

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die
Durchführung des zweiten "Marco Polo"-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen
der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems
("Marco Polo II")

KOM(2004) 478 endg.; Ratsdok. 11816/04

Übermittelt vom Bundesministerium der Finanzen am 4. August 2004 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 19. Juli 2004 dem Generalsekretär/Hohen Vertreter des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 816/96 = AE-Nr. 963465,
Drucksache 783/01 = AE-Nr. 012969 und
Drucksache 178/02 = AE-Nr. 020837

BEGRÜNDUNG

EINLEITUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Das europäische Verkehrssystem wird im nächsten Jahrzehnt mit großen Herausforderungen konfrontiert werden. Ein großer Kampf wird ausbrechen, um die notwendigen finanziellen Mittel für notwendige, langfristige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufzuwenden und den Kollaps des Straßengüterverkehrssystems abzuwenden. Der für die Europäische Union bis zum Jahr 2013 prognostizierte Zuwachs im Straßengüterverkehr beträgt mehr als 60%, und für die 10 neuen Mitgliedstaaten wird dessen Verdoppelung bis zum Jahr 2020 erwartet. Die Folgen sind Verkehrsstaus, Umweltzerstörung, Unfälle und die Gefahr des Verlusts der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie, welche für das Management von Versorgungsketten auf kosteneffiziente und zuverlässige Verkehrssysteme angewiesen ist.

Darüber hinaus ist der Straßengüterverkehr vollständig von fossilen Antriebsstoffen abhängig, was ihn diesbezüglich anfällig gegenüber den wechselnden globalen Angebotsstrukturen macht. Fossile Antriebsstoffe leisten einen maßgeblichen CO₂-Beitrag. Ein energieeffizienteres Verkehrssystem ist daher im Interesse der Union sowohl hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit als auch einer stabilen Verkehrswirtschaft.

In dieser Situation ist ein höheres Vertrauen in intermodale Angebote erforderlich. Durch die Integration von Kurzstreckenseeverkehren, Schiene und Binnenschifffahrt in logistische Ketten, nutzen intermodale Verkehre bestehende Infrastrukturen und Angebotsressourcen besser. Folglich braucht man mit der Implementierung besserer Transportsysteme nicht zu warten, bis die notwendigen Maßnahmen in der Netzinfrastruktur in großem Umfang erfolgt sind. Intermodaler Güterverkehr stellt heute schon eine politische Alternative für die Vermeidung des Kollaps' des Straßengüterverkehrs dar.

Entsprechend ihrer praxisnahen Ausrichtung verfügt die europäische Politik für Intermodalität bereits über ein marktorientiertes Programm zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsarten, dem Marco Polo Programm (2003 – 2006) gemäß Verordnung 1382/2003 des europäischen Parlaments und des Rates, ausgestattet mit einem Finanzvolumen von 100 Mio. EUR. Dieses Programm zielt konkret darauf ab, den durchschnittlichen jährlichen Zuwachs im internationalen Straßengüterverkehr auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern.

Als Antwort auf die oben genannten großen Herausforderungen wird für die kommende finanzielle Vorausschau (2007 – 2013) ein verlängertes und angepasstes „Marco Polo II“ Programm vorgeschlagen. Beruhend auf den erprobten Verfahren des laufenden Programms schlägt die Kommission zwei neue Arten von Aktionen vor: Meeresautobahnen-Aktionen zu und Aktionen zur Verkehrsvermeidung. Sie sollen zu einer tatsächlichen Verringerung des internationalen Straßengüterverkehrs führen, was von den Bürgern und den industriellen Verladern gleichermaßen gewünscht wird. Marco Polo II erweitert darüber hinaus den Geltungsbereich auf alle Nachbarn der Europäischen Union. Es betont die Rolle des Schienengüterverkehrs und verdeutlicht den Umfang bestimmter Infrastrukturmaßnahmen.

Basierend auf einer unabhängigen ex-ante Bewertung schlägt die Kommission einen Gesamtfinanzierungsrahmen von 740 Mio. EUR für den Zeitraum 2007 – 2013 vor. Dies sind ca. 106 Mio. EUR pro Jahr. Hierdurch werden mehr als 140 Mrd. Tonnenkilometer

Transportleistung weg von der Straße verlagert (dies entspricht 7 Mio. Lkw-Fahrten von 1000 km) und 8400 Mio. kg CO₂ Emissionen vermindert.

Bezüglich der vermiedenen Umweltschäden und Unfälle sowie der Verringerungen im Energieverbrauch und an Infrastrukturschädigung wird ein Nutzen von ca. 5 Mrd. EUR geschätzt. Jeder im Rahmen von Marco Polo II als Zuschuss ausgegebene Euro wird daher einen volkswirtschaftlichen Nutzen von mehr als 6 Euro bewirken.

I INTERMODALITÄT: EINE NOTWENDIGKEIT FÜR EIN BESSERES VERKEHRSSYSTEM

1. Das europäische Verkehrssystem wird im kommenden Jahrzehnt mit großen Herausforderungen konfrontiert werden. Zwei wesentliche Zahlen verdeutlichen dies. Langfristig werden in etwa 600 Mrd. EUR zur Vervollständigung der Infrastrukturen benötigt, um die transeuropäischen Verkehrsnetze zu verwirklichen. Gleichzeitig wird der Straßengüterverkehr, das derzeitige Rückgrat europäischer Logistik, in dem erweiterten Europa bis 2013 voraussichtlich um mehr als 60% zunehmen. Eine Verdoppelung wird für die 10 neuen Mitgliedstaaten bis 2020 vorhergesagt. Ein großer Kampf wird ausbrechen, um die notwendigen finanziellen Mittel für notwendige, langfristige Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aufzuwenden und den drohenden Kollaps des Straßengüterverkehrssystems abzuwenden.
2. Daher ist es erforderlich, *bestehende Infrastrukturen und Angebotsressourcen ab sofort besser zu nutzen.*
3. Dies ist der Sinn und Zweck intermodaler Transportketten: verbesserte Verknüpfung alternativer Verkehrsangebote mit dem Straßenverkehr – Kurzstreckenseeverkehr, Schiene und Binnenschifffahrt – im Rahmen von Versorgungsketten, um deren Nutzung zu steigern, ohne auf die zukünftige Bereitstellung von strategischen Infrastrukturen noch auch den Zusammenbruch des Straßengüterverkehrs zu warten.
4. Intermodale Politik ist eine spürbare Initiative, um den Druck von dem Straßengüterverkehr zu nehmen. Dies ist sowohl für diesen Verkehrssektor von Vorteil, aber auch für die Gesellschaft insgesamt. So führen die Transportalternativen zum Straßengüterverkehr zu weniger Emissionen und Unfällen und weisen noch ausreichende Kapazitäten auf. Folgerichtig schlägt die intermodale Politik praktische und sofort wirksame Wege vor, mit vergleichsweise geringem finanziellen Aufwand unser Verkehrssystem zu verbessern. Es verwundert daher nicht, dass der Europäische Rat von Göteborg im Juni 2001 erklärt hat, dass Maßnahmen, die eine Verlagerung von Transporten im Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsarten unterstützen, ein wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrspolitik sind.
5. Jedoch ist intermodaler Verkehr eine komplexe Transportvariante, die mehrere Akteure mit verschiedenen Geschäftsstrukturen beteiligt. Dieser Verkehrsmarkt ist stark zerstückelt und kleinräumig und oft durch verkehrsträgerspezifische und nationale Strukturen geprägt. Die Kommission erkennt an, dass es vorrangig die Aufgabe der Marktteilnehmer ist, den intermodalen Transport aus dem Markt heraus zu verbessern, dessen Zugang frei ist und in dem die Regeln des freien Wettbewerbs und Angebot und Nachfrage herrschen. Um jedoch das Potenzial intermodaler Transportlösungen vollständig zu entfesseln, muss die mit der Verlagerung

einhergehende Risikobereitschaft angeregt werden. Viele Verkehrsunternehmen agieren heute in im Umbruch befindlichen Märkten. Die Gewinnmargen sind niedrig, Planung ist schwierig und die Zukunft ungewiss. Daher müssen anwendungs- und marktorientierte Förderprogramme daraus ausgerichtet sein, den Verkehrssektor zu einer höheren Risikobereitschaft zu bewegen und auf die Herausforderungen zu reagieren: Erzielung einer nachhaltigen und hohen Verkehrsverlagerung in Übereinstimmung mit den im Weißbuch der Kommission von 2001 gesetzten Zielen. Diese streben an, die Anteile der Verkehrsträger im Jahr 2010 auf dem Niveau der Jahrhundertwende zu halten.

6. Neben der deutlich politik-orientierten Begründung gibt es einen weiteren Grund, voll auf intermodale Verkehrsangebote zu setzen. Europas Industrie erhält oder entwickelt die Wettbewerbsfähigkeit seiner in Europa gelegenen Produktionsstätten durch hochentwickelte logistische Lösungen zur Optimierung von Produktion und Verteilung. Hierdurch wird zudem ein Mehrwert erzeugt. Diese hochentwickelten Versorgungsketten werden zunehmend anfällig gegenüber der abnehmenden Zuverlässigkeit und den zunehmenden Kosten des Straßengüterverkehrs. Intermodale Logistik muss daher vorrangige Aufgabe der europäischen produzierenden Industrie werden, wenn sie ihre Produktionsanlagen und die Produktion in Europa erhalten will. Die Konzentrierung auf intermodale Transportlösungen eröffnet außerdem große Möglichkeiten zur Schaffung hoch qualifizierter Arbeitsplätze und komplexer Arbeitsabläufe, die vor Verlagerungen an andere Orte geschützt sind. Die neue Fassung des Marco Polo Programms ist noch deutlicher als die Vorgängerprogramme eine fortwährende Einladung an die Organisatoren von Versorgungsketten mit gemeinsamen Anstrengungen ein nachhaltiges und wettbewerbsfähiges Verkehrssystem schaffen.

II. DAS LAUFENDE MARCO POLO PROGRAMM: ERSTE ERMUTIGENDE ERFAHRUNGEN

7. Die Europäische Gemeinschaft hatte bereits im Jahr 1997 ein marktorientiertes Förderprogramm aufgesetzt, um Projekte zu initiieren, die Güterverkehr von der Straße verlagern: die Pilot Actions for Combined Transport (PACT) gemäß der Verordnung des Rates Nr. 2196/98. Dieses Programm basierte auf einem Finanzvolumen von 35 Mio. EUR über einen Zeitraum von fünf Jahren. Eine externe Bewertung des Programms zeigte, dass das in neue Projekte investierte Geld infolge der Verkehrsverlagerungen tatsächlich Einsparungen im Bereich der externen Kosten brachte: verringerte Schadstoffemissionen, weniger Unfälle, weniger Verkehrsstaus. Auf der Grundlage des Vorschlags der Kommission vom Februar 2002 verabschiedeten der Rat und das Parlament im Juli 2003 die Schaffung des Marco Polo Programms, veröffentlicht als Verordnung 1382/2003. Dieses Programm, ausgestattet mit einem Budget von 100 Mio. EUR für den Zeitraum 2003 – 2006, hat sehr konkrete Ziele: Unterstützung der Verlagerung der erwarteten Zunahme im internationalen Straßengüterverkehr auf alternative Verkehrsträger. Die Ziele des Programms sind daher messbar, die Nutzen können nachgewiesen werden.
8. Das erste Auswahlverfahren im Rahmen des Marco Polo Programms (2003-2006) wurde im Oktober 2003 gestartet. Dessen Ergebnisse verdeutlichen den Mehrwert eines gemeinschaftsweiten Förderprogramms für ausgewählte marktorientierte Aktionen. Mit von der Gemeinschaft bereitgestellten 15 Mio. EUR werden neue Verkehrsangebote angeregt, die Güterverkehr weg von der Straße verlagern. Im Vergleich zu den Vorhersagen wird die erzielbare Verkehrsverlagerung sogar höher

als der jährlich erwartete Zuwachs im Straßengüterverkehr, geschätzt ca. 12 Mrd. Tonnenkilometer, sein.¹ Das wesentliche Ziel des Marco Polo Programms wird daher deutlich erreicht. Im monetären Vergleich wird darüber hinaus der vorausgesagte Umweltnutzen, infolge von verringerten Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie weniger Unfällen, der mit der Finanzierung erreicht wird, die Höhe der finanziellen Unterstützung um ein Vielfaches übertreffen. Schließlich erwartet das Marco Polo Programm, dass die Projektteilnehmer einen Großteil der Projektkosten – wenigstens 65% - selbst tragen, was hohe Investitionen in den Markt bedeutet. Als Ergebnis des Auswahlverfahrens 2003 werden mit Zuschüssen in Höhe von 15 Mio. EUR Projekte mit einem Gesamtvolumen von mehr als 360 Mio. EUR begonnen.

9. Die offensichtliche Überzeichnung des Programms fällt negativ ins Gewicht. Im Auswahlverfahren 2003 erhielt die Kommission qualifizierte Projektvorschläge mit Anfragen nach finanzieller Unterstützung in Höhe von insgesamt 182 Mio. EUR, gegenüber einem verfügbaren Finanzrahmen von 15 Mio. EUR. Der Anteil finanzierter Projekte liegt damit unter 10%. Das ist schlecht. Ein derart geringer Anteil an geförderten Projekten könnte Unternehmen entmutigen, gute Projektvorschläge einzureichen, da sie befürchten müssen, mit der Erarbeitung von Anträgen ihre Zeit zu verschwenden.
10. Man kann daher feststellen, dass die Verfahren und Ziele des derzeitigen Marco Polo Programms geeignet sind und weitestgehend in die nächste finanzielle Vorausschau übernommen werden sollten. Es ist auch festzustellen, dass die finanziellen Mittel des Programms bei weitem unzureichend sind, um alle guten Projektvorschläge zu finanzieren. Dies bedeutet den Verlust von Gelegenheiten zum Nachteil eines besseren Verkehrssystems.

III. EX-ANTE BEWERTUNG UND KONSULTATION VON INTERESSEGRUPPEN

11. Eine Gruppe unabhängiger Sachverständiger führte auf der Grundlage bewährter Verfahren für den Zeitraum 2007 – 2013 eine ex-ante Bewertung bezüglich der Verlängerung des Marco Polo II Programms durch. Die Sachverständigen überprüften die Marktanforderungen, beste Praktiken im Bereich von Förderprogrammen und legten großen Wert auf Finanzmittel, Folgenabschätzung und Kosteneffizienz. Eine Befragung von Interessengruppen war auch Bestandteil dieser Bewertung und wurde im Juni 2004 abgeschlossen.
12. Der vorliegende Vorschlag berücksichtigt die Bewertung und die Empfehlungen der unabhängigen Sachverständigen vollständig. Die Finanzaufstellung im Anhang zu diesem Vorschlag legt hierüber ein umfassendes Zeugnis ab.
13. Die folgenden wesentlichen Schlussfolgerungen sollten festgehalten werden:
 - a) Um die langfristigen, wesentlichen Ziele des Marco Polo II Programms zu erreichen ist es notwendig, den Umfang des Programms zu erweitern, verbunden mit einer entsprechenden Vergrößerung des Etats.

¹ Tonnenkilometer: der Transport von einer Tonne Güter/Fracht über eine Entfernung von einem Kilometer

- b) Der Marco Polo II Vorschlag hat im Vergleich zu alternativen Instrumenten wesentliche spezifische Stärken. Seine Struktur, basierend auf direkten Zuwendungen an Unternehmen für Einrichtung von intermodalen Verkehrsdiensten, ist die derzeit effizienteste Art der öffentlichen Finanzierung intermodaler Güterverkehre.
- c) Der Marco Polo II Vorschlag ist mit anderen Initiativen der EU sowie der Mitgliedstaaten vollständig verträglich.
- d) In Anbetracht der konkreten und ermittelbaren Ziele des Marco Polo II Programms können die erforderlichen Finanzmittel objektiv berechnet und so strukturiert werden, dass sich ein vielfacher gesellschaftlicher Nutzen erzielen lässt.

IV. DER VORSCHLAG FÜR EIN ZWEITES PROGRAMM ‘MARCO POLO II’ (2007 – 2013)

14. Der Vorschlag für die Verlängerung des Marco Polo Programms verändert den Charakter und die Verfahren des Programms nicht wesentlich. So werden die derzeitigen drei Arten von Aktionen, „Aktionen zur Verkehrsverlagerung“, „katalytische Aktionen“ und „gemeinsame Lernaktionen“, bei nahezu gleich bleibenden Förderbedingungen und –anforderungen wie in dem laufenden Programm beibehalten. Jedoch gibt es zwei neue Merkmale. Sie sind notwendig, damit Marco Polo seine strategischen Ziele im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik voll erreichen kann.

a) Ein größerer räumlicher Geltungsbereich

15. Heute steuert Europa – und dies sind nicht nur die 25 EU Mitgliedstaaten – auf einen integrierten Verkehrsmarkt zu. Hierzu gehören auch die beitragswilligen Staaten. Aber auch EFTA- und EWR-Länder, sowie die östlichen Nachbarn, insbesondere Russland, Belarus, die Ukraine, die Balkanstaaten und die Mittelmeerregion sind Teil eines entstehenden großen Marktes für Transportdienstleistungen. Die Strukturen von Produktions- und Versorgungsketten machen vor den Grenzen der EU 25 nicht halt.
16. Um die Umweltfreundlichkeit der Verkehrssysteme innerhalb der EU zu verbessern, müssen intermodale Verkehrslösungen und Alternativen zum Straßengüterverkehr auch außerhalb der EU bedacht werden. Es hat sich gezeigt, dass sich die Berücksichtigung von Transportalternativen zum Straßenverkehr schwierig gestaltet, wenn Güter bereits außerhalb der EU für einen Langstreckentransport auf einen Lkw verladen wurden. Der derzeitige Vorschlag für eine Verordnung erlaubt daher auch Unternehmen aus dem „erweiterten Europa“ die Möglichkeit der Teilnahme, vorausgesetzt, ihre Länder, die weder Mitglied der Europäischen Union noch Beitrittsstaat sind, haben mit der Union ein spezielles Abkommen geschlossen, welches auch deren Beitrag zu dem Programmbudget verdeutlicht.

b) Neue Aktionstypen

17. Im Einklang mit den Zielen aus dem Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2001 legt das laufende Marco Polo Programm fest, den durchschnittlichen jährlichen Zuwachs im internationalen Straßengüterverkehr auf alternative Verkehrsarten zu verlagern. Dieses bereits ehrgeizige Ziel kann nicht das endgültige Ziel einer intermodal

ausgerichteten Politik sein. Tatsächlich sind die europäischen Bürger und die verladende Industrie mit dem Straßenverkehrssystem nicht zufrieden, in welchem heute 0,5% des europäischen Brutto-Sozialprodukts im Stau verschwendet werden. Sie sind nicht zufrieden mit einem Verkehrssystem, welches fast vollständig auf fossile, zunehmend importierte, Brennstoffe angewiesen ist, und verantwortlich für schnell zunehmende CO₂-Emissionen – eines der für die Klimaänderung verantwortlichen Treibhausgase.

Deshalb muss das nächste Marco Polo Programm eine Quantensprung in Richtung *Verringerung des internationalen Straßengüterverkehrs* vollziehen. Basierend auf der bisherigen Vorgehensweise geschieht dies durch eine Stärkung des Programms in zweifacher Hinsicht:

Meeresautobahnen

18. In dem Weißbuch Verkehr aus dem Jahre 2001 wurde die Idee zur Einführung qualitativ hochwertiger Logistikdienstleistungen basierend auf Kurzstreckenseeverkehren eingeführt. Aufgrund ihrer Qualitätsmerkmale sollen diese mit Autobahnen verglichen werden können und wurden daher als „Motorways of the Sea“ (in deutsch: Meeresautobahnen) bezeichnet. Hierdurch würde der Seeverkehr mit weiteren Möglichkeiten ausgestattet, um mit monomodalen Straßentransporten zu konkurrieren und damit auch Verkehrsverlagerungen zu unterstützen. Artikel 12a der neuen TEN-V Leitlinien, angenommen am 29. April 2003, grenzt dieses Konzept bezüglich der zu errichtenden Verkehrsnetz-Infrastruktur weiter ein. Das Marco Polo Programm soll auf dieses Konzept abgestimmt sein. Daher schlägt die Kommission angemessen ehrgeizige Ziele für Verkehrsdienstleistungen entlang der Meeresautobahnen vor. So sollen zum Beispiel Meeresautobahnen zwischen Frankreich und Spanien eingerichtet werden, um den Straßenengpass der Pyrenäen zu vermeiden. Vergleichbare Initiativen sind auch zwischen Italien und Spanien vorstellbar.
19. In Anbetracht des großen Ausmaßes dieser Meeresautobahnen sollten Marco Polo Projekte mehr leisten als die bereits vorhandenen katalytischen Aktionen oder Aktionen zur Verkehrsverlagerung. Diese beabsichtigen die Verlagerung des Zuwachses im Straßengüterverkehr auf alternative Verkehrsarten. Meeresautobahn-Aktionen sollen hingegen *im Laufe der Zeit und innerhalb eines bestimmten Korridors* einfach zu einer *Verringerung des Straßenverkehrs* führen. Dieser hohe Mehrwert für die Gemeinschaft und der deutlich sichtbare Nutzen für die europäischen Bürger rechtfertigen einen hohen Beitrag der Gemeinschaft, gestützt auf von großen Konsortien sorgfältig vorbereiteten Projekten, unter Beteiligung von Verladern, Transportunternehmen und Infrastrukturbetreibern. Artikel 5 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 2 Buchstabe i verdeutlichen dieses Konzept.

Aktionen zur Verkehrsvermeidung

20. Die verstärkte Nutzung intermodaler Transportangebote wird die Zunahme der *Verkehrsnachfrage* nicht grundlegend beeinflussen. Wenn diese Transportangebote erfolgreich sind, wird sich das Mengenwachstum gleichmäßiger verteilen. In diesem Sinn geht die Verkehrspolitik folgende Herausforderung noch nicht an, der wir uns im Sinne eines nachhaltigen Verkehrssystems stellen müssen: Wie bewältigen wir die Nachfrage im Güterverkehr ohne unsere Wettbewerbsfähigkeit und unseren Wohlstand zu beeinträchtigen?

21. Es ist Zeit, die produzierende Industrie und logistische Systeme aktiver in eine gemeinsame Strategie für eine nachhaltige Entwicklung einzubinden. Die Produktions-, Versorgungs- und Bestellstrukturen müssen verbessert werden, damit die Transportdichte der Industrie gesteigert werden kann. Deswegen schlägt die Kommission die Aktionen zur Verkehrsvermeidung vor. Die Industrie hat bereits begonnen, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Im Wesentlichen sollen die Versorgungsketten rationalisiert und die Verteil- und Transportkosten im Straßengüterverkehr gesenkt werden. Es gibt daher eine auffallende Übereinstimmung der Interessen der Industrie, die Effizienzverbesserungen anstrebt, und dem politischen Wunsch, die negativen Effekte des Verkehrs durch Verkehrsvermeidung zu verringern.
22. Zwei Merkmale dieser Aktion, wie in Artikel 5 Absatz 4 beschrieben, sind bemerkenswert. Erstens gibt es auch in diesem Fall ein quantifizierbares Ziel: Reduzierung der Tonnen- oder Fahrzeugkilometer innerhalb einer bestimmten Versorgungskette um 10%. Die Verringerung darf nicht durch eine Verringerung der Produktion oder der Beschäftigung erzielt werden um die Unterstützung von Unternehmen zu vermeiden, die Produktionsstätten schließen.

c) Verdeutlichungen

23. Dieser Vorschlag enthält außerdem zwei wichtige Verdeutlichungen. Die erste betrifft vorrangige Aktionen im Bereich Eisenbahn, die andere verdeutlicht den Umfang der Finanzierung von Infrastruktur im Marco Polo Programm.

Erzeugung von Synergien im Bahnverkehr

24. In Einklang mit der intermodalen Gesamtstrategie wird eine besondere Gewichtung für all die Aktionen im Bahnsektor vorgeschlagen, die zu einer besseren Nutzung der bestehenden Infrastruktur führen. Beispiele umfassen die Errichtung internationaler Güterzugnetze mit schnellen Güterzügen für Konsumgüter oder Expresspost auf einer zweckbestimmten Infrastruktur. Es sind auch höhere Auslastungsgrade infolge neuer logistischer Ansätze sowie neue technische Lösungen vorstellbar. Artikel 5 Absatz 1 erläutert dies.

Finanzierung von untergeordneter Infrastruktur

25. Das laufende Marco Polo Programm ermöglicht bereits die eingeschränkte Finanzierung für so genannte „Zusatz-Infrastrukturen“. Dies sind Infrastrukturen, die notwendig und ausreichend sind, um die Ziele der dienstleistungs-orientierten Aktionen des Marco Polo Programms zu erreichen. Der erste Aufruf im laufenden Marco Polo Programm hat gezeigt, dass der Bedarf der Transportwirtschaft an Infrastrukturen, die den Erfolg der Verkehrsdienstleistungen unterstützen beträchtlich ist. Folgerichtig führt der vorliegende Vorschlag etwas Flexibilität ein. Anhang II zu diesem Vorschlag weist zeit- und projektbezogene Kriterien für förderfähige Infrastrukturmaßnahmen aus und verdeutlicht gleichzeitig, dass eine Kumulation von TEN-V- und Marco Polo-Fördermitteln für dieselbe Infrastruktur nicht möglich ist.
26. Es gibt keine Überschneidungen zwischen der nachfragegeführten Finanzierung von Infrastruktur in Marco Polo und den Finanzierungsinstrumenten des TEN-V-Programms. Tatsächlich sind die Programme hinsichtlich ihrer

Finanzierungsgrundsätze grundlegend verschieden. TEN-V ist ein Instrument zum Aufbau europäischer Infrastruktur-Netze mit langfristigen Zielen wie der Entwicklung des Binnenmarkts und des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Diese Betrachtungen fehlen in Marco Polo weitgehend. Es ist ein marktorientiertes, nachfragegesteuertes Programm mit dem Schwerpunkt auf nachhaltigen Verkehrsverlagerungen, die durch Transportdienste erzielt werden. Die Nutznießer von Marco Polo sind ausschließlich Unternehmen, die kurz- und mittelfristige wirtschaftliche Ziele anstreben. In den TEN-V spielen hingegen die Mitgliedstaaten und öffentliche Behörden eine vorrangige Rolle.

27. Die in Marco Polo finanzierten Projekte sind weniger teuer und ihr Umsetzungszeitraum ist viel kürzer im Vergleich zu TEN-V Projekten. So würde der Bau eines Eisenbahntunnels durch die Pyrenäen z. B. mindestens 15 Jahre dauern und mehrere Milliarden Euro kosten, verglichen mit einem im Rahmen von Marco Polo mitfinanzierten Seeverkehrsdienst entlang einer Meeresautobahn.

V KOMMENTARE ZU DEN ARTIKELN

Artikel 1 legt das allgemeine Ziel des Programms dar. Dieser Artikel ist mit dem Artikel 1 des laufenden Programms fast identisch. Er sagt jedoch aus, dass „vorzugsweise mehr“ als der durchschnittlich jährlich erwartete Zuwachs im internationalen Straßengüterverkehr auf die umweltfreundlicheren Verkehrsarten verlagert werden soll.

Artikel 2 enthält Definitionen der in der Verordnung am häufigsten verwendeten Begriffe. Die bedeutendsten Änderungen beziehen sich auf die Definitionen der neuen Aktionen „Meeresautobahnen“ und „Straßenverkehrsvermeidung“.

Artikel 3 regelt den geographischen Anwendungsbereich der Verordnung. Es wird nun deutlich festgelegt, dass auch Länder, die weder Mitgliedstaaten noch Beitrittskandidaten sind, in dem Programm teilnehmen können, vorausgesetzt, sie sind Nachbarn der Europäischen Union und schließen entsprechende Abkommen ab.

Artikel 4 grenzt die Antragstellergruppe ein und ist identisch mit Artikel 4 der derzeit gültigen Verordnung.

Artikel 5 führt die förderungswürdigen Aktionen auf. Abgesehen von den zwei neuen Aktionstypen wird auch ein besonderes Augenmerk auf die katalytischen Aktionen im Bereich der Eisenbahn gelegt. Die derzeitigen Aktionstypen bleiben nahezu unverändert. Wie Artikel 5 Absatz 6 erläutert enthält Anhang I die technischen Bedingungen für eine Förderung, Umfang und Höhe der Förderung, Vertragsdauer und Vertragswertschwelle und die Verpflichtung zur Verbreitung der Ergebnisse. Anhang II, ebenfalls in Artikel 5 Absatz 6 erwähnt, verdeutlicht die Bedingungen für die Finanzierung von Infrastruktur-Zusatzmaßnahmen.

Artikel 6 erläutert, dass die Kommission detaillierte Regeln für die Einreichung und Auswahl von Projekten veröffentlichen soll, damit die notwendige Flexibilität und die Möglichkeit der Anpassung der Regeln gegeben ist.

Artikel 7 verdeutlicht jeweils die Rolle staatlicher Beihilfen und finanzieller Beihilfen unter Marco Polo.

Artikel 8 und Artikel 9 beziehen sich auf die Einreichung und Auswahl von Projektvorschlägen in den Auswahlverfahren.

Artikel 10 nimmt Bezug auf das Verwaltungsausschussverfahren, die Standard-Komitologiebestimmungen für das Programm-Management.

Artikel 11 gibt den finanzieller Bezugsrahmen für die weiteren finanziellen Verfahren an. Basierend auf einer eingehenden ex-ante Bewertung wird für einen Zeitraum von sieben Jahren von 2007 – 2013 ein Betrag von 740 Mio. EUR vorgeschlagen, was in etwa 106 Mio. EUR pro Jahr entspricht.

Artikel 12 sieht eine Gesamtsumme für begleitende Maßnahmen und für die unabhängige Bewertung der Umsetzung der Verordnung vor.

Artikel 13 legt die Regeln zum Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaft fest.

Artikel 14 legt die Informations-Verpflichtungen der Kommission gegenüber dem Ausschuss fest und schlägt darüber hinaus vor, dass die Kommission bis zum 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht über das laufenden Marco Polo I Programm vorlegen soll.

Artikel 15 legt die Aufhebung der Verordnung 1382/2003, die rechtliche Grundlage für Marco Polo seit 2003, fest. Die Verordnung hat eine geplante Gültigkeit bis zum Jahr 2010 (vgl. Artikel 1 der Verordnung 1382/2003). Um eine Verwirrung um die nach dem 31. Dezember 2006 gültigen Rechtsgrundlagen zu vermeiden, ist es erforderlich, die Verordnung 1382/2003 von dem Zeitpunkt an außer Kraft zu setzen, von dem an die neue Rechtsgrundlage angewendet werden soll, also dem 01. Januar 2007. In Übereinstimmung mit allgemeingültigen rechtlichen Prinzipien werden die Aktionen, die gemäß Verordnung 1382/2003 gefördert werden, auch weiterhin nach den anwendbaren Regeln und Rechtsakten jener Verordnung verwaltet, selbst wenn deren Durchführungs- und Förderzeitraum zu einem Zeitpunkt nach dem 31. Dezember 2006 endet.

Artikel 16 regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Um zu vermeiden, dass die Verordnung 1382/2003 und die neue Rechtsgrundlage gleichzeitig gültig sind, was zu Umsetzungsproblemen führen könnte, sollte das Inkrafttreten der neuen Rechtsgrundlage auf die Aufhebung der Verordnung 1382/2003 abgestimmt sein. Deshalb legt Artikel 16 fest, dass die neue Verordnung am 01. Januar 2007 in Kraft treten soll.

ANHANG EUROPÄISCHER MEHRWERT, SUBSIDIARITÄT UND PROPORZIONALITÄT

- *Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?*

Gemäß Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag schließt die Verkehrspolitik der Gemeinschaft Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und den Erlass aller sonstigen zweckdienlichen Vorschriften ein. Gemäß Artikel 2 und 3 Absatz 1 Buchstabe l EG-Vertrag ist es Aufgabe der Gemeinschaft, die Verbesserung der Umweltqualität durch eine Politik auf dem Gebiet der Umwelt zu fördern.

Ziel der geplanten Maßnahme ist die Verringerung der Staus im Straßengüterverkehr und die Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems, indem der Kurzstreckenseeverkehr, der Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt besser genutzt werden. Die geplante Maßnahme sollte auch dazu beitragen, das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs auf die Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr, Schiene und Binnenschifffahrt zu verlagern. Dies wird zu einer höheren Verkehrssicherheit und einer größeren Umweltfreundlichkeit des gesamten Verkehrssystems beitragen.

- *Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?*

Gemäß Artikel 71 Absatz 1 EG-Vertrag ist die Gemeinschaft gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig. Artikel 80 Absatz 2 bildet die erforderliche Rechtsgrundlage für die Einbeziehung der Seeschifffahrt in das Programm.

- *Worin besteht die gemeinschaftliche Dimension der Angelegenheit?*

Staus und Überlastung durch den Straßengüterverkehr sind Probleme, die in unterschiedlichem Ausmaß alle Mitgliedstaaten betreffen. Ein Großteil des Straßengüterverkehrs, rund 20 %, entfällt auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Dieses Marktsegment weist die höchsten Zuwachsraten auf. Die Mitgliedstaaten können jeder für sich die Probleme, die durch ein ständiges Wachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs verursacht werden, nicht optimal lösen. International ausgerichtete Projekte, die von internationalen Konsortien durchgeführt werden, sind eher in der Lage, die umfassenden und nachhaltigen Verkehrsverlagerungen zu erzielen, derer ein ausgewogenes Verkehrssystem in der Europäischen Union bedarf. Nationale Maßnahmen werden ihre Grenzen viel schneller erreichen und werden nicht in der Lage sein, vergleichbare Wirkungen zu erzielen. Daher weist die Angelegenheit eindeutig eine gemeinschaftliche Dimension auf.

Die geplante Maßnahme sieht auch eine Finanzunterstützung für Vorhaben vor, die eine Verringerung der Marktbarrieren bezwecken. Sie trägt somit zur Vollendung des Binnenmarkts im Verkehrssektor bei.

Es muss ein praktikables Instrument auf Gemeinschaftsebene entwickelt werden, mit dem sichergestellt wird, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt nicht unter der

Tatsache leidet, dass der Straßengüterverkehr nicht die vollen Kosten trägt, die er der Gesellschaft verursacht.

- *Können die Ziele nicht auf angemessene Weise von den Mitgliedstaaten erreicht werden?*

Das Ziel einer Entlastung der Straße auf rein nationaler oder regionaler Ebene kann auf angemessene Weise von den Mitgliedstaaten angegangen werden. Die Verringerung der vom grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ausgehenden Überlastung kann von den Mitgliedstaaten jedoch nicht auf ausreichende Weise erreicht werden. Hier ist eine Gemeinschaftsinitiative notwendig. Wird die Förderung des grenzüberschreitenden nicht straßengebundenen Güterverkehrs allein den Mitgliedstaaten überlassen, ist die Gefahr einer unannehmbaren Verfälschung des Wettbewerbs durch eine unkoordinierte und möglicherweise doppelt erfolgende Förderung besonders groß.

- *Ist die durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreichte Lösung oder die durch nationale Maßnahmen erreichte am effektivsten? Welcher besondere Mehrwert wird durch die geplante Maßnahme der Gemeinschaft geschaffen und welche Kosten wären mit einem Nichttätigwerden verbunden?*

Wie oben ausgeführt, sind Maßnahmen der Gemeinschaft zur Verringerung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs wirksamer als Maßnahmen der Mitgliedstaaten allein. Der besondere Mehrwert der geplanten Maßnahme liegt darin, dass sie für die Verkehrs- und Logistikbranche einen Rahmen zur Inangriffnahme struktureller Probleme bereitstellt, die die Funktion des Verkehrsbinnenmarkts beeinträchtigen. Es gibt kein sonstiges Gemeinschaftsprogramm, das die Verbesserung der Leistung auf dem Logistikmarkt unterstützt und zu einer größeren Umweltfreundlichkeit des Verkehrs führt.

Laut Prognosen wird der Zuwachs im internationalen Güterverkehr auf den europäischen Straßen in dem Zeitraum der finanziellen Vorausschau (2007 – 2013) ohne Eingriff der Gemeinschaft eine Transportleistung von 140 Mrd. Tonnenkilometern betragen. Dies entspricht 7 Mio. Lkw-Fahrten über eine Entfernung von 1000 km, einer typischen Strecke im internationalen Straßengüterverkehr. Wenn die Gemeinschaft die Verlagerung von diesen Millionen Lkw-Fahrten weg von der Straße unterstützen kann, dann wird jeder von der Gemeinschaft als Unterstützung ausgegebene Euro einen Umweltnutzen in Form von eingesparten externen Kosten (Luftverschmutzung, Unfälle usw.) in Höhe von 6 EUR erzeugen.

- *Sind die Mittel der gemeinschaftlichen Maßnahme den Zielen angemessen?*

Mit der geplanten Maßnahme soll, in dem Markt für Transport- und Logistikdienstleistungen, unmittelbar und sofort ein Beitrag zur Verringerung von Staus auf den Straßen und zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrs geleistet werden.

- *Welche Art von Maßnahme ist zur Erreichung der Ziele am besten geeignet? (Empfehlung, Finanzunterstützung, gegenseitige Anerkennung, Rechtsvorschriften usw.)*

Eine Finanzunterstützung auf der Grundlage einer Verordnung des Parlaments und des Rates ist zur Erreichung der Ziele am besten geeignet. Der Rechtsrahmen für den EU-Verkehrsmarkt ist heute weitgehend vorhanden. Jetzt besteht Bedarf an praktischer Hilfe und Finanzunterstützung an die Branche, um die strukturellen Markthemmnisse zu überwinden. Außerdem kann durch eine maßgeschneiderte Finanzunterstützung sichergestellt werden, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass der Straßengüterverkehr nicht die vollen Kosten trägt, die er der Gesellschaft verursacht.

- *Gehen bei Rechtsvorschriften der Geltungsbereich, die Dauer oder die Intensität über das notwendige Maß hinaus?*

Der Geltungsbereich des geplanten Instruments wurde gegenüber dem geltenden Marco Polo Programm erweitert. Die Erweiterung des sachlichen Geltungsbereichs ist erforderlich, um das ehrgeizige Ziel einer Verlagerung der Verkehrsträgeranteile zu erreichen und einen Trend zur Reduzierung der Gesamtnachfrage im Straßenverkehr einzuleiten. Die Dauer der geplanten Maßnahme wurde in Übereinstimmung mit der finanziellen Vorausschau auf den Zeitraum 2007 – 2013 festgelegt.

Einer Finanzunterstützung der Gemeinschaft muss generell eine Verordnung des Parlaments und des Rates zugrunde liegen. Die geplante Maßnahme sieht die Formulierung wesentlicher Regeln für die Gewährung einer Finanzunterstützung vor, ohne zu sehr ins Detail zu gehen. Detaillierte Durchführungsvorschriften der Kommission werden nach dem Verfahren von Artikel 6 der Verordnung erlassen.

2004/0157 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über die Durchführung des zweiten "Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Marco Polo II")****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission¹,nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags⁴,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Weißbuch der Kommission über die Europäische Verkehrspolitik von September 2001 hebt die Entwicklung der Intermodalität als praktisches und wirksames Mittel hervor, um ein ausgewogenes Verkehrssystem zu ermöglichen, und schlägt die Entwicklung von Meeresautobahnen, qualitativ hochwertige integrierte intermodale maritime Angebote, als wichtigen Bestandteil dieser Strategie vor. Auf seiner Tagung in Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 erhob der Europäische Rat ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie für eine auf Dauer nachhaltige Entwicklung. Ferner unterstrich der Europäische Rat von Barcelona vom 15. und 16. März 2002 die Notwendigkeit, Verkehrsengpässe in verschiedenen Regionen zu verringern, wobei insbesondere die Alpen, die Pyrenäen und die Ostsee erwähnt wurden – ein Indiz dafür, dass die Strecken der Meeresautobahnen ein wesentlicher und bedeutender Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze ist. Ein marktorientiertes Finanzierungsprogramm für den intermodalen Verkehr ist ein zentrales Instrument, um die Intermodalität

¹ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

² ABl. C [...] vom [...], S. [...]

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...]

⁴ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom ..., Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom ... und Beschluss des Europäischen Parlaments vom ...

weiterzuentwickeln und sollte speziell die Einrichtung von Meeresautobahnen unterstützen.

- (2) Werden keine entschiedenen Maßnahmen ergriffen, wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um rund 60 % zunehmen. Dies würde im Zeitraum von 2007 bis 2013 zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in den 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union führen, was negative Folgen durch Verkehrsunfälle, Staus und Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und Logistikprozesse, sowie Umweltschäden bedeutet.
- (3) Um diesen zunehmenden Straßengüterverkehr bewältigen zu können, müssen der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt noch stärker als heute genutzt werden; ebenso müssen weitere wirksame Initiativen seitens des Verkehrs- und Logistiksektors gefördert werden, um die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern.
- (4) Das aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 vom 22.07.2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Programm Marco Polo")¹ aufgestellte Programm sollte daher mittels neuer Aktionen, die eine tatsächliche Verminderung des internationalen Güterverkehrs zum Ziel haben, verstärkt werden. Die Kommission schlägt daher ein verstärktes Programm vor, im Folgenden "Programm Marco Polo II" oder "Programm" genannt, um die Intermodalität zu stärken, die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern und die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems in der Gemeinschaft zu steigern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollten mit dem Programm Aktionen in den Sektoren Güterverkehr und Logistik sowie auf anderen relevanten Märkten unterstützt werden. Das Programm soll dazu beitragen, das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs, vorzugsweise jedoch mehr, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu verlagern. Das laufende Marco Polo Programm aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 sollte daher ersetzt werden.
- (5) Das Programm Marco Polo II wird verschiedene Arten von Aktionen umfassen, die zu einer messbaren und dauerhaften Verkehrsverlagerung und einer besseren Zusammenarbeit im intermodalen Verkehrsmarkt beitragen sollten. Als weiteren Schritt sollten Aktionen im Rahmen des Marco Polo II Programms ebenfalls zu einer tatsächlichen Verminderung des internationalen Straßengüterverkehrs beitragen. Die aufgrund des Marco Polo II Programms zu finanzierenden Aktionen müssen in ihrem räumlichen Geltungsbereich international sein.
- (6) Damit die europäische Dimension der Aktionen zum Ausdruck kommt, sollten die Projekte von Unternehmen vorgelegt werden, die in verschiedenen Ländern niedergelassen sind und als Konsortium eine Aktion vorlegen.
- (7) Den Antragstellern sollte es ermöglicht werden, neue oder gegebenenfalls bereits laufende Vorhaben vorzuschlagen, die den gegenwärtigen Marktbedürfnissen am

¹ ABl. L 196 vom 2.8.2003.

besten entsprechen. Geeignete Vorhaben sollten nicht durch eine zu starre Definition der zulässigen Aktionen von vornherein ausgeschlossen werden.

- (8) Unter gewissen Umständen kann der Nutzen des Ausbaus eines bestehenden Dienstes im Hinblick auf die zusätzliche Verkehrsverlagerung, die Qualität, die umweltbezogenen Vorteile und die Nachhaltigkeit mindestens ebenso groß sein wie der Nutzen im Fall der Aufnahme eines neuen Dienstes, die mit erheblichen Ausgaben verbunden ist.
- (9) Damit die gewährte Starthilfe für Aktionen zur Verkehrsverlagerung transparent, objektiv und klar begrenzt ist, sollten ihr die Kosten zugrunde gelegt werden, die der Gesellschaft erspart werden, wenn statt des ausschließlichen Straßentransports der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt genutzt werden. Aus diesem Grund legt die Verordnung als Finanzhilfe einen Richtbetrag von 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung fest.
- (10) Die Ergebnisse aller Aktionen des Programms sollten angemessen verbreitet werden, um Publizität und Transparenz zu gewährleisten.
- (11) Bei der Auswahl und während der Laufzeit einer Aktion ist sicherzustellen, dass die gewählte Aktion tatsächlich einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik leistet und keine Wettbewerbsverzerrungen bewirkt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission sollte daher die Durchführung beider Programme einer Bewertung unterziehen. Sie sollte spätestens am 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo für den Zeitraum 2003 bis 2006 vorlegen.
- (12) Da das Ziel des Programms Marco Polo II auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden kann und daher wegen des Umfangs des Programms besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (13) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse erlassen werden.¹
- (14) Mit dieser Verordnung wird ein Finanzrahmen für die gesamte Laufzeit des Programms festgesetzt, der für die Haushaltsbehörde den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der Nummer 33 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 6. Mai 1999 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin und die Verbesserung des Haushaltsverfahrens bildet.

Um die Kontinuität und Transparenz des Marco Polo Programms zu gewährleisten, sind Übergangsbestimmungen betreffend Verträge und Auswahlverfahren zu erlassen.

¹ ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1 Gegenstand

Diese Verordnung schafft ein Finanzierungsinstrument, im Folgenden "Programm Marco Polo II" oder "Programm" genannt, zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr, die Steigerung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems und die Stärkung der Intermodalität, um somit einen Beitrag zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem zu leisten. Die Laufzeit des Programms erstreckt sich vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013.

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- (a) "Aktion": ein Vorhaben, das von Unternehmen durchgeführt wird und zur Verringerung von Überlastungen im Straßengüterverkehrssystem und/oder zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beiträgt;
- (b) "Begleitmaßnahme": eine Maßnahme, mit der laufende oder künftige Aktionen vorbereitet oder unterstützt werden sollen, unter anderem Verbreitungstätigkeiten und Projektüberwachung und -bewertung und die Sammlung und Analyse statistischer Daten; Maßnahmen, die der Vermarktung von Erzeugnissen, Verfahren oder Dienstleistungen dienen, Marketingaktivitäten und Verkaufsförderung gelten nicht als "Begleitmaßnahmen";
- (c) "Zusatzinfrastruktur": eine zur Erreichung der Ziele von Aktionen notwendige und hinreichende Infrastruktur, einschließlich Einrichtungen für Güter und Fahrgäste.
- (d) "katalytische Aktion": eine innovative Aktion, die darauf abzielt, gemeinschaftsrelevante strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt werden, beeinträchtigen, einschließlich Änderung oder Errichtung der notwendigen Infrastruktur; im Sinne dieser Begriffsbestimmung sind "strukturelle Markthemmnisse" alle nicht regulierungsbedingten, tatsächlichen und nicht nur vorübergehenden Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens der Güterverkehrskette;
- (e) "gemeinsame Lernaktion": eine Aktion, die auf eine Verbesserung der Zusammenarbeit zur strukturellen Optimierung der Arbeitsmethoden und Verfahren in der Güterverkehrskette unter Berücksichtigung der Logistikanforderungen abzielt;

- (f) "nahe gelegenes Drittland": ein Land, das nicht Mitgliedstaat der Gemeinschaft ist, oder einen Beitrittskandidaten zur Gemeinschaft, das eine gemeinsame Grenze mit der Gemeinschaft oder eine Küste an einem umschlossenen oder halbumschlossenen Meer hat, das an die Europäische Union angrenzt;
- (g) "Konsortium": eine Vereinbarung, nach der mindestens zwei Unternehmen eine Aktion gemeinsam durchführen und deren Risiko gemeinsam tragen;
- (h) "Aktion zur Verkehrsverlagerung": ein Vorhaben, durch das unmittelbar, messbar, erheblich und unverzüglich Güterverkehrsaufkommen von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, verlagert wird, ohne dass dies eine katalytische Aktion darstellt;
- (i) "Meeresautobahn-Aktion": eine innovative Aktion, die Güter direkt von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auf eine Kombination von Transport auf dem Wasserweg und anderen Verkehrsträgern bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind verlagert, einschließlich Änderung oder Errichtung von Zusatzinfrastruktur, um fristgerecht eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen auf dem Wasserweg zu bringen, einschließlich nicht straßengebundenen Hinterland Güterverkehr für Dienstleistungen von Haus zu Haus;
- (j) "Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung": eine innovative Aktion, die Transport in die Produktionslogistik integriert, um rechtzeitig einen Großteil des Straßengüterverkehrs zu vermeiden, wobei Gesamtproduktion und Arbeitskräfte auf dem Hoheitsgebiet der EU beibehalten werden, einschließlich Änderung/Errichtung von Zusatzinfrastruktur und Ausrüstungen;
- (k) "vorbereitende Maßnahme": eine Maßnahme zur Vorbereitung einer katalytischen Aktion, einer Meeresautobahn-Aktion oder einer Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung, wie beispielsweise Studien zur technischen, betrieblichen oder finanziellen Durchführbarkeit und die Erprobung von Ausrüstungen;
- (l) "Tonnenkilometer": die Beförderung einer Tonne Fracht oder ihres volumetrischen Äquivalents über eine Entfernung von einem Kilometer;
- (m) "Unternehmen": jedes Gebilde, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von seiner Rechtsform und Finanzierung;
- (n) "Fahrzeugkilometer": die Bewegung eines beladenen oder unbeladenen Lastkraftwagens über eine Entfernung von einem Kilometer;

Artikel 3
Anwendungsbereich

1. Das Programm umfasst Aktionen, die:
 - (a) das Hoheitsgebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten betreffen oder

- (b) das Hoheitsgebiet mindestens eines Mitgliedstaats und das Hoheitsgebiet eines nahe gelegenen Drittlands betreffen.
2. Betrifft eine Aktion das Hoheitsgebiet eines Drittlands, so werden Kosten, die im Hoheitsgebiet dieses Landes entstehen, im Rahmen des Programms nicht übernommen, ausgenommen unter den in den Absätzen 3 und 4 festgesetzten Bedingungen.
 3. An dem Programm können sich Länder, die Beitrittskandidaten sind, beteiligen. Die Beteiligung unterliegt den Bedingungen der Assoziationsabkommen mit diesen Ländern und den Bestimmungen, die in dem Beschluss des Assoziationsrats für das jeweilige Land vorgesehen werden.
 4. An dem Programm können sich auch Länder, die Mitglieder der EFTA oder des EWR sind und nahe gelegene Drittländer, auf der Grundlage zusätzlicher Mittel und gemäß den mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren beteiligen.

KAPITEL II FÖRDERUNGSWÜRDIGE ANTRAGSTELLER UND AKTIONEN

Artikel 4 Förderungswürdige Antragsteller und Begünstigte

1. Vorhaben sind von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder in mindestens einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland vorzuschlagen.
2. Gegebenenfalls an dem Vorhaben beteiligte Unternehmen mit Sitz außerhalb der gemäß Artikel 3 Absätze 3 und 4 beteiligten Länder erhalten auf keinen Fall eine Gemeinschaftsunterstützung nach dem Programm.

Artikel 5 Förderungswürdige Aktionen und Förderungsbedingungen

Folgende Aktionen sind im Rahmen des Programms förderungswürdig:

- a) katalytische Aktionen, insbesondere solche, die darauf abzielen, Synergien im Eisenbahnsektor durch eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen zu steigern, bedürfen besonderer Beachtung.
- b) Meeresautobahnen-Aktionen; diese Aktionen sollten in der Regel die transeuropäischen Netze im Sinne der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in der geänderten Fassung nutzen;¹

¹ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S.1.

- c) Aktionen zur Verkehrsverlagerung, gegebenenfalls einschließlich der durch die Weiterentwicklung bestehender Dienste entstehenden zusätzlichen Verkehrsverlagerung;
 - d) Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung;
 - e) Gemeinsame Lernaktionen
2. Die spezifischen Förderungsbedingungen und sonstigen Anforderungen für die verschiedenen Aktionen sind in Anhang I der vorliegenden Verordnung festgelegt. Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastrukturen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe c sind in Anhang II der vorliegenden Verordnung festgelegt.
3. Die im Auswahlverfahren für katalytische Aktionen und gemeinsame Lernaktionen in Betracht zu ziehenden politisch vorrangigen Ziele werden nach dem Verfahren des Artikels 10 Absatz 2 festgelegt und, wenn notwendig, von Zeit zu Zeit überprüft.

Artikel 6
Einzelvorschriften

Einzelvorschriften hinsichtlich des Verfahrens zur Einreichung und Auswahl von Aktionen nach dem Programm werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 7
Staatliche Beihilfen

Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen im Rahmen des Programms schließt die Gewährung nationaler, regionaler oder lokaler öffentlicher Mittel oder staatlicher Beihilfen für die gleichen Aktionen nicht aus, sofern diese Beihilfen mit den Regelungen des Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar sind und innerhalb der für die jeweilige Aktionsart festgelegten kumulativen Grenzen des Anhangs I der vorliegenden Verordnung liegen. Der Gesamtbeihilfebetrag in Form staatlicher Beihilfen und Finanzhilfe der Gemeinschaft zugunsten von Zusatzinfrastruktur darf 50% der förderungswürdigen Kosten nicht überschreiten.

KAPITEL III

EINREICHUNG UND AUSWAHL VON AKTIONEN

Artikel 8
Einreichung von Aktionen

Aktionen sind der Kommission gemäß den nach Artikel 6 erlassenen Einzelvorschriften einzureichen. Dabei sind alle notwendigen Angaben zu machen, damit die Kommission ihre Auswahl gemäß Artikel 9 treffen kann.

Artikel 9
Auswahl von Aktionen für die Finanzhilfe

Eingereichte Aktionen werden von der Kommission bewertet. Bei der Auswahl der Aktionen für die Finanzhilfe aufgrund des Programms wird die Kommission Folgendes berücksichtigen:

- (a) das in Artikel 1 genannte Ziel;
- (b) die in Anhang I und II festgesetzten Bedingungen
- (c) der Beitrag der Aktionen zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr;
- (d) der Beitrag der Aktionen zum jeweiligen Umweltnutzen, einschließlich ihres Beitrags zur Verringerung negativer umweltbezogener Auswirkungen aufgrund des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt. Besonderes Augenmerk gilt Projekten, die über die rechtsverbindlichen Umwelanforderungen hinausgehen.
- (e) die generelle Nachhaltigkeit der Aktionen.

Die Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe wird nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.

Die Kommission setzt die Begünstigten von ihrem Beschluss in Kenntnis.

KAPITEL IV
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 10
Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG beträgt drei Monate.

3. Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 11
Haushalt

Der als finanzieller Bezugsrahmen dienende Betrag für die Durchführung des Programms Marco Polo II beläuft sich für den Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2013 auf 740 Mio. EUR.

Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen der finanziellen Vorausschau bewilligt.

Artikel 12

Mittel für Begleitmaßnahmen und die Programmbewertung

Bis zu 5 % der in dieser Verordnung vorgesehenen Haushaltsmittel werden für Begleitmaßnahmen und die unabhängige Bewertung der Durchführung von Artikel 5.

Artikel 13

Schutz der finanziellen Interessen der Gemeinschaften

1. Die Kommission stellt sicher, dass bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen die finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften durch Präventivmaßnahmen gegen Betrügereien, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen durch wirksame Prüfungen und Einziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie - bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten - durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gemäß den Verordnungen (EG, Euratom) Nr. 2988/95 und (EG, Euratom) Nr. 2185/96 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates geschützt werden.
2. Bezüglich der gemäß dieser Verordnung finanzierten Gemeinschaftsmaßnahmen ist der in Artikel 1 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 genannte Begriff der Unregelmäßigkeit jeder Verstoß gegen eine Gemeinschaftsbestimmung oder die Missachtung einer vertraglichen Verpflichtung als Folge einer Handlung oder Unterlassung eines Wirtschaftsteilnehmers, die einen Schaden für den Gesamthaushaltsplan der Gemeinschaften oder die Haushalte, die von den Gemeinschaften verwaltet werden, durch eine ungerechtfertigte Ausgabe bewirkt hat bzw. haben würde.
3. Verträge und Abkommen, sowie Abkommen mit teilnehmenden Drittländern, die sich aus vorliegender Verordnung ergeben sehen insbesondere die Überwachung und Finanzkontrolle durch Kommission (oder durch einen von ihr bevollmächtigten Vertreter) sowie Rechnungsprüfungen durch den Rechnungshof vor, die gegebenenfalls an Ort und Stelle durchzuführen sind.

Artikel 14

Bewertung

1. Die Kommission informiert den Ausschuss mindestens einmal im Jahr über die finanzielle Abwicklung des Programms und gibt eine aktuelle Darstellung des Stands aller im Rahmen des Programms finanzierten Aktionen.
2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis spätestens 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo I für den Zeitraum von 2003 bis 2006 im Hinblick auf das Programmziel vor.

*Artikel 15
Aufhebung*

Die Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 wird mit Wirkung vom 1. Januar 2007 aufgehoben. Die Verträge im Rahmen der Verordnung (EG) 1382/2003 werden weiterhin durch diese Regeln bis zu ihrem operationellen und finanziellen Abschluss geregelt. Das gesamte Evaluierungs- und Auswahlverfahren für das Jahr 2006 wird ebenfalls von der Verordnung (EG) 1382/2003 geregelt, selbst wenn dieses Verfahren im Jahr 2007 abschließt.

*Artikel 16
Inkrafttreten*

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2007 in Kraft und gilt ab dem gleichen Datum.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

ANHANG I: Förderungsbedingungen und Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 2

<i>Aktionsart</i>	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
1. Förderungsbedingungen	<p>(a) Die katalytische Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>(b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen innovativ.</p> <p>(c) Von der</p>	<p>(a) Die Meeresautobahnen-Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>(b) Die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen,</p>	<p>(a) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 36 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>(b) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;</p>	<p>(a) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>(b) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Integrierung der Produktionslogistik in die Transportlogistik innovativ.</p> <p>(c) Die Aktion zur Straßenverkehrs-</p>	<p>(a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von know how verbessert werden, und dauert maximal 24 Monate.</p> <p>(b) Die Aktion ist auf europäischer Ebene innovativ.</p> <p>(c) Die Aktion wird in den relevanten Märkten,</p>

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
	<p>katalytischen Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt erwartet.</p> <p>(d) Für die katalytische Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.</p> <p>(e) Die katalytische Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die</p>	<p>effiziente Hinterlandverbindungen, sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden besonders berücksichtigt.</p> <p>(c) Die Meeresautobahnen-Aktion soll eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen für den Güterverkehr mittels Kurzstreckenseeverkehr fördern mit der Möglichkeit von kombinierten Dienstleistungen für Güter und Fahrgäste; die Aktion soll ebenfalls Hinterlandverbindungen an Schiene und Binnenschifffahrt fördern.</p> <p>(d) Von der Meeresautobahnen-Aktion wird eine tatsächliche,</p>	<p>(c) Für die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen.</p> <p>(d) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.</p>	<p>vermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder Vertriebsverfahrens in den Brennpunkt rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen, wobei Gesamtproduktion und Arbeitskräfte auf dem</p>	<p>insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.</p> <p>(d) Für die gemeinsame Lernaktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.</p>

<i>Aktionsart</i>	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
	<p>eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.</p> <p>(f) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.</p>	<p>messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt erwartet, die höher liegt als die vorhergesagte Zuwachsrate für den Güterverkehr.</p> <p>(e) Für die Meeresautobahnen -Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.</p> <p>(f) Die Meeresautobahnen -Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen,</p>		<p>Hoheitsgebiet der EU mindestens beibehalten werden.</p> <p>(d) Von der Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Straßenverkehrsvermeidung von mindestens 10 Prozent des Güterumschlagvolumens gemessen in Tonnenkilometern oder Fahrzeugkilometern erwartet.</p> <p>(e) Für die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission</p>	

<i>Aktionsart</i>	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
		<p>oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.</p> <p>(g) Stützt sich die Meeresautobahnen -Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.</p>		<p>dargelegt.</p> <p>(f) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.</p> <p>(g) Stützt sich die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten,</p>	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
				objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	
2. Förderhöhen und Umfang	(a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben, die ab dem	(a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen - Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Transportdienstleistung haben. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der	(a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet	(a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben, die	(a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen ist auf höchstens 50 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
	<p>Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.</p> <p>(b) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.</p>	<p>Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.</p> <p>(b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen und Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in</p>	<p>werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.</p> <p>(b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens</p>	<p>ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.</p> <p>(b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen, Verkehrsinfrastruktur und Ausrüstungen,</p>	<p>Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird.</p> <p>(b) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur: nicht zutreffend.</p>

<i>Aktionsart</i>	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
		<p>Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.</p> <p>(c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag</p>	<p>bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.</p> <p>(c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.</p> <p>(d) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur: nicht zutreffend.</p>	<p>beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.</p> <p>(c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.</p>	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
		<p>der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.</p> <p>(d) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.</p>		(d) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.	
3. Form und Dauer des Fördervertrags	<p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.</p> <p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht verlängert werden.</p>	<p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen - Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.</p> <p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht verlängert werden.</p>	<p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird auf der Grundlage von Förderverträgen gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 38 Monate.</p> <p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 38 Monaten hinaus nicht verlängert werden.</p>	<p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.</p> <p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht</p>	<p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 26 Monate.</p> <p>Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 26 Monaten hinaus nicht verlängert werden.</p>

<i>Aktionsart</i>	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe a	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe b	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe c	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe d	Art. 5 Absatz 1 Buchstabe e
				verlängert werden.	
4. Vertragswert-schwelle	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt 3.000.000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Meeresautobahnen - Aktion entspricht 2 Milliarden Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von 4.000.000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Verkehrsverlagerung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von 1.000.000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern oder 25 Mio. Fahrzeugkilometern an vermiedener Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von 1.000.000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine gemeinsame Lernaktion beträgt 250.000 EUR.
5. Verbreitung	Die Ergebnisse und die Methoden katalytischer Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Es sind keine spezifischen Verbreitungsaktivitäten für Aktionen zur Verkehrsverlagerung vorgesehen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

ANHANG II:
Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur gemäß Art. 2 Buchstabe c und 5
Absatz 2 der Verordnung

1. Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Zusatzinfrastruktur ist im Rahmen dieses Programms förderungswürdig, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die Aktion erfordert Infrastrukturmaßnahmen für die rechtzeitige Durchführung einer Transportdienstleistung, die Güterverkehr von der Straße verlagert oder die Güterverkehr auf der Straße vermeidet;
 - b) die Infrastrukturmaßnahmen sind innerhalb von 18 Monaten ab dem Beginn der Aktion abgeschlossen; bei Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung kann die Frist bis zu 24 Monate betragen;
 - c) die Verkehrsdienstleistung oder die Straßenverkehrsvermeidung beginnen innerhalb von drei Monaten ab Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen; zusätzlich gilt für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung, dass die vereinbarte Gesamtvermeidung innerhalb der Dauer des Fördervertrags erreicht wird;
 - d) die Beachtung einschlägiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere in Bezug auf die Umwelt.
2. Die Höchstdauer des für jede der in Artikel 5 genannten Aktionsarten festgelegten Vertrags darf um den für den Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen notwendigen Zeitraum verlängert werden, darf jedoch nicht länger als einen Gesamtzeitraum von 74 Monaten betragen.
3. Wird die Förderung von Infrastruktur im Rahmen dieses Programms beantragt, ist die Förderung derselben Infrastruktur durch andere Gemeinschaftsprogramme, insbesondere die Förderung im Rahmen der TEN-V Leitlinien, ausgeschlossen.

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network

Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)

TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND "MARCO POLO" PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM ("MARCO POLO II")

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part b): € 740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)
(see point 6.1.1)

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	703
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	703

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37

€ million

Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (*see points 7.2 and 7.3*)

€ million (to three decimal places)

Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€ million (to three decimal places)

Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

2.5. Financial impact on revenue:¹

Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure	New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES
				Heading 1A

¹ For further information see a separate guidance paper

4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

Regulation / of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II").

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention

5.1.1. Objectives pursued

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)¹.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12

¹ Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high

frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:¹

ACTION²	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	ACTION IMPACT (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW ³ / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW ⁴	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
PROGRAM IMPACT (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still

¹ Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

² Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

³ Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

⁴ No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

5.1.2. Measures taken in connection with the ex-ante evaluation

5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.

4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement¹ of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.

5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

First, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

Second, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any

¹ Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

Third, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.

Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

5.1.2.5 Value added by the Community intervention

In general:

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

Complementarity to Trans European Networks:

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and traffic management systems in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: 'certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and

Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways'. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

Table: Overview on distribution and impact of actions¹:

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
Total	42	293		144.1	100%	430.0	310.2	740	100%

In summary, 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (€ million)

¹ Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

Breakdown	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	94
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	159
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	287
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	138
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	49
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	13
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	30	50	100	130	130	150	150	740

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
TOTAL	1	3	5	6	6	8	8	37

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)¹

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

¹ For further information, see separate explanatory note.

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
TOTAL COST				740

If necessary explain the method of calculation

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total per year	137.000	

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.

Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance): The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

Modal shift actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

Common learning actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.

- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.