



Bruxelles, den 14.5.2013
COM(2013) 278 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Marco Polo-programmet – Resultater og perspektiver

{SWD(2013) 174 final}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Marco Polo-programmet – Resultater og perspektiver

1. INDLEDNING

I henhold til artikel 14 i forordning 1692/2006¹ forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en meddelelse om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmet i perioden 2003-2010.

Programmets resultater blev vurderet inden for rammerne af en ekstern evaluering². Med henblik på nærværende meddelelse er evalueringsresultaterne efterfølgende blevet opdateret med yderligere oplysninger, herunder operationelle data indhentet frem til november 2012.

Derudover giver meddelelsen et generelt syn på de næste skridt og strategien for støtte til innovativ og bæredygtig godstransport i den periode, der er omfattet af den næste flerårige finansielle ramme (FFR) 2014-2020.

Endelig indeholder det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager denne meddelelse, relevante statistiske data og analyser af de specifikke emner, der fremgår af artikel 14, stk. 2a, i forordning 1692/2006.

2. MARCO POLO-PROGRAMMET SOM ET INSTRUMENT TIL STØTTE FOR BÆREDYGTIG GODSTRANSPORT PÅ EU-PLAN

Programmet blev oprettet i forlængelse af hvidbogen om den fælles transportpolitik fra september 2001³. Ifølge hvidbogen skulle en mere intensiv anvendelse af nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart være centrale elementer i udbygningen af intermodalitet som et praktisk og effektivt middel til at opnå et afbalanceret transportsystem.

Ifølge hvidbogen forventedes det, at vejgodstrafikken i mangel af effektive foranstaltninger ville vokse med omkring 50 % frem til 2010, hvilket ville medføre yderligere udgifter til vejinfrastruktur, et stigende antal ulykker, tiltagende overbelastning af vejnettet og stigende lokal og global forurening. Den direkte virkning ville være en stigning i den internationale (inden for EU) vejgodstrafik med omkring 12 mia. tonkilometer⁴ om året.

På denne baggrund blev Marco Polo I-programmet (2003–2006)⁵ oprettet. Der blev stillet et budget på 102 mio. EUR til rådighed til støtte for projekter, som havde til formål at overflytte den forventede stigning på 48 mia. tonkilometer godstrafik fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller til en kombination af transportformer, inden for hvilke vejstrækningerne var så korte som muligt.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003, som ændret ved forordning (EF) nr. 923/2009, EUT L 328 af 24.10.2006, s. 1.

² Evaluering af Marco Polo-programmet 2003-2010, Europe Economics, april 2011.

³ Hvidbog – Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg, COM(2001) 370 final, 12.9.2001.

⁴ "Tonkilometer": transport af et ton fragtgods eller dens volumetriske ækvivalent over en afstand på en kilometer.

⁵ Baseret på forordning (EF) nr. 1382/2003.

Ved udarbejdelsen af det andet Marco Polo-program⁶ (2007-2013) blev prognoserne for stigningen i godstransport beregnet på ny⁷. Det konkluderedes, at hvis ikke der blev iværksat foranstaltninger, ville den internationale (inden for EU) vejgodstransport vokse med 20,5 mia. tonkilometer om året i perioden 2007-2013. Marco Polo II forventedes at overflytte en væsentlig del af denne stigning med et budget på 450 mio. EUR.

3. PROGRAMMETS CENTRALE ELEMENTER

Marco Polo-programmet, som blev oprettet for at mindske overbelastningen af vejnettet og gøre godstransport mere effektiv og bæredygtig, er det eneste EU-finansieringsinstrument, der inden for sine retlige rammer defineres som et fast bidrag i forhold til resultatet. Støtten beregnes normalt med udgangspunkt i den opnåede trafikoverflytning udtrykt i mio. tonkilometer⁸. Denne trafikoverflytning kan efterfølgende omsættes til penge i forhold til den positive indvirkning på miljøet, den mindre belastning af vejnettet samt andre forbedringer, som projekterne under Marco Polo-programmet indebærer.

Marco Polo I omfattede tre projektyper:

- a) Trafikoverflytningsprojekter: Der fokuseres på at få overflyttet så meget gods som muligt fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og/eller indlandsskibsfart.
- b) Katalysatorprojekter: Der fokuseres på at ændre den måde, alternativ godstransport udføres på i EU, og på at overvinde EF-relevante strukturbarrierer på godstransportmarkedet, med et banebrydende eller yderst innovativt koncept.
- c) Fælles læringsprojekter: Der fokuseres på at skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsmarkedet.

Der blev føjet yderligere to projekter til under Marco Polo II:

- d) Motorveje til søs: Innovative trafikoverflytningsaktiviteter med stor kapacitet og høj frekvens, som direkte overflytter godstransport fra vejene til nærskibsfart. Dette omfatter en kombination af nærskibsfart og andre former for oplandstransport og integrerede dør til dør-tjenester, inden for hvilke vejstrækningerne er så korte som muligt.
- e) Trafikforebyggelsesprojekter: Innovative aktiviteter, der tager sigte på at integrere transporten i produktionslogistikken med henblik på at forebygge en høj procentdel af vejgodstransport, uden at dette er til skade for produktionsniveauet eller beskæftigelsen.

Derudover blev det samlede budget øget fra 102 mio. EUR til 450 mio. EUR, og programmets varighed blev forlænget fra fire til syv år. Med Marco Polo II blev der i øvrigt indført flere ændringer, herunder bredere geografisk rækkevidde, ændrede finansieringsregler for visse projektyper, ny definition af støtteberettigede ansøgere og ny tilgang til supplerende infrastruktur.

⁶ Baseret på forordning (EF) nr. 1692/2006.

⁷ Ex ante-evaluering Marco Polo II (2007-2013), Ecorys, 2004. Skøn over stigningen inden for godstransport: PRIMES-modellen og EUROSTAT-statistikker.

⁸ Ifølge programmets regler beregnes støtten som den laveste værdi af (1) det overflyttede antal tonkilometer, (2) det samlede tab i finansieringsperioden og (3) 35 % af de støtteberettigede udgifter (50 % for fælles læringsprojekter). I praksis er udbetalingen i forbindelse med de fleste projekter, som er baseret på trafikoverflytning (bortset fra fælles læringsprojekter og specifikke målsætninger i katalysatorprojekter), begrænset til det højeste antal opnåede tonkilometer.

Marco Polo II blev revideret i 2009⁹ med henblik på at gøre det lettere for små virksomheder og mikrovirksomheder at deltage og for at forenkle procedurerne. Derudover blev finansieringsintensiteten fordoblet fra 1 EUR til 2 EUR for hver 500 tonkilometer, der blev overflyttet fra vejtransport.

Rent forvaltningsmæssigt blev programmets gennemførelse i 2008 overført fra Kommissionen til Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI).

4. MARCO POLO-PROGRAMMERNES RESULTATER

I perioden 2003-2012 blev der ydet tilskud til 172 projekter, hvorved over 650 virksomheder modtog finansiel bistand.

Som følge af Marco Polo-programmets unikke udformning, hvor støtten er afhængig af projekternes faktiske trafikoverflytning, kan programmets resultater kvantificeres, og programmets reelle værdi dermed vurderes.

– Virkning

Programmets virkning måles som den opnåede trafikoverflytning/trafikforebyggelse¹⁰ (i tonkilometer).

I kraft af de enkelte projekters forskelligartethed kan virkningen måles direkte for trafikoverflytnings-, katalysator-, motorveje til søs- og trafikforebyggelsesprojekter. Katalysatorprojekterne har yderligere specifikke kendetegn, som vil blive behandlet separat. Fælles læringsprojekter har ikke et direkte mål om trafikoverflytning og kan derfor ikke evalueres med udgangspunkt i den transport, der overflyttes fra vejnettet.

For Marco Polo I var den forventede trafikoverflytning i forbindelse med de udvalgte projekter på 47,7 mia. tonkilometer, hvilket nogenlunde svarer til det overordnede mål for programmet (48 mia. tonkilometer). Projekternes faktisk opnåede trafikoverflytning viste sig at blive på 21,9 mia. tonkilometer. Dette tal udgør omkring 46 % af det samlede mål for trafikoverflytning og svarer til ca. 1 200 000 ture med lastbil over en strækning på 1 000 km med en gennemsnitslast på 18 ton gods.

Under Marco Polo II var den forventede trafikoverflytning for de projekter, der blev udvalgt i forbindelse med indkaldelsen af forslag i perioden 2007-2011, på 87,7 mia. tonkilometer, hvilket giver et gennemsnit på 17,54 mia. tonkilometer om året. I november 2012 har disse projekter opnået en faktisk trafikoverflytning på 19,5 mia. tonkilometer (et årligt gennemsnit på ca. 5 mia. tonkilometer i de fire år, der foreligger tal for). Da Marco Polo II fortsat løber, vil tallene stige i løbet af programperioden¹¹.

Eftersom Marco Polo-projekterne er forretningstjenester, er de følsomme over for markedsforholdene og de økonomiske vilkår. Det betyder, at den økonomiske afmatning, man har kunnet konstatere siden 2008¹², har en negativ indvirkning på programmets anvendelse og virkningsgrad samt på projekternes levedygtighed¹³.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 923/2009, EUT L 266 af 9.10.2009, s. 2.

¹⁰ Evalueringen af trafikforebyggelsesprojekter udtrykkes i køretøjkilometer og ikke i tonkilometer. Køretøjkilometer kan omregnes til tonkilometer, idet 1 køretøjkilometer svarer til 20 tonkilometer.

¹¹ Det forventes, at de sidste Marco Polo II-projekter vil køre frem til 2020.

¹² I godstransportsektoren er transportmængderne faldet generelt. For yderligere oplysninger henvises til det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager meddelelsen.

¹³ 11 projekter blev ikke igangsat eller blev indstillet under Marco Polo I (indkaldelse af forslag 2003-2006), og 30 projekter er hidtil ikke blevet igangsat eller er blevet indstillet under Marco Polo II (indkaldelse af forslag 2007-2010).

Katalysatorprojekterne har ud over trafikoverflytning til formål at identificere og overvinde barrierer for innovative tilgange inden for alternativ godstransport. Disse tekniske og i nogle tilfælde psykologiske barrierer er specifikke for de enkelte projekter. Det er derfor vanskeligt at udlede direkte kollektive resultater af alle de forbedringer, der kan henføres til katalysatorprojekterne, ud over trafikoverflytningsresultaterne.

Virkningen af fælles læringsprojekter er blevet vurderet på projektbasis (f.eks. om det planlagte antal foredrag blev afholdt, eller om det forventede antal deltagere blev opnået). Dette skyldes, at de enkelte projektmål var forskellige, og at der ikke findes noget fælles grundlag, hvorpå resultaterne kan grupperes. De fælles læringsprojekter har været relativt gode til at nå de opstillede mål, og flere projekter har en gennemførelsesgrad på 100 %. Det er dog vanskeligere at vurdere, hvorvidt de fælles læringsprojekter har en varig indvirkning på logistikvirksomhedernes fremgangsmåder og på opdelingen på forskellige transportformer.

– Miljøforbedringer

Forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer er et af Marco Polo-programmets hovedmål. Den opnåede trafikoverflytning udtrykt i tonkilometer omsættes til penge i forhold til den positive indvirkning på miljøet, den mindre belastning af vejnettet samt andre forbedringer ved hjælp af en ekstern omkostningsberegner¹⁴. Beregneren giver en økonomisk værdiansættelse for forskellige transportformer og -underformer baseret på eksterne omkostningskoefficienter¹⁵ for miljøvirkningerne (luftkvalitet, støj, klimaændringer) og de socioøkonomiske virkninger (ulykker, overbelastning).

Med udgangspunkt i de tal for trafikoverflytning, Marco Polo I-projekterne opnåede, ansættes¹⁶ miljøforbedringerne til 434 mio. EUR. En sammenligning af dette tal med de midler, der blev udbetalt til projekter med et mål om trafikoverflytning (32,6 mio. EUR), viser, at hver euro, der blev investeret i disse projekter, i gennemsnit har genereret 13,3 EUR i miljøforbedringer og andre eksterne omkostningsbesparelser. Disse forbedringer omfatter 1,5 mio. ton CO₂, der ikke blev udledt af vejtrafikken.

Da Marco Polo II fortsat kører, foreligger de endelige resultater endnu ikke. De foreløbige tal (november 2012) antyder imidlertid, at programmet hidtil har genereret 405 mio. EUR i miljøforbedringer.

Ud over ovennævnte miljøforbedringer er der andre vigtige indirekte virkninger, der kan tages i betragtning, f.eks. betydningen af den mindre trafikmængde for naturbeskyttelse og følsomme områder, såsom Alperne og Pyrenæerne, eller videnafsmitning og netværkseffekter opnået gennem samarbejdet mellem de enheder, der deltager i Marco Polo-programmet.

– Effektivitet

Effektiviteten måles som forholdet mellem output (opnåede tonkilometer for projekter med et mål om trafikoverflytning) og input (det budget, der var indgået forpligtelser for, eller det udbetalte budget).

¹⁴ Marco Polo-beregner (yderligere oplysninger på http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm)

¹⁵ De koefficienter og den metode, der anvendes i beregneren, er blevet justeret med tiden. De seneste versioner af beregneren er baseret på "Handbook on estimation of external costs in the transport sector" (IMPACT 2008).

¹⁶ De værdier, beregneren fremkommer med, er kun vejledende.

For trafikoverflytningsprojekter under Marco Polo I (bortset fra fælles læringsprojekter og katalysatorprojekter) resulterede hver investeret euro, når man tager højde for de beløb, der blev udbetalt til støttemodtagerne, i en overflytning af 597 tonkilometer. Dette kan sammenlignes med den gennemsnitlige effektivitet på 743 tonkilometer pr. støtteeuro¹⁷, der forventedes opnået for projekter udvalgt i forbindelse med de årlige indkaldelser af forslag¹⁸.

For Marco Polo II-programmet var den forventede effektivitet¹⁹ for udvalgte projekter²⁰ med et mål om trafikoverflytning på 438 tonkilometer/euro (november 2012). Der foreligger for øjeblikket ingen reelle tal over den faktisk opnåede effektivitet, da programmet stadig kører.

Et fald i effektiviteten under Marco Polo II-programmet kan forklares med ændringer af de regler, projekterne forvaltes efter, navnlig fordoblingen af finansieringsintensiteten fra og med indkaldelsen af forslag i 2009 (fra 1 EUR til 2 EUR pr. 500 tonkilometer), og den nye definition af gods²¹.

– **Anvendelse af midler**

Af de 102 mio. EUR, der blev afsat til Marco Polo I, blev der indgået forpligtelser for 73,8 mio. EUR. Grundene hertil er, at kun et begrænset antal projektforslag overholdt de kriterier og betingelser, der var opstillet for programmet (265 indgivne forslag og 55 underskrevne kontrakter), hvilket medførte en ringere anvendelse af programmet end ønsket.

Af dette budget, der var indgået forpligtelser for, blev 41,8 mio. EUR udbetalt. Det forhold, at udbetalingen til støttemodtagerne afhænger af den faktiske opnåelse af resultater, er et vigtigt aspekt af programmet og vidner om en effektiv tildeling af offentlige midler. Dette betyder dog, at såfremt de faktisk opnåede tal for trafikoverflytning er lavere end de tal, støttemodtagerne oprindeligt havde beregnet, f.eks. på grund af finanskrisens negative konsekvenser, bliver programmets budget ikke brugt helt op.

Der forventes en lignende tendens for det igangværende Marco Polo II-program.

Derudover må de beløb, der udbetales til et projekt, generelt ikke overstige det samlede underskud, der opstår i finansieringsperioden (jf. fodnote 8). Hvis et projekt giver overskud eller når et balancepunkt tidligere end forventet i gennemførelsen, kan støtten således enten trækkes tilbage eller reduceres. Dette var tilfældet for adskillige Marco Polo-projekter, hvilket også medvirkede til den lavere anvendelse af de afsatte midler.

– **Bæredygtighed**

Bæredygtigheden henviser til, hvorvidt projektet forbliver operationelt i en eller anden form efter finansieringsperiodens udløb. Ifølge de evalueringer²², der er blevet foretaget af programmerne, forventes størstedelen af tjenesterne at køre videre efter tilskudsaftalens ophør. Dette viser, at kortsigtet finansiering kan have skabt langsigtede ændringer, selv under de nuværende hurtigt skiftende markedsforhold. Programmerne vil således sandsynligvis skabe yderligere forbedringer i form af trafikoverflytning/trafikforebyggelse og eksterne omkostningsbesparelser efter kontraktperioden, men disse kan som følge af de manglende relevante oplysninger ikke inddrages i kvantificeringen af programmets virkninger.

¹⁷ Den forventede effektivitet for udvalgte projekter måles, inden der foretages udbetalinger til projekterne. Den er således baseret på de midler, der er indgået forpligtelser for.

¹⁸ I 2003, 2004, 2005 og 2006.

¹⁹ Baseret på de midler, der er indgået forpligtelser for.

²⁰ Vedrørende projekter udvalgt i forbindelse med indkaldelserne af forslag i 2007, 2008, 2009, 2010 og 2011.

²¹ Omfatter vægten af tomme intermodale transportenheder og tomme køretøjer.

²² Evaluering af Marco Polo-programmet (2003-2006), Ecorys, 2007. Evaluering af Marco Polo-programmet 2003-2010, Europe Economics, 2011.

– **Konkurrence**

Marco Polo-programmet yder tilskud til transportvirksomheder med henblik på at finansiere opstarten af projekter, som har til formål at flytte godstransport væk fra vejnettet. Denne fokusering på nye transporttjenester (eller opgraderinger af eksisterende tjenester) og visse mætningsniveauer på intermodale ruter kan i nogle tilfælde medføre konkurrencemæssige problemer, selv om der er truffet sikkerhedsforanstaltninger med henblik på at undgå konkurrenceforvridninger, som er i modstrid med den fælles interesse (dvs. vurdering af konkurrencen i forslagernes evalueringsproces, mulighed for at bringe kontrakter til ophør eller reducere deres rækkevidde i tilfælde af dokumenteret konkurrenceforvridning).

I praksis er der ikke noget klart bevis for, at programmet skulle have en væsentlig negativ indvirkning på konkurrencen, selv om der i forbindelse med begge Marco Polo-programmer er indgivet flere klager om konkurrenceforvridning fra konkurrenter til Marco Polo-støttemodtagere²³.

– **Forvaltning**

Med sin kapacitet til at afsætte flere menneskelige ressourcer har EACI bevist, at organet giver Marco Polo-gennemførelsesprocessen en merværdi. Eksternaliseringen har gjort det muligt at styrke kommunikationsindsatsen, forbedre promovningen af programmet, skærpe den operationelle kontrol og yde øget bistand til ansøgerne.

– **Procedurer**

Programmets procedurer er baseret på princippet om forsvarlig økonomisk forvaltning og er udviklet med det mål at sikre lige vilkår for og skabe en passende balance mellem den nødvendige administrative kontrol med anvendelsen af offentlige midler og virksomhedernes behov. Som følge af programmets meget operationelle karakter kan disse procedurer dog nogle gange virke komplekse, og de er ikke altid fuldt forenelige med de daglige fremgangsmåder i private virksomheder, især ikke i et stadig skiftende finansielt risikomiljø.

Andre vigtige faktorer

- a) Anvendelsen af Marco Polo-programmet er ikke helt tilfredsstillende. Fordoblingen af finansieringsintensiteten i 2009 har kun til en vis grad løst dette problem. Denne situation kan henføres til eksterne årsager såsom en begrænset målgruppe, skiftende markedsforhold og et negativt økonomisk klima siden 2008, men også til interne faktorer såsom programmets udformning, som for at beskytte de offentlige midler overfører de største operationelle risici til støttemodtagerne.
- b) Indførelsen af supplerende revisionscertifikater i 2010 har gjort det lettere at kontrollere de mængder gods, der transporteres i Marco Polo-projekterne, og har mindsket risikoen for fejlberegninger og påstået svig, men har yderligere øget den administrative byrde for støttemodtagerne.
- c) Programmets trafikoverflytningsbaserede sigte (der foretages næsten udelukkende udbetalinger med udgangspunkt i opnået trafikoverflytning/trafikforebyggelse²⁴) er en af grundene til, at støttemodtagerne har vanskeligt ved at finansiere supplerende

²³ Disse klager blev behørigt undersøgt af Kommissionen/EACI. Som følge heraf blev der i forbindelse med indkaldelsen af forslag i 2011 indført en skærpselse af den interne evalueringsprocedure med hensyn til konkurrencespørgsmålet.

²⁴ Jf. fodnote 8.

infrastruktur²⁵, selv om de udgifter, der afholdes for denne form for infrastruktur, også kan være støtteberettigede²⁶.

- d) Den nuværende tilgang til trafikoverflytning er ikke attraktiv for visse ømedlemsstater. Dette skyldes, at godstransportforbindelserne mellem øerne og fastlandet samt mellem øerne internt primært er søfartstjenester. Det betyder, at mulighederne for at opnå trafikoverflytning/trafikforebyggelse på de niveauer, der kræves i programmet, er begrænsede.
- e) Ifølge et begrænset antal støttemodtagere, der blev adspurgt om Marco Polo²⁷, kan det ikke udelukkes, at der er en vis dødvægt i programmet, hvilket vil sige, at en del af de støttede projekter ville være blevet gennemført også uden Marco Polo-midler. På den anden side kan den opstartsstøtte, der blev ydet med EU-tilskud, have afhjulpet den forretningsrisiko, der var forbundet med at indlede disse intermodale operationer, og have hjulpet nogle projekter med at nå balancepunktet tidligere, end det ville have været muligt uden finansiering. Det er endvidere sandsynligt, at det var muligt at indlede større projekter i kraft af den ydede støtte. Det er dog vanskeligt at kvantificere dette dødvægtsfænomens fulde omfang.
- f) Mens de små og mellemstore virksomheders deltagelse ikke er et af programmets direkte mål, skønnes det, at de udgør omkring 24 %²⁸ af det samlede antal støttemodtagere.

Der findes detaljerede tal over Marco Polo-programmernes resultater i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager nærværende meddelelse.

5. KONKLUSIONER VEDRØRENDE DE OPNÅEDE RESULTATER

Marco Polo-programmerne blev oprettet som finansieringsinstrumenter for at mindske overbelastningen af vejnettet og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer. Programmets gennemsigtighed, den nøjagtighed, hvormed resultaterne kan måles, og det direkte forhold mellem EU-finansiering og de opnåede resultater er programmets unikke, vigtige kendetegn.

Det allerede afsluttede Marco Polo I-program genererede ca. 434 mio. EUR i miljøforbedringer og fjernede 21,9 mia. tonkilometer gods fra de europæiske veje. Der forventes yderligere omfattende trafikoverflytning og tilhørende forbedringer af det igangværende Marco Polo II-program.

De af lovgiveren opstillede ambitiøse mål for trafikoverflytning er imidlertid ikke blevet nået fuldt ud (46 % af den planlagte trafikoverflytning for Marco Polo I). Derudover opfattes programmerne som værende forholdsvis komplekse og i nogle tilfælde vanskelige at bruge for de europæiske virksomheder.

Ikke desto mindre bør det understreges, at Marco Polo er baseret på kvantificerbare resultater, og udbetalingerne foretages næsten udelukkende i forhold til den faktisk opnåede trafikoverflytning. Derudover er markedsforholdene og den økonomiske situation afgørende for projekternes succes. Eftersom de intermodale transportløsninger er mere komplekse og vanskelige at gennemføre end et rent vejtransportsystem, har programmet været særdeles

²⁵ Den infrastruktur, der er nødvendig og tilstrækkelig med hensyn til at nå projektmålene, herunder gods-passager-anlæg.

²⁶ Kun den del af infrastrukturens afskrivning, der svarer til projektets varighed og til den brug, der faktisk er gjort af den i forbindelse med projektet, kan tages i betragtning som støtteberettigede udgifter. De støtteberettigede udgifter i forbindelse med supplerende infrastruktur må ikke være højere end 20 % af projektets samlede støtteberettigede udgifter.

²⁷ Jf. fodnote 22.

²⁸ Dette tal omfatter udelukkende selvstændige SMV'er (som ikke er knyttet til andre virksomheder). Kilde: EACI-data.

følsomt over for den økonomiske krises konsekvenser. Marco Polo er således et godt eksempel på effektiv anvendelse af EU-midlerne, selv om programmets mål ikke er blevet nået fuldt ud, og det afsatte budget ikke er blevet brugt i sin helhed.

Udbetalingen af offentlige midler direkte til markedet rejste endvidere nogle konkurrencemæssige problemer i løbet af programperioden. På den anden side var der ikke noget klart bevis for, at de finansierede projekter havde en væsentlig negativ indvirkning på konkurrencen.

Marco Polo er for øjeblikket det eneste europæiske finansieringsinstrument, som fokuserer på at forbedre effektiviteten af godstransport. Derfor opfattes det som værende gavnligt og hensigtsmæssigt at fortsætte støtten. Alle nye ordninger, der støtter bæredygtig godstransport, skal imidlertid tage hensyn til de erfaringer, der er blevet gjort med de tidligere programmer.

6. NÆSTE SKRIDT

– Transportpolitisk sammenhæng

I marts 2011 udsendte Kommissionen en strategi for et konkurrencedygtigt transportsystem, som vil øge mobilitet og tilgængelighed, fjerne større hindringer på centrale områder og bidrage til øget vækst og beskæftigelse²⁹. Blandt hovedmålene for EU's transportpolitik finder man følgende: udbredelse af rene brændstoffer, optimering af multimodale logistikkæder og brug af mere energieffektive metoder, mere effektiv udnyttelse af transport og infrastruktur og udvikling af informationssystemer og markedsbaserede incitamenter. De nye retningslinjer for det transeuropæiske transportnet (TEN-T)³⁰, som Kommissionen vedtog i oktober 2011, vil danne hovedrammen for opnåelse af de transportpolitiske mål, der fastsættes i hvidbogen.

I forbindelse med den flerårige finansielle ramme (FFR) 2014-2020 foreslog Kommissionen to søjler for ydelsen af finansiel bistand til EU's transportpolitik.

Der vil blive oprettet en infrastruktursøjle i Connecting Europe-faciliteten (CEF)³¹. Under CEF's transportkomponent er det planlagt at opgradere Europas transportinfrastruktur, etablere manglende forbindelsesled og fjerne flaskehalse. Eftersom finansieringen vil blive koncentreret omkring mindre forurenende transportformer, udbredelse af trafiktelematik og anvendelse af innovative teknologier, vil den tilskynde det europæiske transportsystem til at blive mere bæredygtigt.

Der vil blive oprettet en innovationssøjle ved de relevante dele af det nye program for forskning og innovation (Horisont 2020)³².

– Støtte til innovativ og bæredygtig godstransport – strategi

Med det formål at forbedre effektiviteten og bæredygtigheden af europæisk godstransport og logistik foreslår Kommissionen en ny strategi til støtte for godstransporten i perioden 2014-2020.

På baggrund af de opnåede resultater og under hensyntagen til den skiftende politiske kontekst vil Marco Polo II-programmet ikke fortsætte i sin nuværende form. I stedet vil en opfølgning på Marco Polo blive indlemmet i det reviderede TEN-T-program og gennemført ved anvendelse af de finansieringsinstrumenter, der er til rådighed under CEF.

²⁹ Hvidbog – En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 0144).

³⁰ Forslag til forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (COM(2011) 650/2).

³¹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten (COM(2011) 665/3).

³² Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Horisont 2020 – rammeprogram for forskning og innovation (2014-2020) (COM(2011) 809).

Denne strategi vil give en harmoniseret og samordnet gennemførelse af den europæiske transportpolitik. I denne forbindelse vil opfølgningen på Marco Polo navnlig bidrage til effektiv forvaltning og anvendelse af transportinfrastrukturen og give mulighed for udbredelse af innovativ og bæredygtig godstransport på det centrale multimodale net, som formodes at skulle håndtere de største europæiske trafikstrømme.

Disse tjenester skal opfylde deres brugeres behov, være økonomisk effektive, bidrage til målene om ren transport med lav CO₂-udledning, brændstofsikkerhed og miljøbeskyttelse, være sikre og have høje kvalitetsstandarder. De skal fremme avancerede teknologiske og operationelle koncepter og være med til at forbedre tilgængeligheden i EU. De skal endvidere spille en vigtig rolle med hensyn til at skubbe den europæiske økonomi videre i retning af bæredygtig vækst, gøre godstransport- og logistikbranchen til en af Europas vækstdrivkræfter, forbedre handelen og mobiliteten for mennesker, skabe velstand og beskæftigelse samt bevare de europæiske virksomheders konkurrenceevne.

Derfor skal den nye strategi, jf. Kommissionens forslag i artikel 38 i de nye TEN-T-retningslinjer, omfatte følgende³³:

- a) at gøre brugen af transportinfrastruktur mere bæredygtig, herunder effektivisere forvaltningen heraf
- b) at fremme udbredelsen af innovative transporttjenester eller nye kombinationer af dokumenterede eksisterende transporttjenester, herunder ved anvendelse af intelligente transportsystemer og fastlæggelse af relevante styringsstrukturer
- c) at fremme multimodale transportaktiviteter og øge samarbejdet mellem udbydere af transporttjenester
- d) at stimulere ressource- og kulstofeffektivitet, navnlig vedrørende drivmidler til køretøjer, transport til lands og til vands, system- og aktivitetsplanlægning, ressourcedeling og samarbejde
- e) at analysere, tilvejebringe oplysninger om og overvåge markeder, flådekarakteristik og -resultater, administrative krav og menneskelige ressourcer.

Inden for disse rammer vil der ligeledes blive lagt vægt på projekter, der støtter sammenkobling og indbyrdes anvendelighed af oplysninger om godstransport på tværs af transportformerne, og på at lette udbredelsen af tjenester baseret på motorveje til søs.

Dette forventes i sidste ende at udmønte sig i fokuseret finansiering, som er fast integreret i de politiske og infrastrukturmæssige retningslinjer, og som opfordrer virksomhederne til at gå over til mere innovative og bæredygtige løsninger, hjælper dem med at mindske de hermed forbundne risici og tager fat på de væsentligste mangler i godstransportbranchen, herunder manglende anvendelse af innovation, sammenkoblingsproblemer mellem transportformerne, vanskelig adgang til finansiering, utilstrækkelig internalisering af eksterne udgifter, ineffektiv ressourceanvendelse og manglende samarbejde på markedet.

Den nye strategi forventes at forbedre virkningen og effektiviteten af finansiel bistand fra EU. Det aktuelle instruments opbygning vil derfor blive revideret, for så vidt angår den type projekter, der støttes, forvaltningsstrukturen og gennemførelsesprocesserne. Også sammenhængen med CEF's operationelle strukturer skal tages under behørig overvejelse.

Dette vil muligvis indebære et brud med den rene opstartsstøtte til trafikoverflytning, som er det centrale element i det nuværende Marco Polo-program.

³³ Ordlyden i TEN-T-retningslinjerne og i denne artikel er for øjeblikket omfattet af lovgivningsproceduren og kan derfor blive ændret.

– Foranstaltninger og gennemførelse

I CEF fastsættes det, at finansiering af bæredygtig godstransport kan ske i form af finansielle instrumenter eller i form af tilskud, idet størrelsen af Unionens finansielle støtte ikke må overstige 20 % af de samlede støtteberettigede omkostninger. Denne maksimale finansieringssats vil blive behørigt justeret med henblik på at vække interesse på markedet og sikre en passende udnyttelse af de offentlige midler, der afsættes til programmet³⁴.

Med hensyn til tilskud skal forslagene udvælges gennem forslagsindkaldelser med finansieringsbetingelser samt kriterier for støtteberettigelse, udvælgelse og tildeling i overensstemmelse med de mål og prioriteter, der fastsættes i CEF og i TEN-T-retningslinjerne.

De operationelle mål, relevante indikatorer og mekanismer til udbetaling af EU-støtte vil i påkommende tilfælde tage behørigt hensyn til resultaterne af den effektivitetsrevision, som Revisionsretten for øjeblikket udfører vedrørende Marco Polo-programmet.

³⁴

Som forklaret i fodnote 8 beregnes støtten under det nuværende Marco Polo II-program på baggrund af (1) det overflyttede antal tonkilometer, (2) det samlede tab i finansieringsperioden og (3) de støtteberettigede udgifter. Ifølge dokumentation fra projekter, der ydes støtte til, overstiger den faktiske finansieringssats i programmet i gennemsnit ikke 10 % af de samlede støtteberettigede udgifter.