



Ändring av Marco Polo II-förordningen

Näringsdepartementet

2008-12-11

Dokumentbeteckning

KOM (2008) 847

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

Sammanfattning

Marco Polo II är ett program för ekonomiskt gemenskapsstöd som syftar till att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda. Programmet stödjer projekt som styr över vägtransporter till järnväg, sjöfart och inre vattenvägar eller helt undviker transporter. Projekten ska avse internationella godstransporter. Programmet gäller för perioden 2007–2013 och har en budget på 450 miljoner euro.

En utvärdering av föregångaren Marco Polo I och resultaten av de första två utlysningarna under Marco Polo II tyder på att programmet inte fullt ut kommer att uppnå sitt mål i termer av antal tonkilometer som kunnat undvikas eller styras bort från väg. Kommissionen har därför föreslagit ändringar i programmet som är tänkta att träda i kraft till 2010 års utlysning.

Regeringen är positiv till förändringar som gör programmet mer attraktivt för berörda aktörer och leder till ökad måluppfyllelse. Det är dock önskvärt att programmet i än högre grad öppnas för projekt med mindre godsvolymer. Regeringen stödjer en förenkling av de administrativa processerna och kan acceptera en höjning av bidragsnivån.

Beslut i rådet fattas med kvalificerad majoritet och efter beslutandeförfarande med Europaparlamentet.

1.1 Ärendets bakgrund

Marco Polo II är ett program för ekonomiskt gemenskapsstöd som syftar till att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda. Marco Polo II-programmet stödjer projekt som styr över vägtransporter till järnväg, sjöfart och inre vattenvägar eller undviker transporter. Projekten ska omfatta transporter mellan minst två medlemsländer eller mellan ett medlemsland och ett grannland. Fem åtgärdstyper finns definierade i programmet: katalysatoråtgärder, åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss (de s.k. sjömotorvägarna), trafikomställningsåtgärder, trafikundvikande åtgärder och åtgärder för gemensamt lärande.

Programmet gäller för perioden 2007–2013 och har en budget på 450 miljoner euro. Programmet regleras i den så kallade Marco Polo II-förordningen (förordning (EG) nr 1692/2006).

En utvärdering av föregångaren Marco Polo I och resultaten av de första två utlysningarna under Marco Polo II tyder på att programmet inte fullt ut kommer att uppnå sitt mål i termer av antal tonkilometer som kunnat undvikas eller styras bort från väg. Dessutom har de nya åtgärdstyperna som introducerades genom det andra programmet – höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikande – inte lockat tillräckligt många ansökningar (9 procent av förslagen 2007 och 4 procent av förslagen 2008).

För att öka målpuppfyllelsen av programmet har kommissionen lagt ut administrationen av programmet på entreprenad hos European Agency for Competitiveness and Innovation (EACI) samt fördubblat bidragen per 500 tonkilometer från 1 till 2 euro från 2009 års utlysning. Dessa åtgärder har kunnat genomföras utan ändringar i Marco Polo II-förordningen.

Den 10 december 2008 presenterade kommissionen ett förslag till ändringar i Marco Polo II-förordningen, som är tänkta att träda i kraft till 2010 års utlysning. Dessa ändringar under pågående programperiod syftar till att ytterligare öka målpuppfyllelsen av programmet.

Kommissionen förväntas längre fram presentera ett förslag till ett Marco Polo III-program för perioden efter 2013.

1.2 Förslagets innehåll

Förslaget innehåller fyra typer av ändringar av Marco Polo II-förordningen.

Åtgärder för att stimulera ansökningar från små företag: Enskilda företag ska tillåtas att ansöka om finansiering. Transporten måste dock fortfarande vara internationell. Godkända ansökningar från företag verksamma inom inre vattenvägar kan erhålla ett bidrag för de nedlagda kostnaderna vid upprättandet av ansökan.

Sänkta tonkilometertrösklar för stödberättigande: För trafikundvikandeåtgärden har tröskelvärde halverats och ett speciellt låg tröskelvärde ska gälla för inlandssjöfart inom trafikomställningsåtgärden. För katalysatoråtgärd har ett tröskelvärde införts.

Höjning av stödnivån: Den genomförda höjningen av bidraget från 1 till 2 euro i utlysningen 2009, föreslås kvarstå. Vid beräkning av de bidragsstyrande tonkilometrarna får även vikten av lastbäraren och dragfordonet räknas in.

Förenkling av programförfarandena: Ett flertal administrativa förändringar i förenklande syfte föreslås. Reglerna för bidraget till kompletterande infrastruktur föreslås bli detsamma för alla omställningsåtgärder och högst kunna uppgå till 10 procent av projektets totalkostnad. EACI, som tagit över den operativa programverksamheten, ges ett utvidgat mandat att starta utlysningar och besluta om anslag till projekt. Detta ska förkorta processtiden. En tydligare koppling mellan TEN-T och åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss ska etableras.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inga motsvarande svenska regler finns.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förändringarna genomförs inom ramen för programmets budget på 450 miljoner euro för perioden 2007-2013. Stöd från programmet ges per tonkilometer i minskade vägtransporter. Den ökade måluppfyllelse som ändringarna syftar till ger därmed en ökning av utbetalningarna inom ramen för programmets budget. I det tidigare programmet Marco Polo I uppskattas målet ha uppnåtts till ca 64 procent och 73 procent av budgeten ha utnyttjats.

Till följd av den höjning av bidraget från 1 till 2 euro per 500 tonkilometer som redan har genomförts i 2009 års utlysning har målsättningen med programmet ändrats från 20 till 15 miljarder tonkilometer per år.

Enligt kommissionens konsekvensanalys (SEC(2008) 3021) kommer de föreslagna ändringarna att ge ett betydande mervärde genom att de kommer att:

öka effektiviteten i programmet i termer av antalet tonkilometer som undviks eller överförs;

åstadkomma en mer balanserad fördelning av trafikomställning och trafikundvikande mellan trafikslag och projekttyper;

förenkla regelverket med minskade administrativa kostnader och bördor, vilket i sin tur kommer att locka fler företag och små företag som för närvarande inte har resurser att hantera programmets komplexitet;

ge fördelar för perifera områden och icke-medlemsländer.

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är positiv till förändringar som gör programmet mer attraktivt för berörda aktörer och leder till ökad måluppfyllelse. Det är dock önskvärt att programmet i än högre grad öppnas för projekt med mindre godsvolymer. Regeringen stödjer en förenkling av de administrativa processerna och kan acceptera en höjning av bidragsnivån.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har skickats på remiss till 35 remissinstanser t.o.m. den 23 januari 2009.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är artiklarna 71.1 och 80.2 i EG-fördraget. Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet efter beslutandeförfarande med Europaparlamentet i enlighet med artikel 251 i EG-fördraget.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anser att förslaget är i överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen eftersom målen för överflyttning mellan trafikslag inte i tillräcklig omfattning kan uppnås av medlemsstaterna. Förslaget är enligt kommissionen även förenligt med proportionalitetsprincipen, eftersom det ingripande från gemenskapen som förslaget innebär är avsevärt mindre än effekten i form av minskade externa kostnader.

Regeringen bedömer att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna.

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att behandlas av rådet under våren 2009. Tjeckien räknar med att kunna avsluta arbetet med rättsakten under sitt ordförandeskap.

4.2 Fackuttryck/termer

Tonkilometer: Ett ton som transporteras en kilometer

Katalysatoråtgärd: Innovativ åtgärd som leder till en hållbar trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar. Åtgärdens resultat och metoder ska spridas.

Åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss (de s.k. sjömotorvägarna): Innovativ åtgärd som främjar mycket storskaliga intermodala godstransporttjänster via närsjöfart på det transeuropeiska transportnätet. Åtgärden ska företrädesvis omfatta integrerade godstransporttjänster till inlandet via järnväg och/eller inre vattenvägar. Åtgärdens resultat och metoder ska spridas.

Trafikomställningsåtgärd: Nya transporttjänst som leder till en omedelbar omställning från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar. Denna åtgärdstyp kan få startbidrag genom programmet. Inga spridningsåtgärder föreskrivs för denna åtgärdstyp.

Trafikundvikande åtgärd: Innovativ åtgärd som främjar effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna genom att fokusera på produktions- och distributionsprocesser och på så sätt uppnå högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg. Åtgärdens resultat och metoder ska spridas.

Åtgärd för gemensamt lärande: Innovativ åtgärd som leder till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt genom att främja trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring. Åtgärdens resultat och metoder ska spridas.