



Marco Polo II

Näringsdepartementet

2004-10-26

Dokumentbeteckning

KOM (2004) 478 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om att etablera ett andra "Marco Polo program" om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo II")

Sammanfattning

Syftet med Marco Polo II programmet är att minska trängseln, förbättra godstransportsystemets miljöprestanda i gemenskapen och underlätta intermodala transporter för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Det nuvarande Marco Polo programmet kommer efter några ansökningsomgångar att nå sin topp avseende kostnadseffektiva stödåtgärder för omedelbara trafikomställningsåtgärder. Syftet med Marco Polo II är att bredda och fördjupa åtgärdsprogrammet genom att i en större omfattning än i nuvarande program stödja infrastrukturinvesteringar som underlättar trafikomställningar och stödja nyskapande åtgärder. Med infrastruktur avses inte vägar och järnvägar utan infrastruktur som behövs för t.ex. omlastning. Vidare föreslås att stöd skall utgå till projekt som syftar till att minska företagens transportbehov. Programmet förväntas bidra till att mer än 140 miljarder tonkilometer överförs från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar under åren 2007-2013 och beräknas leda till en reduktion av koldioxidutsläppen med 8 400 miljoner kg.

I Marco Polo II presenteras fem åtgärdsstyper som kan bli föremål för stöd från gemenskapen. Åtgärderna har utformats med utgångspunkt i erfarenheterna från och utvärderingen av PACT – programmet, Marco Polo I och marknadens behov, och skall ligga i linje med de övergripande transportpolitiska målen beskrivna i kommissionens vitbok och i Göteborgs överenskommelsen:

- *Katalysatoråtgärder* varmed avses nyskapande projekt som syftar till att tillfälligt avhjälpa marknadens strukturella brister,

- *Höghastighetsleder till sjöns åtgärder* (även kallade sjömotorvägar), syftet är att med nyskapande åtgärder överföra mycket stora godsmängder från väg till sjöfart eller till en kombination av vattenburen transport tillsammans med andra transportslag för att uppnå högfrekventa intermodal sjötransporttjänster. Åtgärderna skall som regel följa de transeuropeiska nätverken såsom de är definierade i Europeiska parlamentet och rådets beslut 1692/96/EC,
- *Trafikomställningsåtgärder*, där syftet är att uppnå en omedelbar omställning av en del av vägtrafiken till andra transportsätt, genom startstöd till nya transporttjänster som avser annat än vägtransport och till befintliga transporttjänster om detta leder till ytterligare överflyttningar,
- *Åtgärder för undvikande av trafik*, där syftet är att integrera transport i produktionslogistiken för att över tiden undvika vägtransporter och samtidigt bibehålla en generell produktionsnivå och arbetstillfällen i EU territoriet.
- *Åtgärder för gemensamt lärande*, där syftet är att förbättra samarbetet med strukturella optimerings metoder och procedurer i godstransportkedjan med hänsyn taget till logistikens krav.

Marco Polo II åtgärder skall omfatta transporter mellan minst två medlemsstater eller mellan en medlemsstat och ett angränsande land och genomföras av minst två parter etablerade i var sin medlemsstat eller i medlemsstat och i ett angränsande land.

Marco Polo II programmet skall ersätta det första Marco Polo programmet i sin helhet. Stöd som utbetalas enligt det första programmet skall fortsätta enligt de avtal som finns mellan kommissionen och de som utför åtgärderna.

Budgeten för Marco Polo II programmet föreslås vara 740 miljoner euro.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Kapitel 1

Artikel	1
Ämne	

Syftet med Marco Polo II programmet är att minska trängseln, förbättra godstransportsystemets miljöprestanda i gemenskapen och underlätta intermodala transporter för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Detta syfte överensstämmer i stort med det första Marco Polo programmet

Artikel 2

Definitioner

Åtgärderna definieras och vissa centrala termer för programmet. Nya definitioner för Marco Polo II är *Höghastighetsleder till sjöss åtgärder*, *Åtgärder för undvikande av trafik*, *stödinfrastruktur* och *fordonskilometer*. Syftet med Höghastighetsleder till sjöss är att med nyskapande åtgärder överföra mycket stora godsmängder från väg till sjöfart eller till en kombination av vattenburen transport tillsammans med andra transportslag för att uppnå högfrekventa intermodal sjötransporttjänster. Åtgärderna skall som regel följa de transeuropeiska nätverken såsom de är definierade i Europeiska parlamentet och rådets beslut 1692/96/EC. Syftet med åtgärder för undvikande av trafik är att integrera transport i produktionslogistiken för att över tiden undvika vägtransporter och samtidigt bibehålla en generell produktionsnivå och arbetstillfällen i EU territoriet. Med stödinfrastruktur avses infrastruktur som är nödvändig för att uppnå målen hos åtgärderna inkluderande passagerare- och fraktinstallationer. Begreppet fordonskilometer avser 1 kilometer lastbilstransport (såväl tom som full) och avsikten är att den skall användas i samband med åtgärdstypen undvikande av trafik.

Artikel 3

Tillämpningsområde

En åtgärd skall inbegripa minst två EU medlemsstaters territorium eller mellan en medlemsstat och ett angränsande land. Kostnader som uppstår utanför EU ersätts om det angränsande landet har ingått ett avtal om anslutning till EU eller om det är medfinansierat till programmet annars ersätts inte dessa kostnader.

Kapitel 2

Artikel 4

Stödberättigade

Projekt kan lämnas in av konsortier bestående av minst två organisationer engagerade i ekonomiska aktiviteter etablerade i olika medlemsstater eller i en medlemsstat och i ett angränsande land. Organisationer som är etablerade utanför gemenskapen får associeras till projektet men de kan inte erhålla något ekonomiskt stöd från programmet.

Artikel 5

Stödberättigade åtgärder och finansieringsvillkor

Katalysatoråtgärder, Höghastighetsleder till sjöss åtgärder, Trafikomställningsåtgärder, Åtgärder för undvikande av trafik och Samarbetsåtgärder kan erhålla stöd från programmet. Jämfört med nuvarande Marco Polo program där Höghastighetsleder till sjöss ingick i Katalysatoråtgärder, presenteras åtgärden nu som en självständig åtgärdstyp. En helt ny åtgärdstyp presenteras i Marco Polo II, Åtgärder för undvikande av trafik. Syftet med denna åtgärdstyp är att ge stöd till projekt som syftar till minska kopplingen mellan produktionsutfall och transportarbete. De exempel som presenteras är ökad fyllnadsgrad i fordon och modifiering av produktions och distributionsprocesser.

Finansierings- och kontraktsvillkoren presenteras i annexen till förordningen och den stora förändringen jämfört med nuvarande Marco Polo är att kontraktslängden har ökat från 3-4 år till max 5 år och att de lägsta stödbeloppen för åtgärdena har höjts utom för åtgärder för gemensamt lärande. Genom sin koppling till storleken på godsvolymer som skall överflyttas eller andel av projekten som kan erhålla stöd utgör de lägsta stödbeloppen tröskelvärden för hur stora projekten skall vara. Vidare ges en beskrivning av vilka villkor som gäller för att stöd till stödinфраstruktur skall ges. Dessa villkor är mer flexibla än de som fanns i Marco Polo I och tydliga med att om stöd kommer från andra EU-program skall inget stöd utgå från Marco Polo II.

Artikel 6

Detaljerade regler

Ansökningsproceduren och projekturval skall beslutas i enlighet med proceduren i artikel 10, vilket anger att kommissionen skall bistås av en medbeslutandekommitté.

Artikel 7

Statsstöd

Stöd kan ges till åtgärder som även erhåller statsstöd så länge dessa stöd utgår i enlighet med fördraget. Statsstöd avräknas från det stödbelopp som utgår från programmet.

Kapitel 3

Artikel 8

Ansökningsförfarande

Ansökningarnas utformning och inlämnande skall följa riktlinjerna i artikel 6 och innehålla information som gör att kommissionen kan behandla ansökan enligt artikel 9.

Artikel 9

Urval av åtgärder som skall erhålla finansiellt stöd

Ansökningarna om finansiellt stöd skall bedömas av kommissionen enligt de riktlinjer som anges i annexen. Beslut om finansiellt stöd skall ges skall ske i enlighet med proceduren i artikel 10.

Kapitel 4

Artikel 10

Kommittéförfarande

Förslaget anger vilket kommittéförfarandet som skall användas när förordningen skall tillämpas. Enligt förslaget skall kommittén vara av typen medbeslutande kommitté.

Artikel 11

Budget

Budgeten för programperioden 1 januari 2007 till den 31 december 2013 föreslås vara 740 miljoner euro. Anslagen skall anslås av budgetmyndigheten inom ramarna för budgetplanen.

Artikel 12

Anslag till kompletterande åtgärder och utvärdering av programmets genomförande

Upp till fem procent av programbudgeten skall avsättas för att bekosta kompletterande åtgärder och en självständig utvärdering av implementeringen av artikel 5.

Artikel 13

Skydd av gemenskapens finansiella intressen

Kommissionen skall genom förebyggande åtgärder säkerställa att det inte förekommer bedrägerier m.m. i programverksamheten och vidta åtgärder om detta ändå skulle förkomma.

Artikel 14

Utvärdering

Kommissionen skall minst en gång om året informera kommittén om utvecklingen av programmet och statusen på de pågående stödprojekten. Vidare skall kommissionen göra en utvärdering av det första Marco Polo – programmet.

Artikel 15

Upphävande

Nuvarande Marco Polo program skall upphävas fr.o.m. den 1 januari 2007, men de överenskommelser som följer av beslut i enlighet med programmet skall gälla tills dess de är avslutade och följa regelverket i Marco Polo programmet.

Artikel 16

Ikraftträdande

Förordningen om Marco Polo II skall gälla fr.o.m. den 1 januari 2007.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Inga motsvarande svenska regler finns.

1.3 Budgetära konsekvenser

Förslaget innebär en ökning av dagens budget för Marco Polo programmet med ca 320 procent. Om ingen reduktion sker i någon annan del i EU budgeten innebär detta att Sveriges avgift till EU kommer att öka. Sveriges andel av utgifterna från EU:s budget är i innevarande finansiella perspektiv 2,9% och det är inte sannolikt att denna andel kommer att bli mindre i nästa perspektiv. Kommissionens förslag till program skulle alltså få en utgiftseffekt på 2,9% av 740 miljoner euro, d.v.s 21, 5 miljoner euro för 7 år. Detta motsvarar ca. 28 miljoner kronor om året.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sammanfattning

Sverige har en positiv inställning till syftet med förslaget som är att mildra de negativa effekterna av den ökande vägtrafiken. Sveriges inställning är att Marco Polo II skall stimulera nyskapande åtgärder som ger varaktiga förbättringar av transportsystemet för att uppnå målet om en hållbar utveckling. I vissa av åtgärdsförslagen finns stora inslag av driftstöd till olika transportlösningar. Detta innebär en ökad risk för snedvridning av konkurrensen vilket kan ge negativa effekter på transportmarknaden. Sverige föreslår att programmet utvecklas i en riktning som innebär att denna risk minimeras. En viktig del i detta är att sjöfart och järnväg behandlas lika vid urval av projekt som programmet skall stödja. Vidare är det viktigt att alla regioner i Europa behandlas likvärdigt och att detta även återspeglas i de urvalskriterier som övervägs för programmet. Eftersom förslaget är en del av förhandlingarna om nästa finansiella perspektiv kan Sverige idag inte ta ställning till vilken budgetmässig omfattning programmet bör ha. Sverige verkar för att EU:s budget skall omfatta högst 1% av medlemsstaternas samlade BNI. För att skapa utrymme för den föreslagna höjningen måste en omprioritering genomföras inom ramen för en budget om 1 procent. Om ingen sådan prioritering redovisas bör Sverige driva att kostnaden ska vara densamma som för Marco Polo I. Om ingen reduktion sker i någon annan del i EU budgeten innebär detta att Sveriges avgift till EU kommer att öka och detta har Sverige mycket svårt att acceptera.

Utvecklad ståndpunkt

Sverige har en positiv inställning till syftet med förslaget som är att mildra de negativa effekterna av den ökande vägtrafiken. Det är positivt att kommissionen strävar efter att stödja lösningar som kan ge mer långsiktiga effekter än de rena trafikomställningsåtgärderna som är kortsiktiga och inte speciellt nyskapande. Det är även positivt att kommissionen tydligare markerar vikten av effektiva intermodala lösningar och det positiva i att logistikbranschen använder olika transportmedel för att överbrygga diverse problem i dagens trafikmiljö såsom trängsel och miljöpåverkan i känsliga miljöer. Vidare är det positivt att förslaget innebär att tyngdpunkten flyttas över till åtgärder som syftar till att tillfälligt stödja nyskapande projekt och att sprida erfarenheter från att tidigare mer haft karaktären av driftstöd.

Förutom det principiella problemet med att ge direkta driftstöd till transporter på en konkurrensutsatt marknad så är Sverige tveksam till det riktiga i att peka ut ett särskilt trafikslag "Sjöfart" genom att skapa ett särskilt åtgärdsprogram för detta trafikslag och de intermodala lösningar som finns förknippade med detta transportslag. Ett projekt för att minska de negativa effekterna av vägtrafiken bör värderas på objektiva grunder och hur effektiva dessa åtgärder är. En särskild åtgärdstyp i form av driftstöd för ett trafikslag eller en typ av intermodal lösning kan ge effektivitetsförluster för samhället och går emot Sveriges transportpolitiska inriktning att transportslagen eller transportlösningar skall behandlas likvärdigt efter beaktande av de samhällsekonomiska kostnader som de förorsakar. Det är t.ex. möjligt att det inlämnas förslag på projekt som konkurrerar om samma godsmängd på väg

mellan två bestämda orter och där det ena projektet utgör en lösning med sjöfart inklusive järnväg och det andra helt med järnväg. Med tanke på att kommissionen föreslår att 39 % av Marco Polo II budget skall gå till höghastighetsleder till sjöss och 13 % skall gå till järnvägssynergiprojekt inom åtgärdsmodellen Katalysatoråtgärder så har kommissionen redan på förhand givit sjöfarten en fördel framför järnvägsalternativet. Ovanstående metod att peka ut höghastighetsleder till sjöss utgör en stor skillnad mellan Marco Polo I och Marco Polo II. I Marco Polo I behandlades alla transportslag och lösningar lika i urvalsprocessen i de olika åtgärdsprogrammen.

Förutom principen om likabehandling av transportslagen efter beaktande av de samhällsekonomiska kostnaderna så får detta förslag en annan effekt att den kan definiera storleken på höghastighetslederna till sjöss inom TEN. Tröskelvärdet för att kunna få stöd enligt detta förslag är 2 miljarder tonkm under 5 år. De projekt inom Sveriges närområde som tidigare har fått stöd eller får stöd för omställning av trafik är IKEA:s tidigare projekt transportera gods på järnväg från Älmhult till Tyskland och där det beräknats ha lett till en överflyttning av ca. 500 miljoner tonkm. I Marco Polo programmet har kommissionen precis givit stöd till ett projekt för Ro-Ro transporter mellan Esbjerg (DK) och Dunkerque (FR) med en beräknad trafikomställning på 1,3 miljarder tonkm/3 år och för Ro-Pax mellan Umeå (SE) och Vasa (FI) med en beräknad godsomställning på 330 miljoner tonkm/3 år. Förhandlingar pågår även för att ge stöd till en Ro-Ro linje mellan Kiel och Klaipeda med en beräknad godsomställning på 455 miljoner tonkm/3 år. Projektet med Ro-Ro transporter mellan Esbjerg (DK) och Dunkerque (FR) är det enda av ovanstående projekt som i dag kommer upp i den nivå som krävs för att klara kravet på att få stöd för en åtgärd inom kategorin höghastighetsleder till sjöss.

Sammanfattningsvis kan sägas att det förefaller som om en gräns på 2 miljarder tonkm för 5 år är mycket högt och att om åtgärdstypen kvarstår i förhandlingarna så bör en sänkning av tröskelvärdet ske för att få fler projekt med förankring i nordiska förhållanden och för att undvika problem i TEN-sammanhang.

Förslaget att ge driftstöd till enskilda linjer kommer att ställa stora krav på kommissionens kompetens att välja ut vilka linjer som kan ge positiva effekter för EU. I dag utvecklas det logistiska systemet efter de önskemål och förutsättningar som finns på marknaden och transportköparna utgör en stark grupp som genom sina transportval påverkar hur godsstråken utvecklas. Med förslaget riskerar vi att kommissionen övertar en del av transportkundernas roll genom att de skall avgöra vilka godsstråk och transportlösningar som är intressanta ur transportköparnas synvinkel och därmed kommersiellt lönsamma. Sjöfartsmarknaden är avreglerad och en fråga som inställer sig är varför dessa höghastighetsleder till sjöss som kommissionen förespråkar inte finns i dag? Motiveringen att riskerna att utveckla nya linjer eller koncept är för stora är inte övertygande med tanke på den utveckling som ändå sker

inom sjöfarten och dess landanslutningar avseende bl.a. introduktionen av nya fartygstyper (ex. Superpanamax och Ro-Pax) och på land (ex. skytteltåg till och från Göteborg). På vissa marknader kan statliga åtgärder motiveras p.g.a. av s.k. marknadsimperfectioner där en åtgärd kan vara att stödja trafik till perifera regioner där trafikunderlaget är för litet för att transportköparna skall kunna köpa transporttjänster till acceptabla villkor. I Marco Polo II råder det omvända förhållandet, gemenskapsstöd skall gå till marknader där underlaget är mycket stort men där marknaden inte har kunnat utveckla koncept som t.ex. Höghastighetsleder till sjöss.

Sverige anser att stöd i första hand bör vara generella och på så sätt skulle användningen av sjöfarten stimuleras totalt sett inom Europa. Ett exempel på detta skulle kunna vara stöd till isbrytning i Nordeuropa vilket inte skulle gynna någon särskilt rederi eller hamn utan stödja alla som bedriver sjöfart i området genom att avgifterna för handelssjöfarten skulle kunna sänkas. Ett annat område som Sverige är positiv till är stöd till infrastrukturinvesteringar såväl till lands som till sjöss. Skall driftstöd ingå bör det även gå till att stödja transportsystemet i perifera regioner. De tröskelvärden som finns i förslaget lär ha en sådan effekt att endast mycket få projekt med förankring i svenska förhållanden kan ta del av dessa stöd. Sverige är kritiskt till detta då detta kan gå emot den allmänna inriktningen i EU:s transportpolitik om en bra tillgänglighet till alla delar av gemenskapen.

Sverige är frågande till förslaget om åtgärder för undvikande av trafik. De exempel som presenteras av kommissionen kan enligt underlaget till förslaget delas upp i två slag: effektivitetshöjande åtgärder för transporter och åtgärder för att minska behovet av transporter. Vad avser den första delen har Sverige t.ex. ett undantag i EU för längre lastbilar och effekten av detta är bl.a. att det minskar antalet fordon på vägarna och vad det gäller den andra delen sker en kontinuerlig logistisk utveckling hos företag etablerade i Sverige, som genom sitt geografiska läge kan ha en konkurrensnackdel i förhållande till de som har kortare transportavstånd till de centraleuropeiska marknaderna. Förslaget kan vara positivt för Sverige om åtgärden stödjer effektivare transporter men om förslaget däremot skulle innebära att man ger stöd till flytt av produktionsresurser för att komma närmare underleverantörer och slutmarknaden kan det inte accepteras. Med tanke på att slutmarknaden i många fall utgörs av de stora länderna i EU och att företag i dessa länder även är stora som underleverantörer till svenska företag så skulle en flytt av produktionen till de centrala delarna av EU inte bara bidra till att den svenska ekonomin skadades utan också bidra till ökad trängsel i de tätbefolkade delarna av Europa.

För att programmet skall utvecklas positivt är det viktigt att kontinuerliga utvärderingar genomförs av projekten i programmet för att se vilka effekter stödet haft och om de valda kvalitetskriterierna är rätt utformade.

Eftersom förslaget är en del av förhandlingarna om nästa finansiella perspektiv kan Sverige idag inte ta ställning till vilken omfattning programmet bör ha. Sveriges position i förhandlingarna om nästa finansiella

perspektiv är liksom flera andra medlemsländer (Österrike, Tyskland, Frankrike, Nederländerna och Storbritannien) att EU:s budget skall omfatta högst 1% av medlemsstaternas samlade BNI. GAERC (General Affairs and External Relations Council) har det sammanhållande ansvaret för förhandlingarna om nästa finansiella perspektiv. Samtliga aspekter av programmet som har finansiella konsekvenser skall behandlas inom ramen för ad hoc-gruppen och coreper II som sorterar under GAERC.

Programbudgeten har ökat väsentligt och Sverige kan med hänsyn till de pågående förhandlingarna om nästa perspektiv idag inte ta ställning för en sådan ökning. En förutsättning för att vi så småningom ska kunna stödja en ökning är att programmet har en profil som tar hänsyn till förutsättningar i de olika regionerna i Europa och inte snedvrider konkurrensen till vissa regioners eller transportslags (undantaget vägtransporter) nackdel. Sverige är också tveksam till att genomföra en sådan kraftig ökning av budgeten innan resultat har redovisats över hur lyckat Marco Polo I har varit. Sverige verkar för att EU:s budget skall omfatta högst 1% av medlemsstaternas samlade BNI. För att skapa utrymme för den föreslagna höjningen måste en omprioritering genomföras inom ramen för en budget om 1 procent. Om ingen sådan prioritering redovisas bör Sverige driva att kostnaden ska vara densamma som för Marco Polo I. Om ingen reduktion sker i någon annan del i EU budgeten innebär detta att Sveriges avgift till EU kommer att öka och detta har Sverige mycket svårt att acceptera.

Efter beslut om programfinansiering bör EU så snabbt möjligt utbetala stöd till de projekt som erhållit ett positivt besked.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna är i beredningsfasen och har ännu inte formulerat klara ståndpunkter.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen har presenterat förslaget och anser att satsningen i sin helhet ger stora samhällsekonomiska vinster.

Europaparlamentet har ännu inte behandlat förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Sveriges hamnar

Offentlig finansiering av projekt bör ske försiktigt och detta särskilt avseende investeringar i anläggningar, fartyg och tjänster. Offentlig finansiering bör bara ske när man kan konstatera att en verklig trafikomställning sker och inte bara är en omfördelning av gods exempelvis mellan hamnar. Snedvridning av konkurrens får inte ske och projekten måste kunna stå på egna ben.

Sjöfarten har en stor roll att spela i den kommande utvecklingen av Europa, i synnerhet när det gäller transporter inom EU. Det är positivt att EU-kommissionens förslag uppmärksammar sjöfartens betydelse för transportutvecklingen i Europa. Vad gäller sjöfartsmarknaden finns det i dag ett väl utbyggt nät av närsjöfartslinjer och att införa stödsystem för drift av linjer riskerar att snedvrیدا konkurrensen på denna marknad. Det är vidare inte självklart att en koncentration av sjöfartsburen transport mellan medlemsländer på några få koncentrerade rutter är det logistiskt optimala. Det finns flera logistiska alternativ och att i detta läge förutsätta att EU-kommissionen skulle kunna peka ut mer optimala maritima transportströmmar än vad marknaden redan har gjort är tveksamt. Eventuella stöd bör i första hand riktas för att stödja projekt som har en generell innebörd och gynnar sjöfarten totalt sett. Ett gemensamt problem för den nordeuropeiska sjöfarten är finansieringen av isbrytning som sker genom brukaravgifter som därmed ger högre kostnader och konkurrensnackdelar mot t.ex. vägtrafiken. Vidare skulle eventuella stöd pengar kunna ges till landbaserad infrastruktur, hamninvesteringar och projekt som förenklar egenhantering i hamn m.m. Det är viktigt att Sverige aktivt arbetar för att styra utvecklingen i en mindre konkurrens snedvridande och statsstyrd riktning.

Svenskt näringsliv

Organisationen har en positiv inställning programmet. Organisationen har föreslagit att Sverige skall driva frågan om att nyttja större lastbilar för att minska transportarbetet enligt det "nordiska konceptet" (25,25 m regeln). Viktigt för att programmet skall lyckas är att mätbara mål finns och att kvalitetskriterierna är ändamålsenliga.

Tågoperatörerna

Eftersom Sverige är en nation i unionens norra del har landet andra förutsättningar än de i centrala Europa. En väsentlig skillnad är den låga befolkningstätheten vilket påverkar omfattningen av transporterna till och från landet och utformningen av transportsystemet. På de nordliga breddgraderna råder även en helt annat och bistrare klimat än i de övriga delarna av Europa. Mot denna bakgrund är det viktigt att programmet tar hänsyn till de olika förutsättningar som finns i Europa och i Sveriges fall särskilt trängselproblem på järnvägen och klimatet.

Transportindustriförbundet

Förbundet anser att Marco Polo-programmet i sig är ett positivt inslag i EU:s transportpolitik. Särskilt positivt är inriktningen på "kostnadströsklar" vid utveckling och den intermodala approachen, i stället för statsstöd till enskilda transportslag. Förbundet menar dock att svenska regeringen bör göra betydligt kraftfullare markeringar av den "nordiska dimensionen" inom transportpolitiken. Vårt problem med överföring av godstransporter hänger

inte samman med trängsel i vägtrafiksystemet, utan att alternativen, järnväg och (kust)sjöfart har för höga produktionskostnader och för låg servicegrad. Stöd från EU som kan sänka dessa kostnader är därför viktiga. Generella frågor som kostnader för klimatet i form av isbrytning och snörörjning, långa farleder till följd av skärgårdar med åtföljande farledshållningskostnader, stor andel enkelspår på järnväg med åtföljande tidskostnader vid möten, och allmänt förhållandevis låga godsvolymer jämfört med transportsträckorna vilket ger mindre stordriftsfördelar i produktion för storskaliga transportsystem som järnväg och sjöfart, alla sådana faktorer försvårar för alternativen till vägtransport. Om Sverige och Norden skall kunna öka användningen av alternativa trafikslag måste dessa problem hanteras likväl som de som hänger samman med trängseln i centrala Europa. Marco Polo II-programmet bör därför anpassas till dessa faktorer innan det blir effektivt för vår del. Svensk Transportindustri driver intermodalt hållbarhetsinriktat arbete kontinuerligt, och kan bara förutsättningarna påverkas i form av kostnader och kvalitet kommer överföring att ske av godsvolymer på långa sträckor.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket är positiv till konceptet sjömotorvägar och att Sverige fortsätter det arbete som har påbörjats med att utveckla det gemensamma isbrytarsamarbetet i Östersjön. Sverige och de övriga länderna i östersjöregionen är perifert belägna i förhållande till EU:s mer centrala delar och svensk industri har därigenom ett avståndshandikapp som måste överbryggas. Motsvarande gäller även andra EU-länder såsom exempelvis Grekland, Portugal och Spanien. Klimatförhållandena i östersjöregionen är också speciella med exempelvis isproblematiken vintertid, vilket utgör ett hinder för transportsystemets utveckling i regionen. Det är därför viktigt att notera skillnaderna i förutsättningar mellan olika regioner i utvecklingen av EU-program såsom Marco Polo II. Sjöfartsverket föreslår att Sverige verkar för att tillgänglighetsaspekten tydliggörs och att denna får större betydelse i utvärderingen av Marco Polo II-projekt. Sverige bör också verka för att målsättningen med Marco Polo II harmoniseras med den för TEN-T och att sammanhållning (cohesion) inkluderas i artikel 1 i förordningen för Marco Polo II. Sverige är mycket tveksam till att subventionera rena trafikomställningsåtgärder och föredrar att infrastrukturavgifter ges denna styrande effekt. Ekonomiskt stöd till drift är problematisk med tanke på risken att dessa stödåtgärder kan få negativa snedvridande effekter på konkurrensen inom godstransportområde. Det är viktigt att det finns en ordning som säkerställer att detta inte sker och att konkurrensen mellan transportslagen ex. järnväg och sjöfart inte påverkas negativt. De föreslagna tröskelvärdena är för höga för länder i periferin med små godstransportflöden och små aktörer på godstransportmarknaden.

Sveriges Åkeriföretag

Tyngdpunkten på programmet borde inte bara handla om att flytta över gods utan det viktiga borde vara att öka effektiviteten i systemet och öka samarbetet mellan transportslagen.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Behandlingen av förslaget påbörjades den 4 oktober 2004 och någon information om när den skall behandlas av transportministrarna finns ännu inte.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen och särskilt artiklarna 71.1 och 80.2.

Beslutsförfarandet är enligt artikel 251 i fördraget

3.3 Fackuttryck/termer

PACT – Pilot Actions for Combined Transports

Tonkilometer= 1000 kg som transporteras en kilometer