

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806



Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EU-sekr.

28. februar 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat om Europa-Parlamentet og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM(2002)54 endelig ("Marco Polo-programmet").

Anders Fogh Rasmussen

Dato : 25. februar 2002
J.nr. : 104-98
Sagsbeh. : CLJ, lokaltelefon 23470
Org. enhed : 3. Kontor

Grundnotat om Europa-Parlamentet og Rådets forordning om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer KOM (2002)54 endelig ("Marco Polo programmet")

Resume: Forslaget skal gennem tilskud til erhvervmæssige projekter bidrage til at flytte godstransport fra vejene over til mere miljøvenlige transportformer som nærskibsfart, jernbane og indre vandveje. Marco Polo programmet afløser det tidligere PACT-program, hvorefter der blev ydet støtte til fremme af kombineret transport. Marco Polo løber fra 2003 til 2010, og der foreslås afsat 115 mio. € indtil 2007.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagen sammen med Europa-Parlamentet.

Europa-Kommissionen vurderer at den samlede vejgodstransport i Europa uden indgriben vil vokse med 50% frem til 2010. Derfor foreslår Europa-Kommissionen i hvidbogen om den europæiske transportpolitik frem til 2010, at der træffes foranstaltninger, som kan få fordelingen på transportformer tilbage til niveauet i 1998.

På det Europæiske Råds møde i juni i Göteborg pegede man også på en bedre balance mellem transportformerne som et centralt element i strategien for en bæredygtig udvikling.

Europa-Kommissionen foreslår således oprettet EU-støtteprogrammet Marco Polo, hvis hovedformål er at reducere overbelastningen af vejene og forbedre transportsystemets miljøpræstationer som helhed ved at flytte gods fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane og indre vandveje.

Marco Polo programmet etableres for perioden 1. januar 2003 til 31. december 2010, og afløser PACT-programmet, der støttede projekter for kombineret transport, og som udløb 31. december 2001.

Marco Polo programmet skal yde støtte til erhvervsmæssige projekter på markedet for godstransport. Der vil blive tale om tre projekttyper:

- 1) Trafikoverflytningsprojekter: Opstartsstøtte til nye alternative godstransportformer, som skulle kunne blive levedygtige på mellemlangt sigt.
- 2) Katalysatorprojekter: Støtte til lancering af godstrafikforbindelser eller -faciliteter af strategisk europæisk interesse.
- 3) Fælles læringsprojekter: Stimulering af samarbejde inden for godslogistik.

Analysen af resultaterne fra det tidligere PACT-program har vist, at det er økonomisk særdeles risikofyldt at oprette nye intermodale godstrafikforbindelser i Europa, og det er derfor stadig hensigtsmæssigt at give EU-støtte til start af nye foretagender.

Projekterne skal vedrøre mindst to medlemsstaters område eller mindst én medlemsstat og et tredjeland. Programmet er åbent for øst- og centraleuropæiske lande, der er tiltrædelseslande samt EFTA- og EØS-lande. Der dækkes ikke omkostninger, der vedrører et tredjelands område.

Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er hjemmørende i to eller flere medlemsstater.

Ad 1) Trafikoverflytningsprojekter: Sådanne projekter skal indebære aktiviteter, der fører til en betydelig og holdbar overflytning af godstransport fra vej til nærskibsfart, jernbane eller indre vandveje. Et projektet skal være levedygtigt uden tilskud efter højst 36 måneders tilskud fra Fællesskabet.

Hvis projektet kræver anvendelse af tjenesteydelser, skal disse sendes i udbud eller til markedsundersøgelse.

Der kan højst ydes tilskud på 30 % af alle omkostninger. Tilskuddet tager form af en præmie for sparede eksterne omkostninger. Præmien udbetales som et fast beløb beregnet efter, hvor mange tonkilometer, der er flyttet fra vejtrafikken.

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

Ad 2) Katalysatorprojekter: Disse projekter skal indeholde innovative aktiviteter, der sigter på at overvinde strukturbarrierer på det europæiske godstransportmarked. Der skal fremlægges en realistisk forretningsplan, der viser at projektet når sine mål på højst 48 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode. Projektet skal være innovativt på europæisk niveau m.h.t. logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter eller tjenesteydelser. Der lægges navnlig vægt på projekter, der fremmer "vand"-motorveje.

Katalysatorprojekter skal som hovedregel være med til at fjerne flaskehalsproblemer og strukturbarrierer på transportmarkederne inden for rammerne af de transeuropæiske net (TEN).

Til katalysatorprojekter kan der højst ydes tilskud på 35 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 50 måneder.

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

Ad 3) Fælles læringsprojekter: Sådanne projekter skal fremme aktiviteter, der sigter mod at forbedre samarbejdet om at optimere arbejdsmetoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav. Projekterne skal være innovative på europæisk niveau.

Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes tilskud på 50 % af alle omkostninger. Tilskuddet ydes på grundlag af tilskudskontrakter. Disse kontrakter kan som hovedregel ikke løbe i over 26 måneder.

Der fastsættes et mindstebeløb for tilskud pr. fælles læringsprojekt på 500.000 €.

Europa-Kommissionen udsteder detaljerede regler for fremgangsmåden ved projektførelæggelse, udvælgelse og formidling samt krav om afrapportering og kontrol i forbindelse med de enkelte projekter.

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

Finansieringsrammen for gennemførelsen af Marco Polo programmet i perioden 1. januar 2003 til 31. december 2007 foreslås fastsat til 115 mio. €.

5 % af budgettet reserveres til ledsageforanstaltninger d.v.s. formidling og overvågning af projekterne samt evaluering.

Udvælgelsen af projekterne må ikke give anledning til konkurrenceforvridning, og Europa-Kommissionen vil derfor evaluere forordningens gennemførelse senest den 31. december 2006.

2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en forordning har det direkte retsvirkning.

3. Høring

Forslaget er sendt i bred høring. Supplerende grundnotat vil blive fremsendt, når høringssvarene forelægges.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser for Danmark. EU-budgettet påvirkes ikke, idet forslaget holder sig inden for rammerne af de gældende finansielle perspektiver.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Forslaget kan medvirke til at flytte transport af gods fra vej til nærskibsfart og jernbaner, og dermed forbedre miljøet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede program ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af programmets omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Regeringen er enig heri.

7. Tidligere forelæggelser for folketingets Europaudvalg

Udvalget modtog aktuelt notat om sagen den 22. november 2001.

