomställning har också en långvarigare karaktär och för varje politiskt alternativ gäller en balans mellan kraven på ekonomisk tillväxt, social välfärd och miljöskydd.

Som det konstateras i halvtidsutvärderingen av vitboken om transport bemöts, utöver de kontinuerliga frågorna om eventuella politiska åtgärder i framtiden, överbelastningen i EU:s vägtransportsystem och hela transportsystemets effektivitet med direkta åtgärder som genomförs för närvarande eller kommer att genomföras i en nära framtid.

I medlemsstaterna finns det nationella system, såsom Ecobonus i Italien, som bemöter samma frågor men endast på nationell nivå och för begränsad tid. I Marco Polo-förordningen fastställs under alla omständigheter en övre gräns för gemenskapens stöd med beaktande av nationellt stöd som har tilldelats den transportlänk som kontraktet avser.

De ovan nämnda åtgärderna har som syfte att stegvis nå fram till en effektivare och miljövänligare fördelning av fraktflödena mellan de olika transportsätten, men de kommer att ta ett antal år att genomföra och den enda åtgärden på gemenskapsnivå med syfte att på kort sikt minska överbelastningen är Marco Polo-programmet.

Förslagets mål och förväntade resultat samt indikatorer för dessa inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen

131 resultat förväntas för fyra år (2010–2013), i genomsnitt 36 åtgärder av 120 inlämnade förslag per år. Detta innebär att andelen lyckade resultat är cirka en tredjedel, vilket är väsentligt för att få förslag från de bästa marknadsaktörerna (se kapitel 7 om samråd med berörda aktörer i Marco Polo-förhandsrapporten). Den genomsnittliga stödnivån per resultat uppskattas till cirka 1,8 miljoner euro. Antalet tonkilometer som undviks eller överförs från vägarna uppskattas till 60 miljarder för perioden 2010–2013, dvs. 15 miljarder tonkilometer per år.

Metod för genomförande

Delegerad centraliserad förvaltning till genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (EACI)

ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

Övervakningssystem

Stöden beviljas på grundval av Europeiska unionens standardmässiga stödkontrakt. Kontraktets olika bestämmelser rörande övervakning, information och granskning gäller fullt ut.

EACI-personalen kommer att vara nära engagerad i projekten. Beroende på de särskilda egenskaperna hos ett projekt ska eventuella kompletterande åtgärder för spridning eller övervakning av resultat införlivas i projektets arbetsplan och budget.

Utvärdering

En extern utvärdering av programmet Marco Polo II har genomförts. Utvärderingsrapporten finns på GD TREN:s webbplats http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Bestämmelser om och tidsintervall för framtida utvärderingar

År 2011 görs en utvärdering av Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2009

BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Eftersom alla planerade åtgärder omfattas av de standardmässiga stödkontrakten gäller de allmänt tillämpliga bestämmelserna om bedrägeribekämpning.

Alla typer av åtgärder ska ha klart synliga och mätbara resultat. Stödet betalas direkt för investeringskostnader och genomförandekostnader. Dessa poster kan verifieras i detalj och det finns via Pact- och Marco Polo I-projekten tillräckligt med material och kunskap för att göra en informerad bedömning av riskerna för bedrägeri.

Besök på platsen kommer att vara ett genomgående inslag i alla projekt.

NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSBEHOVEN

8.1. Kostnader för förslaget fördelade på mål

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

(Mål-, åtgärds- och resultatbeteckning bör anges)	Typ av resultat	Genomsnittliga kostnader	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTALT	
			Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader
OPERATIVT MÅL nr 1¹⁶																
Åtgärd 1: Tonkilometrar som överförts/undvikits																
– Resultat 1	Kontrakt	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
TOTALKOSTNAD		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Se avsnitt 5.3.

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1 Personal – antal och typ

Typ av tjänster		Personal (befintlig plus ev. tillkommande) som krävs för att förvalta åtgärden (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tjänstemän eller tillfälligt anställda ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personal ¹⁸ som finansieras genom art. XX 01 02							
Övriga personal ¹⁹ som finansieras genom art. XX 01 04/05							
TOTALT		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som åtgärden för med sig

Definition och samordning av programmet.

Politisk återkoppling till EACI.

Antagande av årliga arbetsprogram som underlag för ekonomiska beslut.

Funktion som företrädare för kommissionen i programkommittén och överlämnande till kommissionen av åtgärder som ska vidtas i fall av ett kommittéförfarande.

Genomförande av samråd mellan kommissionens tjänsteavdelningar.

Strategiska utvärderingar och strategiska anbud.

Aktiviteter rörande initiativ till och fattande av verkställbara återbetalningsbeslut.

8.2.3 Beskrivning av hur behovet av personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna kommer att tillgodoses

Tjänsterna är för närvarande avdelade för att förvalta programmet.

¹⁷ Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.

¹⁸ Kostnaderna för dessa ingår INTE i referensbeloppet.

¹⁹ Kostnaderna för dessa ingår i referensbeloppet.

8.2.4 Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (06 01 04 32 – genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation – bidrag från programmet Marco Polo II)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik (nummer och benämning)	2010	2011	2012	2013	2014	År 2015 och senare	TOTALT
1 Tekniskt och administrativt stöd (inklusive tillhörande personalkostnader)							
Genomförandeorgan ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Övrigt tekniskt och administrativt stöd	0,225	0,225	0,225	0,225			900
– internt							
– externt (IT-underhåll)							
Totalt tekniskt och administrativt stöd	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Kostnader för personal och därtill hörande kostnader som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 och senare
Tjänstemän och tillfälligt anställda (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personal som finansieras genom artikel XX 01 02 (extraanställda, nationella experter, kontraktsanställda, etc.) (ange budgetrubrik)						

²⁰ Hänvisning bör ges till den särskilda finansieringsöversikten för rättsakt för det/de genomförandeorgan det gäller.

Totala kostnader för personal och därtill hörande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Beräkning – ***Tjänstemän och tillfälligt anställda***

I förekommande fall ska hänvisning ges till punkt 8.2.1.

År 2010 och senare: 2,6 tjänstemän (122 000 euro/tjänsteman/år)