

GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT (EG) Nr. 37/2003

door de Raad vastgesteld op 25 april 2003

met het oog op de aanneming van Verordening (EG) nr. .../2003 van het Europees Parlement en de Raad van ... betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtovervoersysteem te verbeteren („het Marco Polo-programma”)

(2003/C 153 E/03)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op de artikelen 71, lid 1 en 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité ⁽²⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽³⁾,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽⁴⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Europese Raad die op 15 en 16 juni 2001 in Göteborg is gehouden, heeft verklaard dat een verschuiving in het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten centraal staat in de strategie voor duurzame ontwikkeling.
- (2) Wanneer geen afdoende actie wordt ondernomen, zal het totale vrachtovervoer over de weg in Europa tot 2010 met ongeveer 50 % toenemen. Dit komt overeen met een groei van het internationale vrachtovervoer over de weg van ongeveer 12 miljard tkm per jaar.
- (3) In haar Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” heeft de Commissie voorgesteld om maatregelen te treffen waardoor de vervoersmodaliteiten in 2010 weer hetzelfde marktaandeel zouden moeten hebben als in 1998. Dit vormt de voorbereiding op een verschuiving van het evenwicht vanaf 2010.
- (4) Er dient een programma te worden opgezet, hierna het „Marco Polo-programma” of „het programma” te noemen, ter vermindering van de congestie van het wegvervoer-

systeem, ter verbetering van de milieuprestaties van het vrachtovervoersysteem in de Gemeenschap en ter versterking van de intermodaliteit, met als doel bij te dragen tot een efficiënt en duurzaam vervoersysteem. Om deze doelstelling te verwezenlijken, moet het programma steun verlenen aan acties op het gebied van het vrachtovervoer, logistiek en andere relevante markten. Deze acties moeten bijdragen tot de handhaving van het aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het vrachtovervoer op het niveau van 1998, door ertoe bij te dragen dat de verwachte totale toename van het internationale vrachtovervoer over de weg verschuift naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is.

- (5) Het Marco Polo-programma omvat drie soorten acties: 1) modal-shiftacties, die tot doel hebben om onder de huidige marktomstandigheden zoveel mogelijk vracht van het wegvervoer over te hevelen naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart; 2) katalysatoracties, die de wijze waarop het vrachtovervoer buiten de weg in de Gemeenschap wordt uitgevoerd, moeten wijzigen; 3) gemeenschappelijke leeracties, die de kennis in de logistieke sector van het vrachtovervoer moeten verbeteren en geavanceerde samenwerkingsmethodes en -procedures op de vrachtovervoersmarkt moeten bevorderen.
- (6) Bij de acties moet het grondgebied van minstens twee landen betrokken zijn. Indien deze twee landen lidstaten zijn of andere landen die aan het Marco Polo-programma deelnemen overeenkomstig de voorwaarden van de verordening, worden in het kader van het programma de te betalen kosten aan de deelnemende ondernemingen terugbetaald binnen de door de onderhavige verordening gestelde grenzen.
- (7) Teneinde de Europese dimensie van de acties te doen uitkomen, dient de samenwerking tussen de in verschillende landen gevestigde ondernemingen, in de vorm van een consortium dat een actie voorstelt, te worden bevorderd.
- (8) Indieners moeten nieuwe of eventueel reeds bestaande projecten kunnen indienen die zo goed mogelijk inspelen op de huidige behoeften van de markt. Het indienen van geschikte projecten mag dan ook niet ontmoedigd worden door een al te stringente definitie van in aanmerking komende acties. Gelet op de ruimte die de Commissie, bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, ingestelde Comité, bij de selectie van projecten gelaten wordt, zouden met name efficiënte projecten die onder de indicatieve minimale subsidiedrempel blijven, in aanmerking moeten kunnen komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap.

⁽¹⁾ PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 354.

⁽²⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 37.

⁽³⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 15.

⁽⁴⁾ Advies van het Europees Parlement van 25 september 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van 25 april 2003 en besluit van het Europees Parlement van ... (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

- (9) Er kunnen zich gevallen voordoen waarbij de ontwikkeling van een bestaande dienst ten minste even grote baten kan opleveren in termen van extra modal shift, kwaliteit, milieuvriendelijkheid en uitvoerbaarheid als het starten van een nieuwe dienst waarmee aanzienlijke uitgaven gemoeid zijn.
- (10) Met het oog op transparantie, objectiviteit en duidelijke afbakening, dient de steun voor het starten van modal-shiftacties gebaseerd te zijn op de kostenbesparingen voor de maatschappij, dankzij het feit dat gebruik gemaakt wordt van de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of een combinatie van vervoerswijzen, in plaats van alleen het wegvervoer. Daarom heeft de Commissie voor de financiële bijstand een indicatief bedrag van 1 EUR vastgesteld voor elke overheveling van 500 ton-kilometer vrachtvervoer over de weg.
- (11) Gezien het belang dat, zowel in het Witboek van de Commissie „Het Europese vervoerbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” als in de conclusies van de Europese Raad van Göteborg, wordt gehecht aan de doorberekening van de externe kosten, met name de milieukosten, en gezien het sterk evoluerende karakter van de vervoersmarkt, zou men rekening moeten kunnen houden met de toekomstige besprekingen over de methoden die voor de doorberekening van de externe kosten zullen worden uitgewerkt en zou men de ontwikkeling van de verschillen in externe kosten regelmatig moeten evalueren en eventueel een overeenkomstige wijziging van het indicatieve bedrag van de financiële bijstand moeten kunnen voorstellen.
- (12) De resultaten van de katalysator- en gemeenschappelijke leeracties van het programma moeten in voldoende mate worden verspreid om navolging, publiciteit en transparantie te bewerkstelligen.
- (13) Tijdens de selectieprocedure en gedurende de looptijd van het project moet ervoor worden gezorgd dat het geselecteerde project werkelijk bijdraagt tot het gemeenschappelijk vervoersbeleid en niet leidt tot onaanvaardbare concurrentievervalsing. Derhalve moet de Commissie de tenuitvoerlegging van deze verordening evalueren. Uiterlijk op 31 december 2006 moet zij een evaluatierapport voorleggen over de resultaten van het Marco Polo-programma, zonodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.
- (14) Aangezien de doelstelling van het Marco Polo-programma niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de werkingssfeer van het programma, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen nodig is om die doelstelling te bereiken.
- (15) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (16) In deze verordening is overeenkomstig punt 33 van het Interinstitutioneel Akkoord van 6 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over de begrotingsdiscipline en de verbetering van de begrotingsprocedure een financieel referentiebedrag voor de gehele looptijd van het programma opgenomen, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de begrotingsautoriteit als omschreven in het Verdrag.
- (17) Om de financiering in het kader van deze verordening op de meest doelmatige en vlotte wijze te beheren, dient deze verordening zo spoedig mogelijk nadat zij is vastgesteld in werking te treden.

HEBBER DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOELSTELLING, DEFINITIES EN WERKINGSSFEER

Artikel 1

Doel

Deze verordening stelt voor de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2010 een financieringsinstrument in (het „Marco Polo-programma” of „het programma”) voor acties ter vermindering van de congestie op de wegen, ter verbetering van de milieuprestaties van het vervoerssysteem en ter versterking van het intermodale vervoer, teneinde aldus bij te dragen aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem. Beoogd wordt vóór het eind van het programma een verlegging te bereiken van de verwachte jaarlijkse totale toename van het internationale vrachtverkeer over de weg, gemeten in ton-kilometer, naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „actie”: project dat betrekking heeft op de logistieke markt, dat wordt uitgevoerd door ondernemingen en bijdraagt aan de vermindering van de congestie in het vrachtvervoer over de weg en/of betere milieuprestaties van het vervoerssysteem door de optimalisering van het voor- en natransport in de intermodale vervoersketen, op het grondgebied van de lidstaten;

⁽¹⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- b) „modal-shiftactie”: actie waarbij rechtstreeks en onmiddellijk vracht wordt verlegd van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is, en die geen katalysatoractie is;
- c) „katalysatoractie”: actie om structurele belemmeringen op de vrachtvervoersmarkt weg te nemen die voor de Gemeenschap van belang zijn en het efficiënte functioneren van de markten in de weg staan om het concurrentievermogen van de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart en/of de doelmatigheid van vervoersketens die gebruik maken van deze vervoerswijzen, aantasten; in deze definitie wordt verstaan onder „structurele belemmering op de vervoersmarkt” elke niet wettelijk vastgelegde, feitelijke en niet slechts tijdelijke belemmering van de goede werking van de vrachtvervoersketen;
- d) „gemeenschappelijke leeractie”: actie die tot doel heeft de samenwerking te verbeteren om – rekening houdend met de logistieke eisen – werkmethodes en procedures in de vrachtvervoersketen structureel te optimaliseren;
- e) „begeleidende maatregel”: maatregel die tot doel heeft lopende of toekomstige acties voor te bereiden of te ondersteunen, bijvoorbeeld verspreidingsactiviteiten, monitoring en evaluatie van projecten en het verzamelen en analyseren van statistische gegevens. Maatregelen die gericht zijn op de commercialisering van producten, processen of diensten, marketingactiviteiten en verkoopbevordering zijn geen „begeleidende maatregelen”;
- f) „voorbereidende maatregel”: maatregel ter voorbereiding van een katalysatoractie, zoals studies naar de technische, operationele of financiële uitvoerbaarheid en het testen van de uitrusting;
- g) „consortium”: regeling waaronder ten minste twee ondernemingen samen een actie uitvoeren en de risico's daarvan dragen;
- h) „onderneming”: entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van de entiteit en de wijze waarop zij wordt gefinancierd;
- i) „aanvullende maatregel”: maatregel die nodig is om de doelstellingen van „modal-shiftacties” en „katalysatoracties” te verwezenlijken, maar daaraan ondergeschikt is;
- j) „ton-kilometer”: het vervoer van één ton lading of het volumetrisch equivalent daarvan over een afstand van één kilometer;

- k) „nabijgelegen derde land”: elk land dat geen lidstaat van de Europese Unie is, of dat toetredingskandidaat is, en aan de Europese Unie grenst dan wel een kuststaat is van een aan de Europese Unie grenzende ingesloten of half-ingesloten zee.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. Het Marco Polo-programma is van toepassing op modal-shiftacties, katalysatoracties en gemeenschappelijke leeracties;

- a) die zich uitstrekken over het grondgebied van tenminste twee lidstaten, of

- b) die zich uitstrekken over het grondgebied van ten minste één lidstaat en het grondgebied van een nabijgelegen derde land.

2. Wanneer een actie zich uitstrekt tot het grondgebied van een derde land, worden kosten die op het grondgebied van dat land ontstaan, niet door het programma gedekt, behalve in de in de leden 3 en 4 van dit artikel vermelde omstandigheden.

3. Het programma staat open voor deelname door landen die toetredingskandidaat zijn. Voor de deelname gelden de in de associatieovereenkomsten met deze landen gestelde voorwaarden, alsmede de regels die zijn vastgelegd in het besluit van de Associatieraad voor ieder betrokken land.

4. Het programma staat ook open voor deelname door lidstaten van de EVA en de EER op basis van aanvullende kredieten en overeenkomstig de met deze landen af te spreken procedures.

HOOFDSTUK II

IN AANMERKING KOMENDE INDIENERS EN ACTIES

Artikel 4

In aanmerking komende indieners

1. Als algemene regel geldt dat projecten worden ingediend door een consortium van twee of meer ondernemingen die zijn gevestigd in ten minste twee verschillende lidstaten of in een lidstaat en een nabijgelegen derde land.

2. Ondernemingen die gevestigd zijn buiten de Gemeenschap en buiten een van de in artikel 3, leden 3 en 4, bedoelde deelnemende landen en die eventueel met het project geassocieerd zijn, kunnen in geen enkel geval in het kader van het programma een financiële bijdrage van de Gemeenschap ontvangen.

Artikel 5

Modal-shiftacties

1. Modal-shiftacties, eventueel inclusief de extra modal shift die ontstaat door de ontwikkeling van een bestaande dienst, komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a) naar verwachting zal de modal-shiftactie leiden tot een feitelijke, belangrijke, meetbare en duurzame modal shift van het vrachtvervoer over de weg naar de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is;
- b) volgens een realistisch ondernemingsplan is de modal-shiftactie als zodanig levensvatbaar nadat gedurende ten hoogste 36 maanden een financiële bijdrage van de Gemeenschap is verstrekt;
- c) de modal-shiftactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;
- d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

2. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties is beperkt tot een maximum van 30 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. Bijkomende infrastructuuruitgaven komen eveneens in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij marginaal blijven, tot een maximum van 30 %. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

3. De in lid 2 bedoelde financiële bijstand van de Gemeenschap, die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal ton-kilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, de binnenvaart, het spoorvervoer of

een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 1 EUR voor elke overheveling van 500 ton-kilometers vrachtvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.

Overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.

4. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 38 maanden niet worden vernieuwd.

5. De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 250 miljoen ton-kilometer verwezenlijkte modal shift, of, al naar gelang het indicatieve bedrag per euro subsidie, een bedrag van 500 000 EUR.

Artikel 6

Katalysatoracties

1. Katalysatoracties komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de katalysatoractie binnen ten hoogste 48 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft;
- b) de katalysatoractie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methodes, materieel, producten of verleende diensten;
- c) naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart, het spoorvervoer of een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is. Naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een vermindering van de congestie in het wegvervoer en niet tot een shift tussen korte vaart, binnenvaart en spoorvervoer;
- d) voor de katalysatoractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;

e) de katalysatoractie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

2. In het kader van de doelstellingen die zijn omschreven in het Witboek van de Commissie „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen”, moet met name aandacht worden geschonken aan katalysatoracties die nieuwe concepten, zoals dat van „snelwegen op zee”, bevorderen.

Katalysatoracties op vervoersmarkten vinden bij voorkeur plaats op de trans-Europese netwerken als bedoeld in Beschikking nr. 1692/96/EG⁽¹⁾ of op de pan-Europese vervoerscorridors en -ruimtes.

3. De resultaten en methoden van katalysatoracties worden verspreid om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

4. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeien uit de actie, inclusief de voorbereidende maatregelen. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De uitgaven voor aanvullende maatregelen in verband met infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie, komen eveneens in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij marginaal blijven, tot een maximum van 35 %. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

5. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 50 maanden.

Na de beoogde maximumperiode van 50 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.

6. De politieke prioritaire doelstellingen die voor die acties in de selectieprocedure gelden worden vastgesteld overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2.

De Commissie, bijgestaan door het comité opgericht overeenkomstig artikel 12, lid 1, kan de politieke prioritaire doelstellingen op gezette tijden opnieuw bezien.

7. De indicatieve minimale subsidiedrempel per katalysatoractie is 1,5 miljoen EUR.

Artikel 7

Gemeenschappelijke leeracties

1. Gemeenschappelijke leeracties komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

a) de actie leidt tot een verbetering van commerciële diensten op de markt en duurt ten hoogste 24 maanden;

b) de actie is innovatief op Europees niveau;

c) de actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

d) voor de gemeenschappelijke leeractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen, en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.

2. De resultaten en methoden van gemeenschappelijke leeracties worden verspreid om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

3. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties is beperkt tot een maximum van 50 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

⁽¹⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

4. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 26 maanden.

Na de beoogde maximumperiode van 26 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.

5. De politieke prioritaire doelstellingen die voor die acties in de selectieprocedure gelden worden vastgesteld overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2.

De Commissie kan, bijgestaan door het comité opgericht overeenkomstig artikel 12, lid 1, de politieke prioritaire doelstellingen op gezette tijden opnieuw bezien.

6. De indicatieve minimale subsidiedrempel per gemeenschappelijke leeractie is 250 000 EUR.

Artikel 8

Nadere voorschriften

De Commissie stelt, volgens de in artikel 12, lid 1, bedoelde procedure, nadere voorschriften vast betreffende de procedure voor de indiening en de selectie van de aanvraag, de uitvoering en de verspreiding van het project en betreffende de bijzondere voorwaarden inzake rapportage en toetsing waaraan de in het kader van het programma uitgevoerde acties moeten voldoen.

Artikel 9

Overheidssteun

Financiële bijstand van de Gemeenschap voor de in het programma omschreven acties sluit niet uit dat voor dezelfde actie overheidssteun of openbare middelen worden toegekend op nationaal, regionaal of lokaal niveau, voor zover zulks verenigbaar is met de in het Verdrag vastgestelde regeling inzake steunmaatregelen van de staat en binnen de voor de verschillende soorten van acties in respectievelijk artikel 5, lid 2, artikel 6, lid 4, en artikel 7, lid 3, gestelde grenzen.

HOOFDSTUK III

INDIENING EN SELECTIE VAN ACTIES

Artikel 10

Indiening van acties

Acties worden aan de Commissie voorgesteld overeenkomstig de ingevolge artikel 8 vastgestelde nadere voorschriften. Het voorstel bevat alle elementen waarover de Commissie moet beschikken om een selectie overeenkomstig artikel 10 te maken.

Artikel 11

Selectie van acties — Toekenning van financiële bijstand

De voorgestelde acties worden door de Commissie beoordeeld. De Commissie neemt een besluit over de toekenning van financiële bijstand in het kader van deze verordening, waarbij voor de selectie van de actie rekening wordt gehouden met de in artikel 1 genoemde doelstelling en de voorwaarden van de artikelen 5, 6 of 7, naargelang hetgeen van toepassing is. Bij de selectie wordt rekening gehouden met de respectieve milieuverdiensten van de voorgestelde acties en de bijdrage daarvan tot de ontlasting van het wegennet. Dit besluit wordt genomen overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure.

De Commissie stelt de begunstigden en de lidstaten in kennis van haar besluit.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 12

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.
- De in artikel 4, lid 3, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.
3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 13

Budget

Het financieel kader voor de uitvoering van het Marco Polo-programma voor de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 bedraagt 75 miljoen EUR.

De jaarlijkse kredieten worden binnen de grenzen van de financiële vooruitzichten door de begrotingsautoriteit goedgekeurd.

Artikel 14

Voorziening voor begeleidende maatregelen en evaluatie van het programma

Voor begeleidende maatregelen en onafhankelijke evaluatie van de uitvoering van de artikelen 5, 6 en 7 van de verordening wordt ten hoogste 5 % van het budget waarin deze verordening voorziet, gereserveerd.

*Artikel 15***Evaluatie**

1. De Commissie informeert het comité ten minste eenmaal per jaar over de financiële uitvoering van het programma en de stand van alle uit het programma gefinancierde acties.
2. Uiterlijk op 31 december 2006 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een evaluatiever-

slag voor over de resultaten van het Marco Polo-programma in het licht van de doelstelling van dat programma, zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

*Artikel 16***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te ...

Voor het Europees Parlement

De Voorzitter

Voor de Raad

De Voorzitter

MOTIVERING VAN DE RAAD

I. INLEIDING

In het kader van de medebeslissingsprocedure (artikel 251 VEG) heeft de Raad op 5 december 2002 een politiek akkoord bereikt over de ontwerp-verordening betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren (Marco Polo-programma) ⁽¹⁾. Na herziening door de juristen/vertalers heeft de Raad het gemeenschappelijk standpunt vastgesteld op 25 april 2003.

Bij de bepaling van zijn standpunt heeft de Raad rekening gehouden met het advies in eerste lezing van het Europees Parlement van 25 september 2002 ⁽²⁾ alsook met de adviezen van het Economisch en Sociaal Comité ⁽³⁾ en van het Comité van de Regio's ⁽⁴⁾.

Het voorstel heeft ten doel een financieel instrument te creëren om te bevorderen dat een gedeelte van het vrachtverkeer over de weg wordt overgeheveld naar andere vervoerswijzen (korte vaart, spoorwegvervoer of binnenvaart), teneinde de wegen te ontlasten en het intermodaal vervoer te versterken en zodoende de milieuprestaties van het vervoersysteem te verbeteren.

Het programma, dat gebaseerd is op de lessen die uit het PACT-programma (proefprojecten voor gecombineerd vervoer, 1997-2001) zijn getrokken, beoogt meer bepaald om de tot 2010 verwachte groei van het wegvervoer (12 miljard ton-kilometer per jaar) over te hevelen naar andere vervoerswijzen, zodat de verdeling van het verkeer over de diverse vervoerstakken op het niveau van 1998 wordt gehandhaafd.

De acties die men in het kader van het Marco Polo-programma wil financieren, zijn van drieërlei aard:

- modal-shiftacties, die gericht zijn op de onmiddellijke overheveling van een deel van het vrachtverkeer naar andere vervoerswijzen, via steun voor het starten van nieuwe vrachtvervoersdiensten die niet over de weg lopen;
- katalysatoracties, die betrekking hebben op innoverende projecten ter ondervanging van de structurele mankementen van de markt;
- gemeenschappelijke leeracties, waarmee wordt beoogd de samenwerking tussen en de knowhow van deelnemers aan de vrachtlogistiekmarkt te versterken teneinde de milieuprestaties van de sector te verbeteren.

II. ANALYSE VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK STANDPUNT

De Raad deelt de bezorgdheid van het Parlement over de toenemende congestie op de wegen en over de ecologische gevolgen van het vervoerssysteem in het algemeen. Derhalve staat de Raad positief tegenover een programma dat de intermodaliteit moet bevorderen door commerciële activiteiten om vracht van de weg over te hevelen naar de korte vaart, het spoor en de binnenvaart, te ondersteunen.

De Raad hecht groot belang aan de Europese dimensie van het programma. Daarom steunt hij het beginsel dat het programma openstaat voor alle kandidaat-lidstaten en de lidstaten van de EVA en de EER, en de mogelijkheid dat het programma het grondgebied van een nabijgelegen derde land kan omvatten, zoals in het gemeenschappelijk standpunt is vastgelegd. Dit aspect wordt nog sterker benadrukt in het gemeenschappelijk standpunt, waar wordt gesteld dat samenwerking tussen in verschillende landen gevestigde ondernemingen, met het doel een consortium te vormen dat een actievoorstel indient, bevorderd moet worden.

⁽¹⁾ Indiening Commissievoorstel: 4 februari 2002 (PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 354).

⁽²⁾ Doc. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt).

⁽³⁾ PB C 241 van 7.10.2002, blz. 37.

⁽⁴⁾ PB C 278 van 14.11.2002, blz. 15.

De Raad is van mening dat verwezenlijking van de doelstellingen vraagt om een flexibel programma-beheer en dat de kwaliteit van de projecten het voornaamste criterium moet zijn voor de toekenning van communautaire financiële bijstand. Hij staat derhalve op het standpunt dat de minimumdrempels moeten worden vastgesteld op een niveau waarbij efficiënte projecten van kleinschaliger aard of projecten die door kleinere ondernemingen worden ingediend, niet worden uitgesloten. Voorts is in het gemeenschappelijk standpunt bepaald dat de minimumdrempels zo kunnen worden gehanteerd dat valabele projecten niet door een al te stringente definitie van in aanmerking komende acties worden ontmoedigd of van financiering worden uitgesloten. Evenzo vindt de Raad dat het mogelijk moet zijn de ontwikkeling van bestaande diensten te financieren, mits de voordelen in termen van een extra intermodale verschuiving en milieuverbetering opwegen tegen het opstarten van nieuwe diensten. Daarnaast verwacht de Raad van acties die voor financiering in aanmerking komen, gevolgen die substantieel (bij modal-shiftacties) en meetbaar (bij modal-shift- en katalysatoracties) zijn.

Wat het algemene financiële kader van het programma betreft, acht de Raad het passend dat de begrotingsperiode niet verder gaat dan de periode 2002-2006 van de algemene financiële vooruitzichten. De voorgestelde begrotingsperiode van vijf jaar (2003-2007) is derhalve gewijzigd en het totale financiële referentiebedrag is dienovereenkomstig aangepast.

Wat betreft de berekeningsgrondslag voor het bedrag aan financiële bijstand voor modal-shiftacties, ziet de Raad geen reden om uitdrukkelijk te verwijzen naar het begrip besparingen van externe kosten, vooral omdat er nog geen algemeen aanvaarde methode beschikbaar is om deze kosten door te berekenen. In het gemeenschappelijk standpunt wordt daarentegen een, aanvankelijk door de Commissie bepaald, indicatief bedrag genoemd van 1 euro voor elke overheveling van 500 ton-kilometer vrachtvervoer over de weg. De Raad meent evenwel dat aanpassingen van het indicatieve bedrag van de financiële bijstand in de toekomst kunnen worden voorgesteld op grond van een regelmatige evaluatie van de ontwikkeling van de verschillen in externe kosten en van mogelijke vorderingen op het gebied van de methoden voor het doorberekenen van de externe kosten. Daarnaast wordt in het gemeenschappelijk standpunt beklemtoond, om ervoor te zorgen dat het programma met de vereiste flexibiliteit kan worden beheerd, dat dit indicatieve bedrag kan worden aangepast naar gelang van de kwaliteit en de milieuverdiensten van elk ingediend project.

De Raad is het ermee eens dat het programma moet worden beschouwd als een marktgestuurd instrument, en staat op het standpunt dat de toekenning van financiële bijstand geen risico van concurrentievervalsing mag inhouden in een mate die het algemeen belang zou schaden. Derhalve wordt in het gemeenschappelijk standpunt naast de algemene verwijzing naar de desbetreffende markten specifiek bepaald dat er geen concurrentievervalsing tussen alternatieve vervoerswijzen voor vervoer over de weg of binnen de afzonderlijke vervoerswijzen mag optreden. Het gemeenschappelijk standpunt stelt voorts dat de mogelijke toekenning van staatssteun voor acties waarvoor uit hoofde van dit programma financiële bijstand wordt verleend, dient te stroken met de algemene communautaire voorschriften inzake staatssteun, en binnen de voor elke actiecategorie vastgestelde grenzen moet blijven. Daarnaast is voor het geval dat een actie diensten vergt die worden verricht door derden die niet tot het betrokken consortium behoren, een bepaling opgenomen dat de aanvrager moet aantonen dat de dienstverrichter volgens een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is geselecteerd.

De Raad acht het passend dat bijkomende infrastructuuruitgaven eveneens voor financiële bijstand in aanmerking komen. Om de essentiële doelstellingen van het programma overeind te houden bepaalt het gemeenschappelijk standpunt echter dat dergelijke uitgaven marginaal moeten blijven en noodzakelijk moeten zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie.

Met betrekking tot de procedures voor het comité dat de Commissie bij het beheer van het project moet bijstaan is de Raad ten slotte van mening dat dit comité zijn verschillende taken het best kan uitvoeren aan de hand van de beheersprocedure, welke is neergelegd in de voorschriften betreffende de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden.

III. AMENDEMENTEN

De Raad deelt de opvattingen die het Europees Parlement in de eerste lezing van het voorstel heeft verwoord en heeft dan ook enkele amendementen van het Parlement rechtstreeks in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen, en het advies van het Parlement op andere punten inhoudelijk weergegeven.

- De Raad deelt de opvatting van het Parlement dat de bevordering van intermodaliteit uitdrukkelijk moet worden genoemd als wezenlijke doelstelling van het programma, en heeft de door het Parlement voorgestelde formulering in het gemeenschappelijk standpunt overgenomen (overweging (4), artikelen 1 en 2 bis). Ook is er een verwijzing opgenomen naar het doel de congestie te verminderen (overweging (4)).
- Volledig overeenkomstig het advies van het Parlement heeft de Raad de indicatieve minimale bijstandsrempels voor elk van de drie actiecategorieën verlaagd tot de helft van de bedragen die door de Commissie waren voorgesteld. De Raad acht het evenwel niet nodig een nieuwe, bijzonder lage minimumdrempel te introduceren voor modal-shiftacties die neerkomen op het uitbreiden van bestaande diensten; naar zijn mening worden, doordat hij op andere plaatsen (overweging (9), artikel 5, leden 1 en 3) wijzigingen heeft aangebracht om de benodigde flexibiliteit bij het selecteren van acties te waarborgen, de opvattingen van het Parlement in dezen naar behoren in aanmerking genomen.
- De Raad sluit zich aan bij het standpunt van het Parlement dat de vergoeding van uitgaven vanaf de datum van indiening van een verzoek om financiële bijstand uit hoofde van het programma moet afhangen van definitieve goedkeuring van communautaire financiering voor het betrokken project. De overeenkomstige redactionele wijzigingen in het advies van het Parlement zijn in het gemeenschappelijk standpunt opgenomen (artikel 5, lid 2, artikel 6, lid 4 en artikel 7, lid 3).
- Wat betreft de katalysatoracties (artikel 6, lid 1, onder c)) blijkt uit het gemeenschappelijk standpunt dat de Raad met het Parlement van mening is dat het verminderen van congestie op de wegen uitdrukkelijk als een van de doelen van het programma moet worden vermeld.
- Evenals het Parlement is de Raad van mening dat het programma niet moet leiden tot verschuivingen van de ene naar de andere vervoerswijze die alternatieve vormen voor vervoer over de weg. Dit beginsel is in het gemeenschappelijk standpunt expliciet verwoord in de bepalingen betreffende de drie actiecategorieën (artikel 5, lid 1, onder c, artikel 6, lid 1, onder e) en artikel 7, lid 1, onder c)).
- De Raad is van oordeel dat verschuivingen van vervoer over de weg naar combinaties van vervoerswijzen ook bevorderd moeten worden in gevallen waarin vervoer over de weg een onderdeel vormt van zo'n combinatie. Het traject over de weg dient evenwel, zoals op verschillende plaatsen in de tekst van het gemeenschappelijk standpunt wordt benadrukt, zo kort mogelijk te zijn (overweging (4), artikelen 1 en 2 bis, artikel 5, lid 1, onder a en artikel 6, lid 1, onder c)).
- Ten slotte deelt de Raad de opvatting van het Parlement dat de evaluatieprocedures ook een doeltreffend toezicht op en een optimale follow-up van de uitvoering van het programma, inclusief de uitvoering van de begroting, moeten garanderen. Daartoe is in het gemeenschappelijk standpunt de verplichting voor de Commissie opgenomen om het beheerscomité van het programma op gezette tijden in te lichten over de financiële uitvoering van het programma en over de status van alle gefinancierde projecten (artikel 14).

Daarnaast bevat het gemeenschappelijk standpunt enkele kleinere wijzigingen en verduidelijkingen van het Commissievoorstel conform de in deel II van deze nota vermelde principes. Het betreft onder meer de formulering van het doel van de voorgestelde verordening, de definities, de voorwaarden voor de toekenning van financiële bijstand, de prioriteiten in verband met de katalysatoracties en de verspreiding van de resultaten van de acties.
