



# DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET

Særberetning nr. 3

2013

HAR **MARCO POLO-PROGRAMMERNE**  
VÆRET EFFEKTIVE MED HENSYN TIL  
AT FLYTTE TRAFIK VÆK FRA VEJENE?





Særberetning nr. 3 // 2013

# HAR MARCO POLO-PROGRAMMERNE VÆRET EFFEKTIVE MED HENSYN TIL AT FLYTTE TRAFIK VÆK FRA VEJENE?

(artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF)

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1  
Fax +352 4398-46410  
E-post: [eca-info@eca.europa.eu](mailto:eca-info@eca.europa.eu)  
Internet: <http://eca.europa.eu>

Særberetning nr. 3 // 2013

Yderligere oplysninger om EU fås på internet via Europaserveren (<http://europa.eu>)

Katalogoplysninger findes bagest i denne publikation  
Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2013

ISBN 978-92-9241-201-2  
doi:10.2865/76908

© Den Europæiske Union, 2013  
Eftertryk tilladt med kildeangivelse

*Printed in Luxembourg*

# INDHOLD

Punkt

## GLOSSAR

I-VI      **RESUMÉ**

1-8        **INDLEDNING**

1-3        **MARCO POLO-PROGRAMMERNE OG MULTIMODALITET**

4-8        **FORVALTNINGEN AF MARCO POLO-PROGRAMMERNE**

9-12      **REVISIONENS OMFANG OG REVISIONSMETODEN**

13-43     **BEMÆRKNINGER**

13-23     **PROGRAMMERNE HAR IKKE VÆRET EFFEKTIVE**

13-16     DE LEVEREDE OUTPUT LÅ LANGT UNDER DET FORVENTEDE ...

17-21     ... OG DER BLEV IKKE FLYTTET MEGET GODS VÆK FRA VEJENE

22-23     DEN REELLE EFFEKT KAN IKKE VURDERES

24-34     **DER BLEV IKKE INDSENDT TILSTRÆKKELIG MANGE RELEVANTE PROJEKTFORSLAG ...**

26        ... FORDI MARKEDSSITUATIONEN OG ADGANGSBETINGELSERNE IKKE GAV VIRKSOMHEDERNE INCITAMENT TIL AT DRAGE FORDEL AF ORDNINGEN

27-28     DET ER USIKKERT, HVOR MEGET TRAFIK DER RENT FAKTISK BLEV FLYTTET VÆK FRA VEJENE ...

29-31     ... I HALVDELEN AF DE UNDERSØGTE PROJEKTER ER BÆREDYGTIGHEDEN BEGRÆNSET ...

32-34     ... OG PROJEKTERNE VILLE OGSÅ VÆRE BLEVET IVÆRKSAT UDEN EU-FINANSIERING

**35-43**      **DEN DAGLIGE FORVALTNING AF ORDNINGEN ER GRADVIS BLEVET BEDRE ...**

37-40      ... MEN MARKEDSBEHOVENE VAR IKKE BLEVET ANALYSERET TILSTRÆKKELIGT ...

41-43      ... OG DER KUNNE VÆRE TRUFFET AFHJÆLPENDE FORANSTALTNINGER TIDLIGERE

**44-46**      **KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER**

**BILAG I**      —      **NÆRMERE OPLYSNINGER OM DE UDVALGTE PROJEKTER**

**BILAG II**      —      **SAMMENLIGNING AF MARCO POLO-BEREGNERENS KOEFFICIENTER OVER TID**

**KOMMISSIONENS SVAR**

# GLOSSAR

**Dødvægt:** Der er tale om dødvægt, hvis der ydes støtte til en modtager, der ville have handlet på samme måde uden støtte. I sådanne tilfælde kan resultatet ikke tilskrives politikken, og støtten til modtageren har ikke haft nogen effekt. Den del af udgifterne, der skaber dødvægt, er således pr. definition ineffektiv, fordi den ikke bidrager til at nå målene.

**EACI:** Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation. I marts 2008 overtog dette organ den daglige forvaltning af Marco Polo-projekterne.

**GD for Mobilitet og Transport:** Europa-Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport

**Interopera-bilitet (i det trans-europæiske jernbane-system):** Det forhold, at det er muligt at køre på alle jernbanenettets strækninger uden forskel, hvilket sikres ved at få de forskellige tekniske systemer i EU's jernbaner til at arbejde sammen og ved at undgå driftstekniske og infrastrukturelle hindringer.

**Marco Polo-Program-udvalget:** Et forvaltningsudvalg bestående af de forskellige repræsentanter for EU's medlemsstater og observatører fra deltagende tredjelande med ansvar for transporttjenester.

**Marco Polo-projekter:** Marco Polo-programmerne finansierer følgende fem projekttyper:

1. katalysatorprojekt: et projekt under Marco Polo I eller II med sigte på at overvinde betydelige strukturelle barrierer på godstransportmarkedet, som hindrer markedet i at fungere tilfredsstillende
2. trafikoverflytningsprojekt: et projekt under Marco Polo I eller Marco Polo II med sigte på at overflytte godstransport fra landevej til jernbane, indlandsskibsfart, nærskibsfart eller en kombination af disse transportformer
3. motorveje til søs-projekt: et trafikoverflytningsprojekt under Marco Polo II, som tager sigte på ved indførelse af en dør til dør-tjeneste at overflytte godstransport over lange afstande fra landevej til en kombination af nærskibsfart og andre transportformer
4. trafikforebyggelsesprojekt: et Marco Polo II-projekt med sigte på at forebygge snarere end at overflytte trafik, idet det fokuserer på at ændre produktions- og/eller distributionsprocesserne for at opnå kortere afstande, større lastefaktorer, mindre tomkørsel, mindskede affaldsstrømme, reduceret volumen og/eller vægt eller andre virkninger, der fører til en betydelig mindskelse af vejgodstransporten
5. fælles læringsprojekt: et Marco Polo I- eller Marco Polo II-projekt udformet med henblik på indirekte at sikre trafikoverflytning ved at skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsmarkedet.

**Multimodal transport:** Transport af gods fra afsendelsessted til bestemmelsessted ved hjælp af mindst to forskellige transportformer, f.eks. vejtransport, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller nærskibsfart.

**Supplerende infrastruktur:** En infrastruktur, der er nødvendig og tilstrækkelig med hensyn til at nå målene for de finansierede projekter (Marco Polo II, forordning (EF) nr. 1692/2006, artikel 2, litra h)). Eftersom Marco Polo-projekter er transportprojekter, bør supplerende infrastruktur blot være de justeringer af eksisterende infrastruktur, som er nødvendige for, at den påtænkte transporttjeneste kan leveres.

**Tonkilometer (tkm):** Transport af et ton (1 000 kg) gods over en afstand på en kilometer. Siden 2009 har reglerne tilladt, at tara medregnes i de tkm, der overflyttes under Marco Polo-programmerne.

## RESUMÉ

### I.

Siden 2003 har Marco Polo-programmerne finansieret transportprojekter, der overflytter godstransport fra landevej til jernbane, indlandsskibsfart og nærskibsfart. Det første Marco Polo-program (Marco Polo I) havde et budget på 102 millioner euro og løb fra 2003 til 2006. Det nuværende Marco Polo II-program løber fra 2007 til 2013 og har et betydelig større budget på 450 millioner euro. Hensigten med ordningen var at reducere den internationale vejgodstrafik og dermed gøre godstrafikken mere miljøvenlig, mindske vejbelastningen og øge trafiksikkerheden.

### II.

Den Europæiske Revisionsret vurderede, om Kommissionens planlægning, forvaltning og overvågning maksimerede programmernes effektivitet, og om de finansierede projekter var effektive.

### III.

Retten konstaterede, at programmerne var ineffektive, for så vidt som de ikke opfyldte deres outputmål og ikke flyttede ret meget gods væk fra vejene, og der ikke foreligger data, som kan anvendes til at vurdere de forventede fordele, der vil være i form af mindskelse af godstransportens miljømæssige indvirkninger, aflastning af vejnettet og forbedring af trafiksikkerheden.

### IV.

Den anvendte udbetalingsmekanisme gjorde EU-støtten betinget af de opnåede resultater, udvælgelsesproceduren sikrede, at der kun blev udvalgt højkvalitetsprojekter, og projekterne indebar normalt større fordele for samfundet som helhed. Der blev imidlertid ikke indsendt tilstrækkelig mange relevante projektforslag på grund af markedssituationen, og fordi adgangs-betingelserne afskrækkede virksomhederne fra at deltage i ordningen. Dertil kom, at der var usikkerhed om de begrænsede mængder gods, der ifølge rapporterne var blevet overflyttet, og i halvdelen af de undersøgte projekter var bæredygtigheden begrænset. Desuden ville nogle projekter også være blevet iværksat uden EU-finansiering (dødvægt).

### V.

Den daglige forvaltning af programmerne er i tidens løb blevet bedre, men Kommissionen foretog ikke en tilstrækkelig analyse af markedsbehovene for at vurdere, om det var muligt at opfylde de politiske mål, og der kunne være truffet afhjælpende foranstaltninger tidligere. Der er fortsat væsentlige programsvagheder.

### VI.

På baggrund af de nuværende programmets resultater anbefaler Retten, at Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen overvejer at ophøre med at yde EU-støtte til godstransporttjenester under en ordning med samme udformning som Marco Polo-programmerne (en top-down-metode til stimulering af efterspørgslen), der navnlig har ført til de svagheder, som er beskrevet i denne beretning (utilstrækkelig udbredelse på markedet, manglende dokumentation for målopfyldelse, tung administrativ byrde, ringe bæredygtighed samt dødvægt) og stiller som betingelse for fortsat finansiering, at der foretages en forudgående konsekvensanalyse, som dokumenterer, at der er tale om EU-merværdi og i hvilket omfang. Det vil kræve, at der gennemføres en detaljeret markedsanalyse af den potentielle efterspørgsel, og at der tages hensyn til erfaringer og bedste praksis fra de tilsvarende nationale støtteordninger i medlemsstaterne. Retten anbefaler, at Kommissionen tager en række skridt til at styrke resultaterne i forbindelse med fremtidige ordninger, men kun hvis det vurderes, at der kan gennemføres en meningsfuld EU-foranstaltning på dette område.

# INDLEDNING

## MARCO POLO-PROGRAMMERNE OG MULTIMODALITET

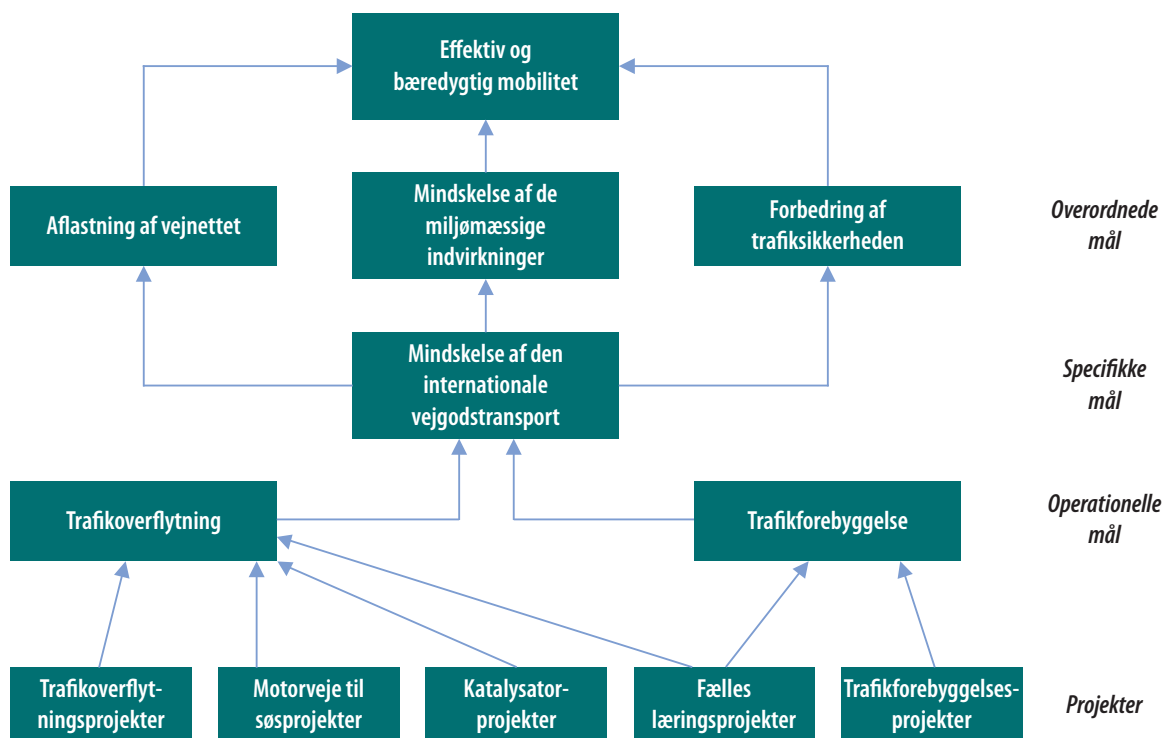
1. Multimodalitet betyder, at der anvendes to eller flere transportformer til at gennemføre én enkelt godstransport. Multimodal transport har generelt været anset som en miljømæssigt mere bæredygtig transportform, fordi den reducerer godstrafikken ad landevej. Øget multimodalitet har derfor i mange år været et af hovedmålene for EU's transportpolitik<sup>1</sup>.
2. Som led i denne politik oprettede EU-lovgiver i 2003 det første Marco Polo-program (Marco Polo I med et budget på 102 millioner euro), som løb fra 2003 til 2006. Det blev efterfulgt af det nuværende Marco Polo II-program (2007-2013), som har et betydelig større budget, 450 millioner euro, og et større anvendelsesområde. Målet var at modvirke væksten i den internationale vejgodstransport ved at overflytte den forventede samlede vækst til jernbane, indlandsskibsfart og nærskibsfart eller en kombination af disse transportformer. Hensigten med dette var at mindske godstransportens miljømæssige indvirkninger, aflaste vejnettet, forbedre trafiksikkerheden og bidrage til at sikre effektiv og bæredygtig mobilitet (jf. **figur 1**).
3. Med henblik på perioden efter 2013 har Kommissionen foreslået, at EU fortsat støtter godstransporten ved at fremme »udbredelsen af innovative transporttjenester eller nye kombinationer af dokumenterede eksisterende transporttjenester, herunder ved anvendelse af intelligente transportsystemer og fastlæggelse af relevante styringsstrukturer«<sup>2</sup>. Eftersom der ikke er foretaget en forudgående vurdering, vides det imidlertid endnu ikke, hvordan disse overordnede mål skal realiseres, hvilke specifikke mål og prioriteter der skal fastsættes, og hvor mange midler der skønnes at være brug for.

<sup>1</sup> I 1992-hvidbogen »Den fælles transportpolitik fremtidige udvikling« (KOM(92) 494 endelig af 2. december 1992) blev bedre balance mellem transportformerne opstillet som et hovedmål. Også 2001-hvidbogen »Den Europæiske transportpolitik frem til 2010 — De svære valg« (KOM(2001) 370 endelig af 12. september 2001) fremhævede betydningen af at ændre forholdet mellem de forskellige transportformer for at gøre det europæiske transportsystem mere bæredygtigt. Intermodal transport skulle fremmes gennem investeringer i gode forbindelser mellem søtransport, indre vandveje og jernbaner. I 2011-hvidbogen »En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem« (KOM(2011) 144 endelig af 28. marts 2011) er hovedmålet at mindske drivhusgasemissionerne ved at begrænse væksten i belastningen af vejnettet og etablere effektive multimodale forbindelser.

<sup>2</sup> Artikel 38 i KOM(2011) 650 endelig/2 af 19. december 2011.

FIGUR 1

**MARCO POLO II-PROGRAMMET — OVERBLIK OG MÅL (FRA ECORYS:  
»EX ANTE EVALUATION MARCO POLO II (2007-2013)«, 15. JUNI 2004, S. 1.)**



## FORVALTNINGEN AF MARCO POLO-PROGRAMMERNE

4.

Marco Polo-programmerne forvaltes centralt af Kommissionen. Projektansøgningerne indsendes i forbindelse med de årlige indkaldelser af forslag og vurderes ud fra finansieringsbetingelserne og kriterierne for støt-teberettigelse, udvælgelse og tildeling. GD for Mobilitet og Transport<sup>3</sup> havde oprindelig ansvaret for programmerne som helhed, men siden marts 2008 har Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI) stået for den konkrete gennemførelse af ordningen. Opgaverne er fordelt mellem GD for Mobilitet og Transport og EACI på følgende måde:

- a) GD for Mobilitet og Transport er ansvarligt for programforvaltningen, som omfatter fastsættelse af prioriteter, udarbejdelse og vedtagelse af det årlige arbejdsprogram, udarbejdelse af dokumenter til den årlige indkaldelse af forslag og offentliggørelse af indkaldelsen i EU-Tidende, varetagelse af forbindelserne til medlemsstaternes myndigheder, vurdering af programgennemførelsen og program-mets effekt samt overvågning af EACI's forvaltning
- b) EACI rådgiver potentielle ansøgere, modtager, åbner og vurderer projektforslag, forhandler med ansøgerne om de kontraktmæssige detaljer, forbereder Kommissionens beslutninger om tildeling af tilskud, modtager periodiske projektrapporter, overvåger projekterne, foretager betalinger til støttemodtagerne og rapporterer til Kommissionen.

<sup>3</sup> Tidligere Generaldirektoratet for Energi og Transport.

5. Rationalet bag Marco Polo var, at markedsmangler og lovgivningsmæssige mangler afholder virksomhederne fra at etablere alternativer til vejtransport. Programmerne har derfor til formål at kompensere transportvirksomhederne for de tab, som de lider i startfasen, når de etablerer nye eller opgraderer eksisterende transporttjenester, der flytter trafik væk fra vejene. EU-støtten beregnes som det laveste af følgende beløb: i) én euro (før indkaldelsen i 2009) eller to euro (fra og med indkaldelsen i 2009) for hver 500 tkm, der overflyttes, ii) 35 % af de støtteberettigede omkostninger (50 % i forbindelse med fælles læringsprojekter), iii) det samlede underskud i hele projektets løbetid. Et eksempel gives i **tekstboks 1**.
6. For at nå målet for trafikoverflytning opereres der med forskellige typer projekter (trafikoverflytningsprojekter, katalysatorprojekter og motorveje til søs-projekter), men Marco Polo II-programmet finansierer også projekter, der sigter mod at fremme større effektivitet i den internationale godstransport (primært inden for EU) (trafikforebyggelsesprojekter).

#### TEKSTBOKS 1

### ET EKSEMPEL PÅ BEREKNING AF MARCO POLO-STØTTE

Hvis et Marco Polo-projekt var blevet udvalgt efter indkaldelsen af forslag i 2009 og havde ført til overflytning af 600 millioner tkm, og hvis dette projekt havde støtteberettigede omkostninger på 35 millioner euro (herunder 4 millioner til investeringer i supplerende infrastruktur) og ikke-støtteberettigede omkostninger på 9 millioner euro og havde skabt indtægter på 41 millioner euro, ville støtten blive beregnet på følgende måde:

Beløb 1: Anvendelse af bidragssatsen i 2009-indkaldelsen på 2 euro pr. 500 tkm giver et EU-bidrag for det overskydende volumen på **2,4 millioner euro**

Beløb 2: Anvendelse af den maksimale interventionssats på 35 % af de støtteberettigede omkostninger på 35 millioner euro giver et beløb på **12,25 millioner euro**

Beløb 3: Projektet havde indtægter på 41 millioner euro og omkostninger på 44 millioner euro (støtteberettigede og ikke-støtteberettigede), hvilket giver et tab på **3 millioner euro**.

I dette tilfælde ville støtten kun blive **2,4 millioner euro**, som er det laveste af de tre beløb.

7. Programmet omfatter desuden projekter, der ikke direkte fører til trafikoverflytning (fælles læringsprojekter), og andre udgifter (op til 5 % af budgettet). Fra 2009 til 2012 blev der således givet ca. 11,8 millioner euro i støtte<sup>4</sup> til:

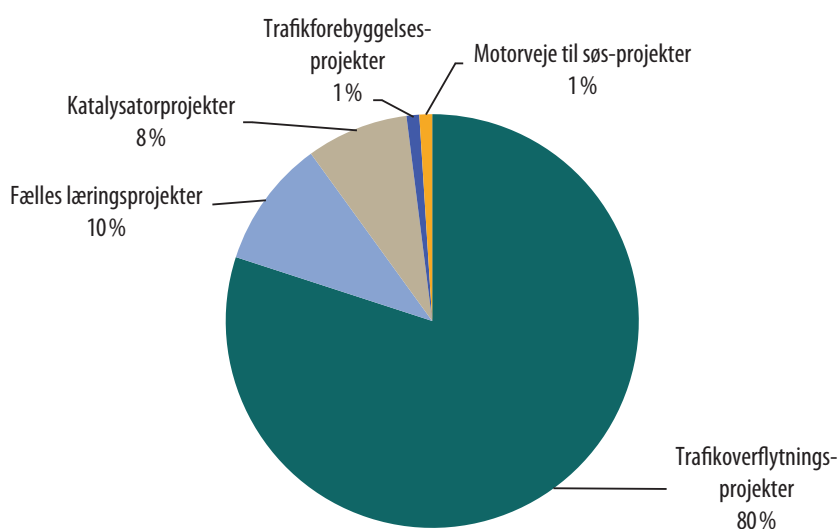
- fælles læringsprojekter udformet med henblik på indirekte at sikre trafikoverflytning ved at skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsmarkedet. Ved udgangen af 2011 var der udbetalt ca. 8,1 million euro til 16 projekter
- ledsageforanstaltninger iværksat for at støtte igangværende projekter og videreudvikling af programmet. Blandt disse foranstaltninger var kommunikationsaktiviteter til fremme af programmet, undersøgelser vedrørende indlandsskibsfart og enkeltvognstrafik samt et bidrag til et europæisk program for støtte til nærskibsfart (som der var udbetalt 3,7 millioner euro til).

<sup>4</sup> Det svarer til 12,5 % af det beløb, der er udbetalt under programmerne.

8. Af de fem typer projekter, som programmerne finansierer, er det trafikoverflytningsprojekterne, der udgør programmernes kerne, og disse projekter tegner sig for 80 % af de underskrevne tilskudsftaler (jf. **figur 2**).

FIGUR 2

**ANVENDELSE AF MIDLERNE FRA MARCO POLO-PROGRAMMERNE FORDELT PÅ PROJEKTTYPER (EACI'S ÅRLIGE AKTIVITETSRAPPORT FOR 2010, BILAG 5.4, PUNKT 1)**



## REVISIONENS OMFANG OG REVISIONSMETODEN

9. Formålet med Rettens revision var at fastslå, om Marco Polo-programmerne var effektive. Med henblik herpå vurderede Retten, om Kommissionens planlægning, forvaltning og overvågning maksimerede programmernes effektivitet. Retten vurderede også, om en række af de finansierede projekter havde opfyldt deres mål.
10. Revisionen omfattede Marco Polo I og det igangværende Marco Polo II frem til juli 2012. Arbejdet bestod i en kombination af forskellige revisionshandlinger: gennemgang af sagsakter, samtaler, analyse af konsekvensvurderinger, evalueringer og rundspørgeresultater samt en gennemgang af vurderinger af projektforslag. Retten vurderede også GD for Mobilitet og Transports oplysninger om medlemsstaternes støtteordninger, undersøgte de nationale ordninger for støtte til transporttjenester, som fandtes på det tidspunkt, hvor revisionen fandt sted, og førte i forbindelse med revisionen af projekter samtaler med udvalgte nationale myndigheder, som deltager i Marco Polo-programudvalget.
11. Som supplement til dette arbejde blev der ført samtaler med relevante enheder og foretaget kontrol på stedet af de opnåede resultater i 16 afsluttede trafikoverflytningsprojekter (den type projekter, der udgør programmernes kerne, jf. punkt 8) i Belgien, Tyskland, Frankrig, Italien, Luxembourg og Nederlandene (oplysninger om projektindhold og resultater findes i **bilag I**). I **tekstboks 2** gives en kort beskrivelse af to af de undersøgte projekter.
12. De 16 undersøgte projekter tegnede sig for 19,5 millioner euro i forpligtelser og 11,4 millioner euro i betalinger. Den ene halvdel af dem blev godkendt under Marco Polo I, den anden under Marco Polo II. Fire var nærskibsfartsprojekter, ét projekt kombinerede jernbanetransport og indlandsskibsfart, og de resterende 11 var jernbaneprojekter. Fjorten af støttemodtagerne i de 16 projekter var konsortier bestående af store transportvirksomheder, nationale jernbaneselskaber eller internationale rederier.

## EKSEMPLER PÅ UNDERSØGTE MARCO POLO-PROJEKTER

- a) Sirius 1 var et jernbaneprojekt for transport af naturligt mineralvand fra det franske produktionsanlæg til forskellige logistiske platforme i Tyskland. Formålet var at øge kapaciteten, forbedre kundeservicen og bidrage til at opfylde virksomhedens mål med hensyn til CO<sub>2</sub>-fodaftryk (en reduktion på 40 % fra 2008 til 2012 inden for virksomhedens direkte ansvarsområde og for alle varemærker).



© Den Europæiske Revisionsret

**Vand læsses på tog på produktionsanlægget  
S.A. des Eaux Minérales d'Evian.**

- b) Gulf Stream er et nærskibsfartsprojekt, som tilbyder alternativ godstransport mellem Nordspanien og Sydengland. Der er tale om en ro-ro-transport med overfarter begge veje hver weekend mellem den spanske havn Santander og Poole på den engelske sydkyst for at løse det problem, at lastbiler ikke må køre på det franske vejnet i weekenden.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

**Lastbiler kører fra borde med gods til levering i løbet  
af weekenden.**

# BEMÆRKNINGER

## PROGRAMMERNE HAR IKKE VÆRET EFFEKTIVE

### DE LEVEREDE OUTPUT LÅ LANGT UNDER DET FORVENTEDE ...

13. I lovgivningen var der fastsat kvantificerede årlige mål for den trafikoverflytning, de to programmer skulle sikre. For Marco Polo I var det årlige mål 12 milliarder tkm. For Marco Polo II blev det årlige mål forhøjet til »en væsentlig del« på 20,5 milliarder tkm<sup>5</sup> på grundlag af et forslag om en finansieringsramme på 740 millioner euro, der også skulle omfatte infrastrukturstøtte. Selv om beløbene til infrastruktur blev afvist i løbet af lovgivningsproceduren, blev det oprindelige mål stort set fastholdt.
14. En sammenligning mellem de fastsatte mål og de rapporterede programresultater viser, at resultaterne konsekvent lå langt under det forventede (jf. **tabel 1**).
15. De rapporterede data om trafikoverflytning er kun endelige for Marco Polo I og viser, at 22,1 milliard tkm gods blev overflyttet fra vejtransport til andre transportformer. Dette resultat svarer til, at 1 230 000 lastbilsture på 1 000 km (afstanden mellem Berlin og Paris) med 18 ton gods blev flyttet væk fra vejene<sup>6</sup>, men det var kun 46 % af det mål, der var fastsat for programmet.
16. I perioden fra 2007 til 2010 realiserede Marco Polo II kun 23,9 % af den planlagte trafikoverflytning (jf. **tabel 1**). Marco Polo II løber stadig, men det vil ikke være muligt at opfylde målet om at overflytte en væsentlig del på 20,5 milliarder tkm pr. år, da der ikke har været tilstrækkelig respons på de årlige indkaldelser af projektforslag. De programmidler, der blev stillet til rådighed, vil derfor ikke kunne sikre, at målet opfyldes, heller ikke selv om samtlige projekter lykkes fuldt ud.

<sup>5</sup> I artikel 1 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1692/2006 af 24. oktober 2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003 hedder det, at programmet har til formål: »at [overflytte] en væsentlig del af den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstrafik, målt i tonkilometer«. Ifølge betragtning 2 til samme forordning var den anslåede årlige vækst i den internationale vejgodstransport 20,5 milliarder tkm. I betragtning 4 til samme forordning anføres det, at programmet bør bidrage til at overflytte »mindst den forventede samlede vækst i den internationale vejgodstransport, men helst mere«.

<sup>6</sup> Kilde: EACI-præsentation ved »MP Info Day« den 28. juni 2012.

### ... OG DER BLEV IKKE FLYTTET MEGET GODS VÆK FRA VEJENE

- 17.** For Marco Polo I var det meningen, at programstøtten allerede i 2003 skulle overflytte mindst den forventede samlede stigning i vejgodstransporten. I forbindelse med Marco Polo II blev målet ændret, så der nu var tale om, at »en væsentlig del« af den forventede samlede vækst i vejgodstrafikken skulle overflyttes. Det fremgår af **figur 3**, som bygger på data fra Kommissionen (GD Eurostat), at vejtransporten i 2003 tegnede sig for 46 % af den samlede godstransport i EU, mens søtransport, jernbane og indlandsskibsfart tegnede sig for henholdsvis 38 %, 11 % og 3,5 %. I 2010 var vejtransportens samlede andel steget til 50 % af al godstransport, mens søtransportens andel var faldet til 33 %. Jernbanetransporten og indlandsskibsfarten lå fortsat på henholdsvis 11 % og 4 %.

TABEL 1

### TRAFIKOVERFLYTNING UNDER MARCO POLO-PROGRAMMERNE — MÅL SAMT PLANLAGT OG RAPPORTERET OVERFLYTNING AF GODSMÆNGDER I MILLIARDER TKM (RETTENS BEREGNINGER BASERET PÅ DOKUMENTATION FRA KOMMISSIONEN OG EACI<sup>1</sup>)

|                                | Årlige mål                                              | Planlagt overflytning <sup>2</sup> | Rapporteret overflytning (rapporteret af EACI) | Opfyldelse i % <sup>3</sup> |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------------|
| <b>Marco Polo I</b>            |                                                         |                                    |                                                |                             |
| 2003                           | 12,00                                                   | 12,40                              | 7,25                                           | 58,51                       |
| 2004                           | 12,00                                                   | 14,38                              | 6,33                                           | 43,99                       |
| 2005                           | 12,00                                                   | 9,53                               | 4,95                                           | 51,94                       |
| 2006                           | 12,00                                                   | 11,40                              | 3,55                                           | 31,17                       |
| <b>Marco Polo I i alt</b>      | <b>48,00</b>                                            | <b>47,71</b>                       | <b>22,08</b>                                   | <b>46,28</b>                |
|                                | gennemsnit for Marco Polo I                             |                                    |                                                | 46,00                       |
| <b>Marco Polo II</b>           | <sup>4</sup>                                            |                                    |                                                |                             |
| 2007                           | 20,50                                                   | 27,83                              | 10,02                                          | 36,00                       |
| 2008                           | 20,50                                                   | 16,33                              | 3,40                                           | 20,82                       |
| 2009                           | 20,50                                                   | 15,68                              | 2,82                                           | 17,98                       |
| 2010                           | 20,50                                                   | 14,15                              | 3,40                                           | 24,03                       |
| 2011                           | 20,50                                                   | 13,70                              | 0,00                                           | 0,00                        |
| <b>Marco Polo II 2007-2011</b> | <b>102,50</b>                                           | <b>87,69</b>                       | <b>19,64</b>                                   | <b>22,40</b>                |
|                                | gennemsnit for Marco Polo II 2007-2010 (pr. 31.12.2012) |                                    |                                                | 19,16                       |
| <b>Tilsammen</b>               | <b>150,50</b>                                           | <b>135,40</b>                      | <b>41,72</b>                                   |                             |

<sup>1</sup> Under anvendelse af de seneste foreliggende data pr. 31.12.2012.

<sup>2</sup> De mængder, der efter planen skulle overflyttes i henhold til de tilskudsftaler, der er underskrevet af Kommissionen og, siden marts 2008, EACI.

<sup>3</sup> Mængder, som ifølge rapporterne er overflyttet, i forhold til planlagte overflyttede mængder.

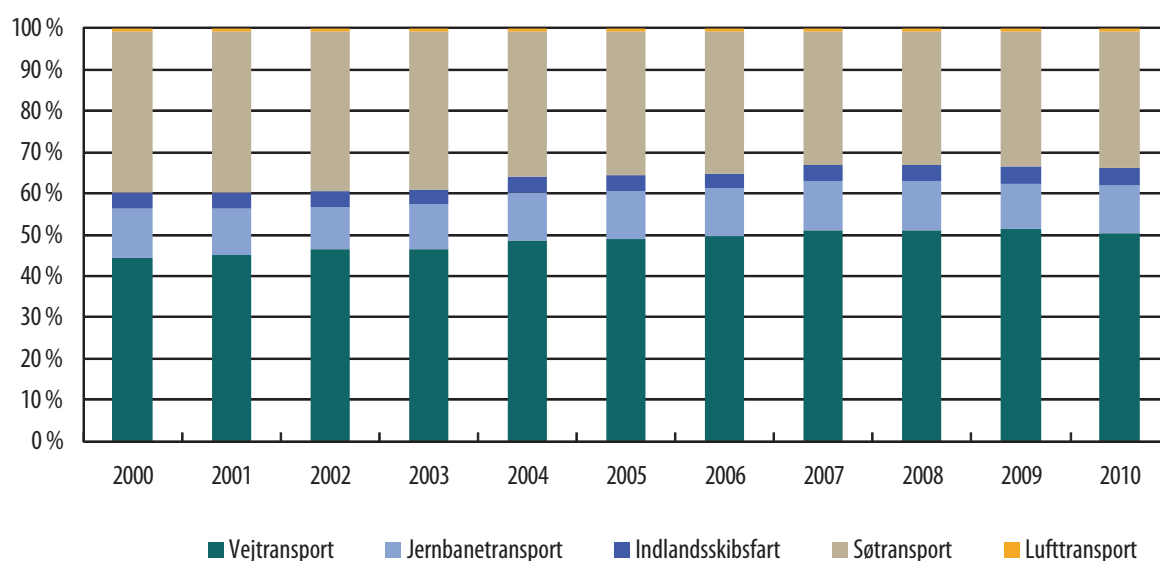
<sup>4</sup> For Marco Polo II bør det årlige mål være en »væsentlig del« på 20,5 milliarder tkm.

- 18.** Som følge af den finansielle og økonomiske krise, der begyndte i 2007, er transportvolumenerne generelt faldet. For nogle transportformer er der registreret store tab: jernbanetransporten er faldet med 17,9 % og indlandsskibsfarten med 10,6 %<sup>7</sup>. Da krisen indtraf, sænkede vejtransportørerne deres priser for at holde køretøjerne i gang. Dette modvirkede incitamenterne til at skifte til andre transportformer end vejtransport og gav tværtimod incitament til at skifte fra andre transportformer til vejtransport (omvendt trafikoverflytning), hvilket viser, at den nuværende programudformning er sårbar over for cykliske ændringer.
- 19.** Den rapporterede trafikoverflytning på 22,1 milliard tkm under Marco Polo I udgjorde kun 0,3 % af EU's samlede internationale vejgodstransport og ca. 25 % af stigningen i den internationale vejgodstransport i samme periode. Den væsentligste årsag til dette er, at den faktiske vækst i den internationale vejgodstransport fra 2003 til 2006 (113,7 milliarder tkm) var meget større end oprindeligt anslået (48 milliarder tkm).

<sup>7</sup> Kilde: Eurostat, »Statistics in Focus« 13/2012 af 21.2.2012.

FIGUR 3

**ANVENDELSEN AF TRANSPORTFORMER TIL GODSTRANSPORT INDEN FOR EU, NATIONALT OG INTERNATIONALT OVER TID (DATA LEVERET TIL RETTEN FRA EUROSTAT)**

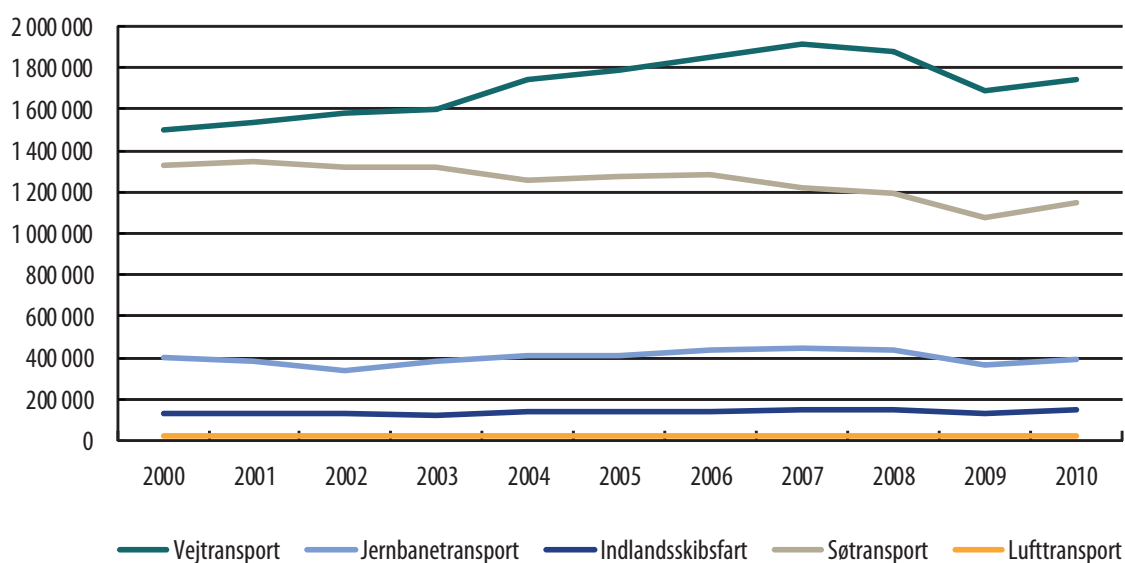


Kilde: Eurostat.

20. Da revisionen fandt sted, var kun nogle få projekter under Marco Polo II afsluttet, og det var for tidligt at foretage en endelig vurdering af deres effektivitet og potentielle virkninger. I betragtning af de disponible budgetbevillinger og den begrænsede udnyttelse af dem er det imidlertid ikke sandsynligt, at programmet vil få en betydelig effekt med hensyn til at flytte trafik væk fra vejene (jf. **tabel 2**).
21. Vejgodstransport er stadig den dominerende transportform, mens jernbanetransporten og indlandsskibsfarten fortsat ligger på et meget beskedent niveau. **Figur 4** viser, at vejgodstransportens volumener før 2007 steg år for år, at de transporterede volumener fra 2007 til 2009 faldt for alle transportformer på grund af krisen, og at de transporterede volumener igen steg klart fra 2009, primært ved vækst i vejgodstransporten og søtransporten, mens jernbanetransporten og indlandsskibsfarten ikke formåede at øge deres markedsandel.

FIGUR 4

**EU-GODSTRANSPORTEN FORDELT PÅ TRANSPORTFORMER I MILLIONER TKM  
(DATA FRA FIGUR 3 UDTRYKT I PROCENT PR. TRANSPORTFORM)**



Kilde: Eurostat.

## DEN REELLE EFFEKT KAN IKKE VURDERES

- 22.** Programmidlerne skulle bidrage til at opfylde de politiske mål om at mindske godstransportens miljømæssige indvirkninger, aflaste vejnettet og forbedre trafikikkerheden. Retten noterede sig Kommissionens skøn, ifølge hvilke der for hver euro, der blev investeret i Marco Polo I-programmet, blev skabt miljømæssige fordele til en værdi af 13,30 euro<sup>8</sup>.
- 23.** De foreliggende data om trafikoverbelastning og trafikulykker gør det imidlertid ikke muligt at vurdere den reelle effekt, fordi Eurostat ikke har en anerkendt, officiel metode og ingen harmoniserede statistiske data om trafikoverbelastning, og fordi dataene om trafikulykker er ufuldstændige. Selv om det er almindeligt anerkendt, at alternativerne til vejtransport normalt indebærer større fordele for samfundet som helhed, vil investeringernes reelle løftestangseffekt desuden sandsynligvis blive langt mindre. Det skyldes, at de data, der blev anvendt i Marco Polo-beregneren<sup>9</sup> fra 2004 til 2010, var forældede og derfor unøjagtige. Siden 2004 er vejtransporten gradvis blevet renere takket være forskning og innovation<sup>10</sup>. Kommissionen tog ikke dette i betragtning i forbindelse med sine indkaldelser af forslag fra 2005 til 2010. Først ved indkaldelsen af forslag i 2011 blev der anvendt nye koefficienter og en ny metode til at kvantificere effekten af godstransport med jernbane, indlandsskibsfart og nærskibsfart. I nogle tilfælde er disse transportformer ikke meget mere fordelagtige end vejtransport (jf. **bilag II**). For eksempel er der ikke længere nogen stor forskel mellem vejtransport og transport med dieseldrevne tog, små pramme eller konventionelt drevne ro-ro-passagerfærger (ro-pax-skibe), der sejler med en hastighed på 20-23 knob. Hvis ro-pax-skibene sejler hurtigere end 23 knob, vil det endog være bedre for miljøet at transportere godset med lastbil.

<sup>8</sup> EACI-præsentation ved »MP Info Day« den 28. juni 2012.

<sup>9</sup> »Marco Polo-beregneren« er et automatiseret regneark, der sammenligner de teoretiske eksterne omkostninger ved miljøfaktorer (f.eks. luftforurening, klimaændringer, støj) og socioøkonomiske faktorer (f.eks. ulykker, trafikoverbelastning og infrastruktur). Resultatet gives i euro pr. tkm for vejtransportløsningen og for den alternative, multimodale transportløsning, som der ansøges om (jernbane, indlandsskibsfart og nærskibsfart).

<sup>10</sup> Ecorys: »Ex ante Evaluation Marco Polo II (2007-2013)«, 15. juni 2004. Her anføres det på s. 56, at lastbiler med moderne motorer kan være en mere miljøvenlig løsning end skibe med forældede motorer eller højhastighedsmotorer.

## DER BLEV IKKE INDSENDT TILSTRÆKKELIG MANGE RELEVANTE PROJEKTFORSLAG ...

- 24.** Finansieringen af projekter under dette program er et af de få tilfælde, hvor EU-midlerne skal udbetales på grundlag af resultater. Retten anerkender, at EACI har procedurer, som sikrer, at EU-midlerne bruges på de projekter, der bedst opfylder udvælgelseskriterierne. Normalt bliver der imidlertid ikke foreslået tilstrækkelig mange højqualitetsprojekter (kun i 2004 blev der indgået forpligtelser for alle de disponible midler, jf. **tabel 2**).
- 25.** Marco Polo-programmerne har derfor problemer med at absorbere midlerne. Af de 101,8 millioner euro, der kunne ydes som finansiel støtte under Marco Polo I, blev kun 41,8 millioner euro (41 %) udbetalt<sup>11</sup>. Marco Polo II har et programbudget på 450 millioner euro, hvoraf kun 77,8 millioner euro (25 % af det disponible budget) var blevet udbetalt ultimo 2012, primært som forskud. Der er derfor sandsynlighed for, at en væsentlig del af midlerne ikke vil blive anvendt og dermed ikke vil bidrage til at nå de overordnede mål.

<sup>11</sup> Heraf 1,4 millioner euro til to katalysatorprojekter, der ikke bidrog til trafikoverflytning: EU-midlerne blev ydet til ombygning af et lokomotiv og udarbejdelse af projektgennemførelsesrapporter.

TABEL 2

## OVERSIGT OVER PROJEKTER OG DISPONIBLE MIDLER, FORPLIGTELSE OG UDBETALTE MIDLER UNDER MARCO POLO-PROGRAMMERNE I MILLIONER EURO (RETTENS BEREGNINGER PÅ GRUNDLAG AF DOKUMENTATION FRA KOMMISSIONEN OG EACI<sup>1</sup>)

|                            | Antal projekter | Disponibelt budget | Forpligtelser | Forpligtelser som % af det samlede budget | Udbetalte midler | Udbetalte midler som % af det samlede budget |
|----------------------------|-----------------|--------------------|---------------|-------------------------------------------|------------------|----------------------------------------------|
| <b>Marco Polo I</b>        |                 |                    |               |                                           |                  |                                              |
| 2003                       | 13              | 15,0               | 13,0          | 86,7                                      | 7,3              | 48,7                                         |
| 2004                       | 12              | 20,4               | 20,4          | 100,0                                     | 12,3             | 60,3                                         |
| 2005                       | 15              | 30,7               | 21,4          | 69,7                                      | 12,8             | 41,7                                         |
| 2006                       | 15              | 35,7               | 18,9          | 52,9                                      | 9,4              | 26,3                                         |
| <b>Marco Polo I i alt</b>  | <b>55</b>       | <b>101,8</b>       | <b>73,7</b>   | <b>77,3</b>                               | <b>41,8</b>      | <b>41,1</b>                                  |
| <b>Marco Polo II</b>       |                 |                    |               |                                           |                  |                                              |
| 2007                       | 20              | 58,0               | 45,4          | 78,3                                      | 18,7             | 32,2                                         |
| 2008                       | 28              | 59,0               | 34,4          | 58,3                                      | 9,9              | 16,8                                         |
| 2009                       | 21              | 66,3               | 61,9          | 93,4                                      | 23,2             | 35,0                                         |
| 2010                       | 30              | 64,0               | 52,2          | 81,6                                      | 17,1             | 26,7                                         |
| 2011                       | 18              | 56,9               | 33,6          | 59,1                                      | 8,8              | 15,5                                         |
| <b>Marco Polo II i alt</b> | <b>117</b>      | <b>304,2</b>       | <b>227,5</b>  | <b>74,1</b>                               | <b>77,7</b>      | <b>25,5</b>                                  |
| <b>Tilsammen</b>           | <b>172</b>      | <b>406,0</b>       | <b>301,2</b>  |                                           | <b>119,5</b>     |                                              |

<sup>1</sup> Under anvendelse af de seneste foreliggende data pr. 31.12.2012.

**... FORDI MARKEDSSITUATIONEN OG ADGANGSBETINGELSERNE  
IKKE GAV VIRKSOMHEDERNE INCITAMENT TIL AT DRAGE FORDEL AF  
ORDNINGEN**

**26.** Den lave bevillingsudnyttelse skyldes primært ændrede markedssituation (jf. punkt 18), men en anden væsentlig årsag er, at det har vist sig at være en langvarig, risikabel, kompliceret og dyr proces at få støtte fra Marco Polo-programmerne:

- a) I gennemsnit tog det de reviderede støttemodtagere to år at få adgang til ordningen (fra den første projektidé til underskrivelsen af tilskudsaftalen). Inden for denne periode gik der i gennemsnit et år fra fristen for indsendelse af forslag til underskrivelsen af tilskuds-aftalen. Støttemodtagerne erklærede samstemmende, at det er for lang tid at vente i et ustabilt erhvervmiljø. Retten konstaterede i flere tilfælde, at støttemodtagerne havde mistet kunder, mens de ventede. Af hensyn til principperne om retfærdig behandling og fair konkurrence tillod Kommissionen og EACI ikke, at de oprindelige ruter, produkter, afsendelsessteder og bestemmelsessteder blev ændret, men det medførte, at 53 af de 154 projekter, der blev udvalgt fra 2003 til 2010, aldrig kom i gang eller hurtigt gik i stå (34 %). Disse projekter tegnede sig for 64,2 millioner euro i forpligtelser og 3,7 millioner euro i betalinger
- b) Investeringer i supplerende infrastruktur foretages helt og holdent for støttemodtagerens egen risiko: Selv om lovgivningen giver mulighed for delvis finansiering af infrastruktur, giver finansieringsmekanismen normalt kun mulighed for et volumenbaseret tilskud pr. overflyttet tkm, og det gør det i praksis umuligt at medfinansiere infrastrukturinvesteringer under programmet.
- c) Ifølge modtagerne er programbetingelserne alt for komplekse og passer ikke ind i virksomhedernes daglige drift, hvilket forklarer, hvorfor mange støttemodtagere hyrede konsulenter til at stå for papirarbejdet<sup>12</sup>
- d) Det er også dyrt at deltage i Marco Polo-programmerne<sup>13</sup>: De 16 reviderede støttemodtageres omkostninger til udarbejdelse af en ansøgning beløb sig i gennemsnit til 105 000 euro, opgjort på grundlag af rejseudgifterne for de ansatte, der var stillet til rådighed af konsortiemedlemmerne, konsulenthonorarer og mandmåneder leveret af støttemodtagernes personale.

<sup>12</sup> I 14 af de 16 reviderede projekter, 87 %, anvendte støttemodtagerne konsulenter.

<sup>13</sup> Betragtning 4 til forordning (EF) nr. 1692/2006 og betragtning 8 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 923/2009 af 16. september 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006 (EUT L 266 af 9.10.2009, s. 1) udtrykte en forventning om, at mange små og mellemstore virksomheder (SMV'er) ville deltage i Marco Polo II. På grund af programmernes kompleksitet, de høje omkostninger og de høje tærskler for berettigelse til medfinansiering var kun 24 % af modtagerne under Marco Polo SMV'er (kilde: data fra EACI).

## DET ER USIKKERT, HVOR MEGET TRAFIK DER RENT FAKTISK BLEV FLYTTET VÆK FRA VEJENE ...

- 27.** Kolonne 4 i **tabel 1** viser de godsvolumener, der ifølge rapporterne blev overflyttet. Retten kunne ikke opnå sikkerhed for, at disse tal er pålidelige. I forbindelse med opgradering af eksisterende tjenester var det for det første blevet anmeldt, hvor store godsvolumener der blev transporteret på de pågældende ruter før projektstart, og EACI accepterede disse anmeldelser uden kontrol (disse mængder fratrækkes ved projektafslutningen, så den øgede trafikoverflytning kan beregnes). For det andet viste de første efterfølgende finansielle revisioner af det rapporterede volumen af trafikoverflytning, som EACI først afsluttede i 2011, at der var fejl<sup>14</sup>, og at rapporteringen i ét tilfælde var baseret på bruttovægt i stedet for nettovægt.
- 28.** Retten undersøgte 16 projekter og konstaterede, at kun ét projekt havde nøjagtige tal for de godsmængder, der blev vejjet ved ankomst til terminalerne. I seks tilfælde var det værktøj, der blev anvendt til at registrere nettovægten, ikke til rådighed, så Retten kunne teste det på stedet. I de resterende ni tilfælde viste værktøjet ved Rettens test, at revisionssporet var af begrænset pålidelighed, og at der var en øget risiko for overbetalinger. I ét projekt var der f.eks. ingen vægtangivelse på transportdokumentet (CMR<sup>15</sup>), og i et andet gav en sammenholdelse af vægtangivelsen i systemet med vægtangivelsen på de tilsvarende CMR'er ingen match, og støttemodtageren var ikke sikker på, om han havde rapporteret bruttovægt eller nettovægt til EACI.

## ... I HALVDELEN AF DE UNDERSØGTE PROJEKTER ER BÆREDYGTIGHEDEN BEGRÆNSET ...

- 29.** Eftersom det ikke ville tjene noget formål at finansiere enkeltstående projekter, som ikke er bæredygtige, forventes det, at de finansierede projekter bliver bæredygtige i løbet af deres levetid, dvs. inden for højst tre år, og at de fortsætter efter denne periode. Selv om bæredygtighed specifikt er fastsat som et af finansieringsvilkårene i forordningerne<sup>16</sup>, er dette ikke en af betingelserne i de underskrevne tilskudsftaler, og der blev ikke foretaget nogen bæredygtighedskontrol efter projektafslutningen.

<sup>14</sup> I én rapport konstaterede EACI ved forudgående kontrol en fejl på 20 %.

<sup>15</sup> Et CMR-fragtbrev er et dokument, der anvendes i forbindelse med international vejgodstransport i henhold til konventionen om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej (en FN-konvention underskrevet i Genève den 19. maj 1956).

<sup>16</sup> Artikel 5, stk. 1, litra a), i Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo-programmet) (EFT L 196 af 28.2003, s. 1) og bilag I til forordning (EF) nr. 1692/2006.

**30.** Desuden har de vanskelige driftsforhold, navnlig i jernbanesektoren, bidraget til projekternes ringe bæredygtighed. Støttemodtagere, der har etableret jernbanetjenester, har stået over for store operationelle risici og i driftsfasen haft problemer med de nationale jernbaneselskaber på grund af uforudset vedligeholdelsesarbejde, jernbane- og havnestrejker og manglende interoperabilitet. I ét af de undersøgte projekter førte dette til aflysning af 20 % af de planlagte afgange set over hele projektperioden. I et andet projekt var der i det tredje driftsår 44 begivenheder, der forårsagede leveringsforsinkelser og driftsafbrydelser på i alt mere end en uge. I et tredje projekt var støttemodtageren nødt til at skifte lokomotiv fire gange på ruten fra det rumænske produktionsanlæg til distributionscenteret i det nordlige Italien.

**31.** Mange af programmets støttemodtagere valgte derfor at afslutte deres projekter, længe før kontraktperioden udløb, og mange af dem, der gennemførte deres projekter, indstillede tjenesten eller ændrede den væsentligt, da projektf finansieringen ophørte. For 6 af de 16 projekter, som Retten undersøgte, gjaldt det, at den støttede tjeneste ikke længere var i drift, da revisionen fandt sted (fordi der ikke var tilstrækkelig efterspørgsel, eller fordi en af partnerne trak sig ud eller gik konkurs). To andre projekter fortsatte, men kun i begrænset omfang.

#### **... OG PROJEKTERNE VILLE OGSÅ VÆRE BLEVET IVÆRKSAT UDEN EU-FINANSIERING**

**32.** Med hensyn til de Marco Polo-projekter, som Retten undersøgte, fremgik det af det indhentede bevis, at EU-finansieringen satte støttemodtagerne i stand til at iværksætte projekterne tidligere, udvide tjenesternes omfang eller få et tidligere afkast på deres investeringer.

**33.** Retten fandt dog også alvorlige indikationer på dødvægt:

- 13 af de 16 reviderede støttemodtagere bekræftede, at de også ville have iværksat og drevet transporttjenesterne uden støtte
- Ecorys anfører i sin evaluering, at hovedparten af projekterne også ville være blevet iværksat uden støtte<sup>17</sup>
- Kommissionen, der forvalter programmet, anfører i sin seneste rapport til Europa-Parlamentet og Rådet<sup>18</sup>, at »42 % af modtagerne meddelte [...], at deres projekter uden tvivl ville være blevet gennemført uden Marco Polo-støtte«.

<sup>17</sup> Ecorys: »Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006)«, 7. november 2007, punkt 3.6.

<sup>18</sup> COM(2012) 675 final af 21. november 2012, s. 6.

34. Forklaringen på dette er, i) at man af prishensyn alligevel vil bruge sø-transport, jernbane eller indlandsskibsfart til transport af tungt gods over store afstande, især hvis forsendelserne kan planlægges i forvejen, og ii) at Marco Polo-finansieringen dækker en så lille del af de samlede projektkomkostninger, at den ikke kan betragtes som et reelt incitament (i de 16 projekter, som Retten undersøgte, dækkede støtten kun 2,8 % af det beløb, modtagerne havde investeret).

<sup>19</sup> Ecorys: »Ex ante Evaluation Marco Polo II (2007-2013)«, 15. juni 2004, kapitel 6.3.

### **DEN DAGLIGE FORVALTNING AF ORDNINGEN ER GRADVIS BLEVET BEDRE ...**

35. I overensstemmelse med Kommissionens almindelige praksis følger EACI's arbejde et årligt arbejdsprogram, der er godkendt af Kommissionen. Kommissionen overvåger den daglige forvaltning af Marco Polo-programmerne ved hjælp af EACI's kvartalsrapporter, kvartalsvise og halvårslige koordineringsmøder og kvartalsvise møder i styringsudvalget. En fuldtidsansat politisk koordinator i Kommissionen er i regelmæssig kontakt med EACI's ledelse og personale og deltager i arbejds møder og somme tider i besøg på stedet. EACI udarbejder en årlig aktivitetsrapport, hvor de faktiske resultater sammenholdes med den årlige arbejdsplan.
36. Retten konstaterede, at EACI over tid har forbedret sin forvaltning af Marco Polo-projekterne, blandt andet ved at i) stramme projektudvælgelsesproceduren for at sikre, at der kun udvælges høj kvalitetsprojekter, ii) etablere en helpdesk og funktionspostkasser for potentielle ansøgere, hvilket støttemodtagerne betragtede som nyttigt og effektivt, iii) bidrage til Kommissionens videnbase med analytiske rapporter, iv) regelmæssigt overvåge de finansierede projekter og v) sørge for færre betalingsforsinkelser.

### **... MEN MARKEDSBEHOVENE VAR IKKE BLEVET ANALYSERET TILSTRÆKKELIGT ...**

37. Hensigten med Marco Polo-programmerne var at yde delvis kompensation for de betragtelige udgifter, som det kræver at etablere nye eller videreudvikle eksisterende transporttjenester, og forventningen var, at et øget udbud af sådanne tjenester ville skabe efterspørgsel på markedet (en top-down-metode til stimulering af efterspørgslen<sup>19</sup>).

- 38.** Strukturen i begge Marco Polo-programmerne var baseret på et forslag fra Kommissionen<sup>20</sup>, som byggede på resultatet af en høring af interessenterne før starten af hvert program<sup>21</sup>.
- 39.** Efter Rettens mening er dette imidlertid ikke tilstrækkeligt, eftersom virksomhederne under normale markedsforhold kun vil skifte fra vejtransport til andre transportformer, hvis omstændighederne (sædvanligvis prisen, tiden, tjenestens pålidelighed, forsendelsernes volumen og afstanden til terminalerne) kræver det. For at udforme et velfungerende program for støtte til transporttjenester burde man derfor først have foretaget en analyse af, hvorfor der ikke under normale markedsforhold blev etableret eller udviklet multimodale transporttjenester, og hvordan de potentielle hindringer eller barrierer for etablering eller udvikling af sådanne tjenester kunne overvindes.
- 40.** Siden 2007 er Marco Polo-programmernes effektivitetspotentiale faldet yderligere på grund af eksterne faktorer: Den finansielle og økonomiske krise har reduceret de samlede transporterede volumener (jf. punkt 18), og de nationale jernbaneselskabers beslutning om af hensyn til de interne omkostninger ikke længere at levere enkelte vogne har tvunget mindre virksomheder til straks at skifte fra multimodal transport til vejtransport. Der kan endog forventes en omvendt trafikoverflytning (fra skib til landevej) på grund af nyligt vedtagen lovgivning<sup>22</sup>.

#### ... OG DER KUNNE VÆRE TRUFFET AFHJÆLPENDE FORANSTALTNINGER TIDLIGERE

- 41.** I 2007 blev det påpeget i en evalueringsrapport<sup>23</sup>, at der var en række problemer i det første Marco Polo-program — f.eks. at der var fastsat uhensigtsmæssige tærskler, at reglerne vedrørende tkm var ufleksible, og at reglerne for indsendelse og udvælgelse af projektforslag og indgåelse af kontrakter var uklare og komplekse. Fra sin projekt- og programovervågning var Kommissionen imidlertid allerede tidligere (fra marts 2006) bekendt med forsinkelser i projektgennemførelsen og vanskeligheder med hensyn til at nå målet.

<sup>20</sup> KOM(2002) 54 endelig af 4. februar 2002.

<sup>21</sup> Ecorys: »Ex ante Evaluation Marco Polo II (2007-2013)«, 15. juni 2004, kapitel 2 og 7.

<sup>22</sup> Skibsfartens brændstofomkostninger vil stige betragteligt fra 2015 som følge af de nye regler om svovl og nye generelle svovlgrænser, der blev vedtaget i september 2012. Det vil flytte en del af det gods, der nu transporteres med skib, tilbage på vejene. Kilde: »Technical report« af 13.12.2010 fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og KOM(2011) 439 endelig af 15. juli 2011.

<sup>23</sup> Ecorys: »Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006)«, 7. november 2007.

- 42.** I 2008 anviste en konsekvensanalyse<sup>24</sup> en række mulige løsninger til forbedring af programmerne, herunder en komplet revision af retsgrundlaget, afbrydelse af programmet og ændringer i Marco Polo II. Kommissionens forslag omfattede kun budgetmæssige og tekniske ændringer af Marco Polo II<sup>25</sup> (f.eks. at støttebeløbet skulle fordobles, at tomme containere og køretøjer skulle medregnes i den støtteberettigede godsmængde, at en række tærskler skulle sænkes, og at fleksibiliteten skulle øges), der skulle gøre programmet mere attraktivt. Disse foranstaltninger afhjalp imidlertid ikke de væsentlige programsvagheder, som er beskrevet i det foregående.
- 43.** Kommissionen foretog heller ikke en dybtgående vurdering af medlemsstaternes nationale ordninger for støtte til multimodalitet, så den kunne tage ved lære af disse med henblik på en mulig omarbejdning af Marco Polo-programmerne. Retten mener, at det er muligt at lære af de nationale programmer, der med begrænsede administrative udgifter arbejder på efterspørgselssiden ved at udbetale faste beløb direkte til transportvirksomheder, der vælger at flytte lastbiler eller containere fra vejtransport til skibsfart eller jernbanetransport (f.eks. »Ecobonus« og »Ferrobonus« i Italien<sup>26</sup>). I ét land (Østrig) yder de nationale ordninger også støtte til infrastrukturinvesteringer, og denne støtte beregnes på grundlag af forholdet mellem den forventede trafikoverflytning og den faktiske volumenoverflytning.

<sup>24</sup> SEK(2008) 3022 af 10. december 2008, løsning C.

<sup>25</sup> Forordning (EF) nr. 923/2009.

<sup>26</sup> De italienske myndigheder forvaltede begge programmer med et budget på 235 millioner euro (hvoraf 193,5 millioner euro blev udbetalt, hvilket giver en udnyttelsesgrad på 82,3 %), med 15 fuldtidsbeskæftigede (FTÆ) og med omkostninger på kun 970 000 euro pr. år, hvilket bringer de administrative omkostninger ned på 1,2 % af det samlede programbudget.

## KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

- 44.** Marco Polo-programmerne skal bidrage til at opfylde det transportpolitiske mål om at udvikle alternativer til vejtransport af gods inden for EU. Retten konstaterede, at programmerne var ineffektive, for så vidt som i) de fastsatte mål kun i meget begrænset omfang var blevet opfyldt, ii) programmerne ikke flyttede ret meget gods væk fra vejene, og iii) der ikke foreligger data, som kan anvendes til at vurdere de forventede fordele, der vil være i form af mindske af godstransportens miljømæssige indvirkninger, aflastning af vejnettet og forbedring af trafiksikkerheden.
- 45.** Den anvendte betalingsmekanisme gjorde udbetalingen af EU-støtte betinget af de opnåede resultater, og projekterne indebar normalt større fordele for samfundet som helhed. Der blev imidlertid ikke indsendt tilstrækkelig mange relevante projektforslag på grund af markedssituationen, og fordi betingelserne afskrækkede virksomhederne (langvarige procedurer, store risici, kompleksitet og høje administrative omkostninger). Endvidere skal det anføres, i) at det er usikkert, hvor meget trafik der rent faktisk blev flyttet væk fra vejene, ii) at omfanget af de finansierede tjenester (projekter) i mange tilfælde blev væsentlig begrænset, eller tjenesterne blev indstillet, og iii) at der foreligger bevis for, at mange af projekterne også ville være blevet iværksat uden EU-finansiering.
- 46.** Den daglige forvaltning af programmerne er blevet bedre over tid. Blandt andet sikrer en solid projektudvælgelsesmetode, at der kun udvælges høj kvalitetsprojekter. Kommissionen foretog imidlertid ikke en tilstrækkelig markedsanalyse for at vurdere potentialet for succes, den tog ikke højde for nye udviklinger, og den traf ikke afhjælpende foranstaltninger i tide for at tackle programmernes ineffektivitet.

### ANBEFALINGER

Rådet, Europa-Parlamentet og Kommissionen bør:

- a) overveje at ophøre med at yde EU-støtte til godstransporttjenester under en ordning med samme udformning som Marco Polo-programmerne (en top-down-metode til stimulering af efterspørgslen), der navnlig har ført til de svagheder, som er beskrevet i denne beretning (utilstrækkelig udbredelse på markedet, manglende dokumentation for målopfyldelse, tung administrativ byrde, ringe bæredygtighed og dødvægt)
- b) stille som betingelse for en eventuel videre finansiering af sådanne projekter, at der foretages en forudgående konsekvensanalyse, som dokumenterer, at der er tale om EU-merværdi og i hvilket omfang. Det vil kræve en detaljeret markedsanalyse med henblik på at vurdere, om der er en potentiel efterspørgsel fra virksomhederne, og at der tages hensyn til bedste praksis fra tilsvarende nationale støtteordninger. Kun hvis det vurderes, at der kan gennemføres en meningsfuld EU-foranstaltning på dette område, bør Kommissionen navnlig:

- i) fastsætte realistiske mål for de godsvolumener, der skal flyttes væk fra vejene, regelmæssigt gennemgå program-mets output og resultater og gribe hurtigt ind med henblik på at afhjælpe mangler med hensyn til opfyldelse af de fastsatte mål
- ii) gøre EU-finansieringen betinget af de opnåede resultater (f.eks. ved at indføre pro rata-betalinger for volumener, der er registreret som flyttet væk fra vejene)
- iii) vurdere behovene, begrænsningerne og betingelserne for at yde støtte til investeringer i infrastruktur og udstyr med henblik på at bære en del af den risiko, der påhviler virksomheder, som opfører anlæg til forøgelse af den mul-timodale transport
- iv) fortsat træffe foranstaltninger med henblik på effektivt at takle de tekniske, driftsmæssige og infrastrukturelle hin-dringer, der kan forringe projekternes effektivitet, f.eks. i forbindelse med grænseoverskridende jernbanetrafik
- v) sikre sig, at der foreligger fyldestgørende data til doku-mentation af de finansierede projekters resultater
- vi) reducere den tid, det tager at udvælge projekter og indgå kontrakter, helst til seks måneder
- vii) gøre det til en nødvendig betingelse, at de finansierede projekter er bæredygtige i mindst tre år efter projektets afslutning
- viii) takle problemet med dødvægt ved at behandle det i for-bindelse med projektevalueringen.

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Harald NOACK, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg på mødet den 24. april 2013.

*På Revisionsrettens vegne*



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA  
*Formand*

## NÆRMERE OPLYSNINGER OM DE UDVALGTE PROJEKTER

| Undersøgte projekter      | Indkaldelse | Land         | Kort beskrivelse af projektindholdet                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------|-------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Marco Polo I</b>       |             |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>AIN</b>                | 2003        | Belgien      | Forbedre den intermodale pram- og jernbanetransport til og fra havnen i Antwerpen: øge frekvensen i de eksisterende tjenester eller etablere nye tjenester med henblik på at forebygge problemer med trafikoverbelastning som følge af planlagt vejarbejde på Antwerpens ringvej. |
| <b>DUE LOKOMOTION</b>     | 2003        | Tyskland     | Et projekt, der leverer tjenester inden for jernbanetrækkraft og interoperabel »through-traction« med et nyt flerstrømslokomotiv til en bloktogstjeneste mellem München (Riem, Tyskland) og Cervignano del Friuli (Italien).                                                      |
| <b>BRIDGE OVER EUROPE</b> | 2004        | Nederlandene | En multimodal forbindelse (nærskibsfart/jernbane/landevej) til Den Iberiske Halvø med primært fokus på udstyr til 45-fods-containere, der udgør et bæredygtigt og omkostningseffektivt alternativ til syd-nord-syd vejtransport med påhængsvogn.                                  |
| <b>BASS</b>               | 2005        | Tyskland     | Et projekt til forøgelse af søtransportens andel i det samlede godstrafikvolumen mellem på den ene side Vest- og Centraleuropa og på den anden side de baltiske lande og Fællesskabet af Uafhængige Stater (SNG).                                                                 |
| <b>NEPOL EXPRESS</b>      | 2005        | Tyskland     | Et projekt til drift af en regelmæssig jernbaneforbindelse mellem Rotterdam (Nederlandene) og Poznan-Franowo (Polen).                                                                                                                                                             |
| <b>LUNA</b>               | 2006        | Italien      | En kombineret pendultogtjeneste, der forbinder Italien, Tyskland og de skandinaviske lande via Schweiz.                                                                                                                                                                           |
| <b>RAIL</b>               | 2006        | Belgien      | Projektet vedrører to jernbaneruter: til/fra Golbey (Frankrig) og til/fra det nordlige Spanien (Tarragona/Barcelona) via jernbane/vej-terminalen i Le Boulou (Frankrig), forbundet via et jernbaneknudepunkt.                                                                     |
| <b>LORRY RAIL</b>         | 2006        | Luxembourg   | En intermodal nord-syd-jernbanetjeneste til transport af uledsagede påhængsvogne mellem jernbaneterminalerne i Bettembourg (Luxembourg) og Le Boulou (Perpignan) ved hjælp af særlig teknologi.                                                                                   |

## BILAG I

| Undersøgte projekter    | Indkaldelse | Land         | Kort beskrivelse af projektindholdet                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-------------------------|-------------|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Marco Polo II</b>    |             |              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>GULF-STREAM</b>      | 2007        | Frankrig     | Et projekt til drift af en direkte maritim forbindelse mellem Poole (på Englands sydkyst) og Santander (Nordspanien) for lastbiler, der ikke kan køre gennem Frankrig på grund af weekendforbuddet på landets europæiske område.                                                                                                                                                                                                                 |
| <b>ITABEL EXPRESS</b>   | 2007        | Italien      | Regelmæssig bloktogsforbindelse fra Pescara (det centrale/sydlige Italien) til Mechelen (Belgien) til transport af husholdningsapparater.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>SIRIUS 1</b>         | 2007        | Frankrig     | Et projekt for jernbanetransport af vand fra det franske produktionsanlæg til det tyske marked.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>VIKING RAIL</b>      | 2007        | Tyskland     | Pendultog mellem Tyskland og Sverige, som skal forbinde leverandører af bildele i Tyskland med produktionsanlægget i Göteborg.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>EURO-REEFER RAIL</b> | 2008        | Nederlandene | Jernbanetjeneste til transport af mejeriprodukter og andre let fordærvelige produkter i kølecontainere med daglige afgang fra Genk (Belgien) til Busto Arsizio (Italien), fra Zabrze (Polen) til Salzburg (Østrig) og Piacenza og Padova (Italien), fra Busto Arsizio (Italien), Slawkow (Polen) og Budapest (Ungarn) til Zeebrugge (Belgien), fra München (Tyskland) til Duisburg (Tyskland), og fra Herne (Tyskland) til Norrköping (Sverige). |
| <b>KTS</b>              | 2008        | Italien      | Bloktog til at forbinde forskellige produktionsanlæg i Tyskland, Slovakiet og Rumænien med et distributionscenter i San Vito al Tagliamento (Italien).                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>OFE</b>              | 2008        | Belgien      | Et projekt til regelmæssig drift af en jernbanekorridor til transport af containere fra Zeebrugge og Antwerpen (Belgien) til Ottmarsheim (Frankrig).                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>SCADAE</b>           | 2008        | Italien      | Et projekt til etablering af en direkte rute fra de adriatiske havne Koper (Slovenien), Venedig, Ravenna og Ancona (Italien) til Thessaloniki (Grækenland), Istanbul og Izmir (Tyrkiet).                                                                                                                                                                                                                                                         |

SAMMENLIGNING AF MARCO POLO-BEREGNERENS KOEFFICIENTER OVER TID<sup>1</sup>

| Transportform      | Undertyper                            | 2003-indkaldelse <sup>2</sup> | 2004-indkaldelse <sup>3</sup> | 2011-indkaldelse, kun trafikoverflytning <sup>4</sup> |       |                         |                           |
|--------------------|---------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------|-------|-------------------------|---------------------------|
| Vejtransport       |                                       | 0,024                         | 0,035                         | 0,018                                                 |       |                         |                           |
| Jernbane-transport | Diesel                                | 0,012                         | 0,015                         | 0,015                                                 |       |                         |                           |
|                    | Elektrisk                             |                               |                               | 0,004                                                 |       |                         |                           |
| Indre vandveje     | 1000-1500T                            | 0,005                         | 0,010                         | 0,014                                                 |       |                         |                           |
|                    | 1500-3000T<br>(inkl. blandet/ ukendt) |                               |                               | 0,013                                                 |       |                         |                           |
|                    | >3000T                                |                               |                               | 0,010                                                 |       |                         |                           |
|                    |                                       |                               |                               | Konventionelt brændstof <sup>5</sup>                  | LNG   | Røgrensning med havvand | Røgrensning med ferskvand |
| Nærskibsfart       | Bulkskib                              | 0,004                         | 0,009                         | 0,007                                                 | 0,000 | 0,004                   | 0,004                     |
|                    | Containerskib                         |                               |                               | 0,005                                                 | 0,000 | 0,003                   | 0,003                     |
|                    | Ro-pax-skib (<17 knob)                |                               |                               | 0,005                                                 | 0,000 | 0,003                   | 0,003                     |
|                    | Ro-pax-skib (17-20 knob)              |                               |                               | 0,009                                                 | 0,000 | 0,005                   | 0,005                     |
|                    | Ro-pax-skib (20-23 knob)              |                               |                               | 0,013                                                 | 0,001 | 0,008                   | 0,008                     |
|                    | Ro-pax-skib (>23 knob)                |                               |                               | 0,020                                                 | 0,001 | 0,011                   | 0,011                     |

<sup>1</sup> Kilde: Data fra Kommissionen/EACI kompileret af Retten.

<sup>2</sup> Kilde: Indkaldelse af forslag i 2003 (EUT C 245 af 11.10.2003, s. 52).

<sup>3</sup> Kilde: Indkaldelse af forslag i 2004, (EUT C 255 af 15.10.2004, s. 8).

<sup>4</sup> Jf. indkaldelsen af forslag i 2011, (EUT C 309 af 19.10.2011, s. 12).

<sup>5</sup> Koefficienterne falder yderligere, hvis der anvendes brændstof med lavt svovlindhold.

# KOMMISSIONENS SVAR

## RESUMÉ

### III.

Programmerne har medført en betydelig trafikoverflytning. Marco Polo går ud på at give begrænsede incitamenter til at skifte fra vejtransportløsninger til intermodale systemer, som er mere komplekse og vanskelige at gennemføre. Marco Polo I-programmet (MP I), der allerede er gennemført, resulterede i mindst 22 mia. tkm og udgifter svarende til 41 % af budgettet, mens de endelige resultater for Marco Polo II-programmet (MP II) endnu ikke foreligger, fordi det endnu ikke er afsluttet.

Det vigtigste kvantificerbare mål med Marco Polo I var »at overflytte den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstransport«. Marco Polo II forventes at overflytte »en væsentlige del« af denne vækst.

I betragtning af det samlede budget, som den lovgivende myndighed har afsat til Marco Polo, og programmets størrelse i forhold til EU's transportsektor (Marco Polo I udgjorde kun 0,01 % og Marco Polo II ca. 0,05 % af EU's budget), forventede Kommissionen ikke en væsentlig ændring i balancen mellem transportformerne på EU-plan.

Marco Polo gør det muligt at kvantificere programmernes resultater udtrykt som trafikoverflytning. Ved at anvende Marco Polo-beregneren (fodnote 9 i Revisionsrettens bemærkninger) er det muligt at skønne de miljømæssige fordele og eksterne omkostningsbesparelser ved programmet. Dette er et særligt træk ved Marco Polo.

### IV.

Programmerne omfatter en særlige mekanisme, der er kendetegnet ved, at støtteudbetalingerne er betinget af de opnåede resultater. Det knytter de finansielle bevillinger tæt sammen med programmets generelle mål, herunder en kvantificering af resultaterne med hensyn til trafikoverflytning.

Programmet sigter mod at finde en balance mellem kravene i finansforordningen og de finansieringsbestemmelser, som Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget i forordningerne om Marco Polo-programmerne, og erhvervslivets behov. Adgangsbetingelserne var udformet, så de afspejlede de resultatbaserede træk ved programmet og sikrede en passende administrativ kontrol. Disse adgangsbetingelser blev revideret og ændret i løbet af programmets levetid med henblik på at lette adgangen til programmet.

## KOMMISSIONENS SVAR

Marco Polo-projekterne var meget følsomme over for den økonomiske krise. Det er en af grundene til, at antallet af projekter, som støttes af programmet, er mindre end ønsket.

Siden 2010 har EACI indført supplerende auditcertifikater, der gav yderligere sikkerhed for gods, som transporteres ved hjælp af Marco Polo-projekterne. Dette er en af de afhjælpende foranstaltninger, der er blevet indført i løbet af programmets levetid.

Kommissionen finder, at de finansierede transporttjenesters bæredygtighed var tilfredsstillende. De eksterne evalueringer, der er foretaget af Marco Polo-programmerne (Ecorys, 2007, og Europe Economics, 2011), viser, at størstedelen af tjenesterne (72 % ifølge Europe Economics) generelt videreføres i en eller anden form efter udløbet af tilskudsaftalen (tilpasning til ændrede markedsvilkår).

Modtagerne bekræftede, at Marco Polo-støtten gjorde det muligt for dem at påbegynde projekterne tidligere og øge deres omfang.

### V.

Kommissionen ønsker at pointere følgende:

- 1) For Marco Polo I blev der udført en relevant markedsanalyse som led i den offentlige høringsproces, og for Marco Polo II blev der udført en forudgående vurdering i 2004
- 2) På grundlag af politisk feedback blev der foretaget relevante og rettidige ændringer i programmerne i løbet af deres levetid<sup>1</sup>
- 3) Der blev truffet afhjælpende foranstaltninger i rette tid og i overensstemmelse med standardpraksis og eksisterende procedurer.

<sup>1</sup> Forordning nr. 1382/2003, 1692/2006 og 923/2009 og en række ændringer, der blev indført ad hoc inden for rammerne af det retlige mandat i ovennævnte forordninger.

### VI.

Kommissionen tager sig anbefalingen ad notam.

Med hensyn til de »svagheder«, der er afdækket i denne beretning, henviser Kommissionen til sin holdning i svarene på bemærkning 15, 16, 26, 27, 31 og 33.

Kommissionen er klar over, at Marco Polo-programmet var behæftet med en række mangler. Den er dog også af den opfattelse, at Marco Polo-programmerne har bidraget til, at den europæiske transportbranche har kunnet afprøve innovative løsninger og flytte en ikke ubetydelig mængde trafik væk fra det overbelastede EU-vejnet med en lille brøkdel af EU's budget (mellem 0,01 % og 0,05 %).

Fremadrettet finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at yde EU-støtte til innovative godstransporttjenester med henblik på at forfølge EU's transportpolitiske mål (integreerede intermodale tjenester, trafikaflastning, reduktion af miljøvirkningerne, innovative løsninger, nye markeder og teknologier) og sikre, at det sker til størst mulig gavn for de EU-borgere, der benytter dem.

Der er ikke foreslået nogen specifik finansieringsforordning for Marco Polo III for programmeringsperioden 2014-2020, men en generel ramme for støtte til godstransporttjenester indgik i Kommissionens forslag til nye retningslinjer for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) allerede i 2011.

En eventuel fremtidig udvikling af detaljerede projekter vedrørende godstransporttjenester inden for den generelle ramme, der er fastsat i TEN-T-retningslinjerne, vil blive baseret på en specifik forudgående vurdering, herunder relevant markedsanalyse og passende hensyntagen til erfaringerne og bedste praksis fra nationale støtteordninger. Revisionsrettens anbefalinger vil blive taget i betragtning i den sammenhæng.

Det er dog op til de lovgivende myndigheder endeligt at fastlægge den fremtidige ramme for denne ordning inden for rammerne af MFF, CEF og TEN-T.

# KOMMISSIONENS SVAR

## BEMÆRKNINGER

### 14.

Med hensyn til bemærkningen om, at »resultaterne konsekvent lå langt under det forventede«, finder Kommissionen, at resultatet af programmerne også bør ses i lyset af ændringerne i markedssituationen og udfordringerne som følge af den økonomiske krise. Ifølge tallene i figurerne i tabel 1 svarede de fastsatte mål i Marco Polo I (dvs. før den økonomiske krise) til branchens forventede markedsabsorption (planlagt overflytning). Endvidere svarer omfanget af den planlagte overflytning for Marco Polo II's vedkommende også til en væsentlig del af den forventede stigning på 20,5 mia. tkm. I tabel 1 kan det endvidere konstateres, at omfanget af den planlagte overflytning i det første år af Marco Polo II er højere end 20,5 mia. tkm.

### 15.

Kommissionen finder, at en aflastning af det europæiske vejnet med 22,1 mia. tkm er et væsentligt resultat af Marco Polo I-programmet, navnlig i betragtning af, at der er brugt 41 % af budgettet.

Eftersom de fleste af projekterne videreføres efter afslutningen af finansieringsperioden, vil de sandsynligvis generere yderligere trafikoverflytning/trafikaflastning (se svaret på bemærkning 31).

Programmet førte også yderligere fordele med sig. På grundlag af Marco Polo-beregneren (se (fodnote 9 i Revisionsrettens bemærkninger) har trafikoverflytningen på 22,1 mia. tkm medført miljømæssige fordele og eksterne omkostningsbesparelser på 434 mio. EUR. Når det sammenlignes med budgettet for projekter med et trafikoverflytningsmål (32,6 mio. EUR), finder Kommissionen endda, at der for hver investeret euro blev skabt miljømæssige fordele til en værdi af 13,3 euro.

### 16.

Med hensyn til »utilstrækkelig respons« på de årlige indkaldelser af projektforslag gør Kommissionen opmærksom på de negative virkninger af den økonomiske krise, der begyndte i 2008, for erhvervslivet. Endvidere er de intermodale transportløsninger mere komplekse end ren vejgodstransport. Lancering af et komplekst projekt i et økonomiske klima, som forværres drastisk, indebærer yderligere risici. Det har ført til en ringere opfyldelse af programmålene end oprindeligt ventet, inden krisen ramte. Samtidig er det ikke blevet mindre vigtigt at støtte intermodal godstransport, og Marco Polo-programmets politiske mål gælder fortsat.

### Fælles svar på bemærkning 19 og 20

Kommissionen forventede ikke en ændring i balancen mellem transportformerne på EU-plan på grund af Marco Polo-programmets beskedne størrelse:

- Marco Polo I: 102 mio. EUR svarende til ca. 0,01 % af EU's budget for det finansielle overslag for 2000-2006
- Marco Polo II: 450 mio. EUR svarende til ca. 0,05 % af EU's budget for det finansielle overslag for 2007-2013.

Det anvendelsesområde, som medlovgiverne vedtog, gjorde det kun muligt i Marco Polo I-programmet at overflytte »den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstransport« (der reelt var meget større end forventet) og i Marco Polo II-programmet at overflytte »en væsentlig del af den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstrafik«.

Kommissionen finder derfor, at resultaterne var betydelige med hensyn til programmets specifikke mål.

### 23.

ESTAT indsamler ikke data om trafikoverbelastning, og denne aktivitet indgår ikke i det årlige statistiske arbejdsprogram. Med hensyn til data om trafikulykker besluttede Rådet at oprette en EF-databank vedrørende færdselsulykker (CARE) i 1993<sup>2</sup>. ESTAT's årlige oversigt over ulykker er så fuldstændig, som det er realistisk muligt.

Med hensyn til dataene fra Marco Polo-beregneren finder Kommissionen, at beregneren var lige så god som de underliggende metodologier og disponible data, og den blev opdateret, så snart der i Kommissionen var opnået enighed om metoden for vurdering af eksterne omkostninger<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Rådets afgørelse 93/704/EF (EFT L 329 af 30.12.1993, s. 63).

<sup>3</sup> Håndbogen fra 2008 om vurdering af transportsektorens eksterne omkostninger og meddelelsen om »lovpakken om grønnere transport«.

## KOMMISSIONENS SVAR

Kommissionen anslår programmets reelle løftestangseffekt til at være 13 euro, målt i miljømæssige fordele, for hver investeret euro. Det bør også bemærkes, at:

- samtidig med, at vejtransport gradvist er blevet renere, er der også rapporteret om teknologiske fremskridt med andre transportformer. Derfor skyldes forskellen mellem de gamle og de nye koefficienter ikke kun, at vejtransporten har givet bedre resultater, men også, at der er benyttet en revideret metodologi i beregneren efter 2008 (f.eks. CO<sub>2</sub>-prisen, differentiering af skibstyper, brændstoffer, nye teknologier, elektriske tog kontra dieseldrevne tog osv.)
- visse omkostningskoefficienter er ikke blevet medtaget i beregneren på grund af tekniske vanskeligheder med deres vurdering og gennemførelse i praksis (f.eks. manglende indregning af offeromkostninger til vejinfrastruktur).

Endelig gælder det, at selv om kløften mellem vejtransport og andre transportformer er blevet mindre, er alternative transportformer til vejtransport fortsat mere miljøvenlige end godstransport med lastbil. Ifølge beregneren giver kun én kategori, der repræsenterer en alternativ transportform, dårligere resultater end vejtransport.

Derfor er Kommissionen af den opfattelse, at beregneren giver et godt fingerpeg om de miljømæssige fordele ved Marco Polo-programmet.

### 25.

Den finansielle og økonomiske krise er en af de vigtigste faktorer, der hindrer programmets gennemførelse og indvirker på betingelserne for påbegyndelse og afvikling af Marco Polo-projekter, og som derfor fører til ringere udnyttelse af bevillingerne.

Det anerkendes også, at der er projekter, som på grund af finansieringen af Marco Polo-programmet genererer fordele eller når break-even-punktet tidligere end forventet i ansøgningerne. Da programmerne ikke kan betale mere til projekterne end det samlede underskud i løbet af finansieringsperioden (reglen om ikke-fortjeneste — se også bemærkning 5), blev støtten til disse projekter i visse tilfælde reduceret eller endog trukket tilbage. Selv om denne situation er positiv, bidrager den også til en ringere udnyttelse af de disponible midler.

### 26. a)

Kommissionen er ikke herre over den tid, som ansøgerne behøver for at udvikle projektidéer, og den bør ikke tages i betragtning ved beregningen af perioden mellem ansøgning og bevilling af støtten.

På grund af betydningen af indikatoren for perioden mellem ansøgning og bevilling af støtten, blev procedurerne i programmet forenklet (ændring af forordning nr. 923/2009). Det gjorde det muligt at afkorte perioden mellem ansøgning og bevilling af støtten (f.eks. 209 dage i 2011).

Med hensyn til ændringer af projekterne vil fleksibilitet for nogle betyde ulige behandling for andre, navnlig dem, der valgte ikke at ansøge, eller som ikke fik bevilget støtte. Nødvendigheden af at sikre ligebehandling og undgå unfair konkurrence er blandt de grundlæggende principper ved forvaltningen af programmet.

Med hensyn til antallet af projekter, der »aldrig kom i gang eller hurtigt gik i stå«, er Marco Polo et markedsbaseret program, hvor markedsbetingelserne og de økonomiske betingelser er vigtige faktorer for vellykkede projekter. Da intermodale transportløsninger er mere komplekse end et rent vejtransportsystem, har programmet været særligt følsomt over for den økonomiske krise. Krisen var en af hovedårsagerne til antallet af mislykkede projekter.

### 26. b)

Reglerne for katalysatorprojekter i forordning nr. 1382/2003 og grundforordning nr. 1692/2006 tillod til dels en direkte refusion af udgifter til supplerende infrastruktur og operationelt udstyr (se f.eks. Excite- og Ocra-projekterne).

Med forordning nr. 923/2009 blev reglerne for finansiering af alle projekter forenklet på grundlag af tre elementer: trafikoverflytning/trafikaflastning (med undtagelse af fælles læringsprojekter), støtteberettigede omkostninger og det samlede underskud i finansieringsperioden.

Selv om det primært er investoren, der bærer risikoen ved infrastrukturinvesteringer, kunne en støttemodtager tidligere opnå delvis refusion af infrastrukturudgifterne i forbindelse med et projekt, som blev opgjort på grundlag af støtteberettigede omkostninger.

## KOMMISSIONENS SVAR

### 26. c)

Programmet sigter mod at finde den rette balance mellem kravene i finansforordningen og de finansieringsbestemmelser, som Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget i forordningerne om Marco Polo-programmerne, og erhvervslivets behov.

### 26. d)

De relevante omkostninger til projektudvikling afholdes normalt af virksomhederne, også når de driver deres virksomhed uden offentlig støtte. Det er almindelig praksis, at der for at påbegynde et nyt projekt under alle omstændigheder skal foretages visse investeringer (f.eks. i organisation eller projektstyring).

### 27.

Siden 2010 har EACI indført supplerende auditcertifikater, der gav yderligere sikkerhed for gods, som transporteres ved hjælp af Marco Polo-projekterne. Kommissionen er imidlertid klar over, at der med disse nye regler blev indført supplerende krav til støttemodtagerne, hvilket øgede deres administrative byrde.

Kommissionen anførte i sin årlige aktivitetsrapport en restfejlprocent på 1,9 % for Marco Polo I og på 2,9 % for Marco Polo II.

### 29.

På grund af de særlige træk ved Marco Polo-projekterne (kommercielle projekter) tages spørgsmålet om bæredygtighed op på passende vis ved evalueringen af forslagene (som led i troværdigheds- og levedygtighedsanalysen). Strengere regler (navnlig for betaling af støtte på betingelse af projekternes bæredygtighed) er urealistiske at gennemføre eller kontrollere og ville uden tvivl skræmme ansøgerne væk fra programmet på grund af øgede forretningsrisici, såfremt markedsvilkårene ændres.

### 30.

Denne konstatering viser klart, hvor komplekst erhvervsklimaet er for Marco Polo-finansierede projekter, og hvor relevant den valgte strategi er med hensyn til bæredygtighed.

Den viser også, hvad Marco Polo går ud på, nemlig at give begrænsede incitamenter til at skifte fra vejtransportløsninger, som er forholdsvis lette, billige og risikofrie, til intermodale systemer, som er mere komplekse og vanskelige at gennemføre.

### 31.

De eksterne evalueringer, der er foretaget af Marco Polo-programmerne (Ecorys, 2007, og Europe Economics, 2011), viser, at størstedelen af tjenesterne (72 % ifølge Europe Economics) generelt videreføres i en eller anden form efter udløbet af tilskudsaftalen (tilpasning til ændrede markedsvilkår). Under hensyn til det dynamiske erhvervsklima, det ugunstige økonomiske klima siden 2008 og kompleksiteten af intermodale løsninger sammenlignet med rene vejtransportløsninger finder Kommissionen dette tal tilfredsstillende.

Det viser, at kortsigtet finansiering har skabt langsigtede ændringer selv under de nuværende markedsvilkår, der hele tiden ændrer sig. Som følge heraf forventes programmerne at generere yderligere fordele i form af trafikoverflytning/trafikaflastning og eksterne omkostningsbesparelser efter kontraktperiodens udløb.

### 33.

Det er Kommissionens opfattelse, at programmet helt klart har en merværdi for de reviderede projekter, fordi EU-finansieringen gjorde det muligt for dem at starte tidligere, at udvide tjenesternes omfang eller at få et tidligere afkast af deres investeringer, til trods for at de adspurgte støttemodtagere anså 42 % af de finansierede projekter for at være dødvægt.

Dødvægtsfænomenet er vanskeligt at kvantificere, da der kan være mange faktorer, som påvirker resultaterne, f.eks. bæredygtighedsproblematikken (et spørgsmål om, hvorvidt projekter ville have været bæredygtige uden støtten), multiplikationsfaktoren (større projekter genererer langt mere trafikoverflytning), mere troværdige og synlige støttemodtagere (EU-kvalitetsstempling af projektet), fordele som følge af samarbejde mellem partnere (overførsel af knowhow, bedste praksis) osv.

### 34.

Kommissionen ønsker at fremsætte følgende bemærkninger:

- i) Programmet støtter trafikoverflytning, dvs. at det ikke betaler for gods, som allerede transporteres ad søvejen, med jernbane eller ad indre vandveje. Det tilskynder markedet til at ændre vaner og overflytte den transport, der faktisk foregår ad vej, til alternative transportformer.

## KOMMISSIONENS SVAR

- ii) De begrænsede incitamenter fører til en meget stor »løfte-stangseffekt« i Marco Polo-projekterne. Disse beløb er dog meget vigtige for støttemodtagere, der normalt opererer med en lille fortjenstmargen, i en situation, hvor de forventes at konkurrere om gods med den forholdsvis billige vejtransport. Det er faktisk meningen, at Marco Polo skal dække tabene i startfasen og hjælpe støttemodtagerne med at »overleve« på markedet i startperioden, som er den vanskeligste.

### 37.

Programmet henvender sig både til speditører/logistik-virksomheder, der organiserer transportforbindelser i komplekse forsyningskæder, og til lastejere eller deres repræsentanter, som udgør efterspørgselssiden af markedet. Mens den første kategori udgør den største målgruppe for Marco Polo, er der mange vellykkede projekter, som indsendes af speditører (herunder vognmandsvirksomheder)/fabrikanter.

Marco Polo-målgrupper blev f.eks. analyseret i Ecorys' »Ex-ante evaluation report on MP II« (forudgående vurderingsrapport om MP II), kapitel 2.2 — Behovsvurdering: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004\\_marco\\_polo.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf)

### 38.

Marco Polo I-programmet var baseret på resultaterne af PACT-programmet (der støttede kombineret transport) suppleret med analyser og høringer af de vigtigste europæiske transportsammenslutninger.

Marco Polo II-programmet blev understøttet af en forudgående undersøgelse.

### 39.

Inden programmerne startede, havde Kommissionen foretaget en analyse af hindringerne for skabelsen og udviklingen af intermodale tjenester for alle transportformer og foreslået specifikke typer af foranstaltninger til tackling af disse modale mangler og problemer. Kommissionen henviser her til det høringsdokument, som den udarbejdede i 2001 og udsendte til interessenterne med henblik på offentlig høring, samt den forudgående undersøgelse af Marco Polo II, der omfattede en relevant markedsanalyse, erfaringerne med Marco Polo I, en behovsvurdering og en særlig høring af interessenterne.

### 40.

Disse spørgsmål har altid ligget Kommissionen stærkt på sinde, og den traf følgende foranstaltninger:

- der blev foretaget ændringer i udformningen af Marco Polo II-programmet (øget finansieringsintensitet, ændring af forordning nr. 923/2009) i løbet af dets levetid for at gøre det mere attraktivt og yderligere tilskynde sektoren til at skifte fra vejtransport til nærskibsfart, jernbane og indlandsskibsfart
- der blev foreslået specifikke løsninger inden for rammerne af de årlige Marco Polo-arbejdsprogrammer og indkaldt forslag til løsning af problemet med potentiel omvendt trafikoverflytning inden for nærskibsfart og jernbanetransport (f.eks. politiske prioriteter og incitamenter til innovative nærskibs-trafiktjenester og enkeltvognstrafik)
- Kommissionen har indkredset og foreslået foranstaltninger på mellemlang og lang sigt med henblik på at håndtere nye krav med hensyn til svovlindholdet i skibsbrændstoffer, f.eks. værktøjskassen til bæredygtig vandtransport<sup>4</sup>.

### 41.

Tallene for den trafikoverflytning, der forventedes af de projekter, der blev udvalgt som led i indkaldelserne for 2003 og 2004, var højere end de trafikoverflytningsmål, der var fastsat i Marco Polo I-programmet (12 mia. tkm om året), med henholdsvis 12,4 og 14,4 mia. tkm. Der var ingen data til rådighed, som gav anledning til at tro, at de faktiske tal for trafikoverflytning ville have været lavere end ventet.

Den første officielle rapport, der fremhævede visse problemer, var således den eksterne evaluering af Marco Polo I, som blev foretaget i 2007. Konklusionerne af Ecorys-evalueringen var dog mere afbalancerede og viste en ret god effektivitet og høj løftestangseffekt af programmet: [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007\\_marco\\_polo\\_1.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf)

<sup>4</sup> Se »Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox« (reduktion af forurenende emissioner fra søtransport og værktøjskassen til bæredygtig vandtransport), SEK(2011) 1052 endelig.

# KOMMISSIONENS SVAR

## KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

### 42.

»En målrettet revision af retsgrundlaget« var den model, der blev fulgt som følge af den forudgående vurdering. Denne model tog fat på de vigtigste anbefalinger i Ecorys-evalueringsrapporten fra 2007 og garanterede, at eventuelle ændringer, som foreslås i programmet, ville blive vedtaget hurtigt med henblik på gennemførelse snarest muligt. Man undlod ganske enkelt at foretage en mere omfattende revision af programmet, som kunne få politiske konsekvenser, for at undgå, at der blev vedtaget ændringer for sent i programmets levetid (2007-2013).

Endelig trådte forordning nr. 923/2009 først i kraft efter indkaldelsen af forslag for 2010. Det er derfor for tidligt at vurdere de langsigtede virkninger af ændringerne.

### 43.

Kommissionen anerkender de potentielle fordele ved programmer som Ecobonus, men er samtidig klar over, at der også kan være ulemper (f.eks. administrative byrder og omkostninger, bæredygtighed, effektivitet, virkninger for konkurrencen osv.), navnlig hvis sådanne programmer skulle gennemføres på EU-plan i alle EU-medlemsstater. De EU-baserede programmer er af en anden karakter, da de skal begrundes ud fra nærhedsprincippet. De skal tage problemer op, som ikke kan løses af medlemsstaterne selv, og nå mål, der ikke kan nås på nationalt plan. Der er også betydelige forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til geografisk placering, godsstrømme, tilgængelig infrastruktur, benyttede transportformer osv.

Selv om Kommissionen ikke er juridisk forpligtet til at foretage »en dybtgående vurdering af medlemsstaternes nationale ordninger for støtte til multimodalitet, så den kunne tage ved lære af disse med henblik på en mulig omarbejdning af Marco Polo-programmerne«, udarbejdede den med henblik på at sikre synergi og undgå overlapning mellem forskellige finansieringsinstrumenter på EU-plan og nationalt plan en oversigt over de nationale støtteordninger og udførte en relevant analyse (forudgående vurderingsrapport om Marco Polo II, kapitel 5, »Analyse af europæisk merværdi«).

### 44.

Kommissionen finder, at programmerne på grund af deres meget ambitiøse mål kan betragtes som mindre effektive end ønsket, men at de ikke desto mindre har resulteret i en betydelig trafikoverflytning udtrykt i mia. tkm. Marco Polo-programmerne går ud på at give begrænsede incitamenter til at skifte fra vejtransportløsninger, som er forholdsvis lette, billige og risikofrie, til intermodale systemer, som er mere komplekse og vanskelige at gennemføre.

- i) Marco Polo I nåede op på mindst 22 mia. tkm svarende til 46 % af målet<sup>5</sup>. Marco Polo II er endnu ikke afsluttet, hvorfor de endelige resultater endnu ikke foreligger.
- ii) programmernes vigtigste kvantificerbare mål er at »overflytte den forventede samlede årlige vækst (en væsentlig del heraf under Marco Polo II) i den internationale vejgodstransport«. I betragtning af Marco Polo-programmets samlede budget (Marco Polo I udgjorde ca. 0,01 % og Marco Polo II ca. 0,05 % af EU's budget) og størrelsen af programmet i forhold til EU's transportsektor forventede Kommissionen ikke nogen væsentlig ændring i balancen mellem transportformerne på EU-plan.
- iii) Marco Polo gør det muligt at kvantificere programmernes resultater målt i trafikoverflytning. Ved at anvende Marco Polo-beregneren (fodnote 9 i Revisionsrettens bemærkninger) er det muligt at skønne de miljømæssige fordele og eksterne omkostningsbesparelser ved programmet. Det er et særligt træk ved Marco Polo.

### 45.

Programmet omfatter en enestående mekanisme på EU-plan, der gør støtteudbetalingerne betinget af de opnåede resultater. Det gør det muligt at anvende de finansielle bevillinger i overensstemmelse med programmets mål.

Betingelserne er ikke »afskrækkende« for erhvervslivet. Programmerne sigter mod at finde den rette balance mellem kravene i finansforordningen og de finansieringsbestemmelser, som Europa-Parlamentet og Rådet har vedtaget i forordningerne om Marco Polo-programmerne, og erhvervslivets behov. Over 650 virksomheder har modtaget støtte indtil videre, og den økonomiske krise er en af hovedårsagerne til, at opfyldelsen af programmålene er ringere end ønsket.

<sup>5</sup> 41 % af budgettet blev brugt til at opnå dette.

# KOMMISSIONENS SVAR

Marco Polo går ud på at give begrænsede incitamenter til at skifte fra vejtransportløsninger, som er forholdsvis lette, billige og risikofrie, til intermodale systemer, som er mere komplekse og vanskelige at gennemføre. Derfor var Marco Polo-projekterne meget følsomme over for den økonomiske krise. Det er en af grundene til, at antallet af projekter, som støttes af programmet, er mindre end ønsket.

Med hensyn til punkt i), ii) og iii) kan oplyses følgende:

- i) Siden 2010 har EACI indført supplerende auditcertifikater, der gav yderligere sikkerhed for gods, som transporteres ved hjælp af Marco Polo-projekterne.
- ii) De fleste af projekterne videreføres efter finansieringsperioden og genererer yderligere trafikoverflytning.
- iii) Dødvægtsproblematikken i Marco Polo-programmet er vanskelig at kvantificere, da der kan være mange faktorer, som påvirker resultaterne. Det er Kommissionens opfattelse, at programmet helt klart har en merværdi for de reviderede projekter, fordi EU-finansieringen gjorde det muligt for dem at starte tidligere, at udvide tjenesternes omfang eller at få et tidligere afkast af deres investeringer, til trods for at de adspurgte støttemodtagere anså 42 % af de finansierede projekter for at være dødvægt.

## 46.

For Marco Polo I blev der udført en relevant markedsanalyse som led i den offentlige høringsproces, og for Marco Polo II blev der udført en fuldtudviklet forudgående vurdering i 2004.

På grundlag af den politiske feedback blev der foretaget relevante og rettidige ændringer i programmerne i løbet af deres levetid.

Der blev truffet afhjælpende foranstaltninger i rette tid og i overensstemmelse med standardpraksis og eksisterende procedurer.

## Anbefalinger a)

Kommissionen tager sig anbefalingen ad notam.

Med hensyn til de »svagheder«, der er afdækket i denne beretning, henviser Kommissionen til sin holdning i svaret på bemærkning 15, 16, 26, 27, 31 og 33.

Kommissionen er klar over, at Marco Polo-programmet var behæftet med en række mangler. Den er dog også af den opfattelse, at Marco Polo-programmerne har bidraget til, at den europæiske transportbranche har kunnet afprøve innovative løsninger og flytte en ikke ubetydelig mængde trafik væk fra det overbelastede EU-vejnet ved hjælp af en lille brøkdel af EU's budget (mellem 0,01 % og 0,05 %).

Fremadrettet finder Kommissionen det hensigtsmæssigt at yde EU-støtte til innovative godstransporttjenester med henblik på at forfølge EU's transportpolitiske mål (integreerede intermodale tjenester, trafikaflastning, reduktion af miljøvirkningerne, innovative løsninger, nye markeder og teknologier) og sikre, at det sker til størst mulig gavn for de EU-borgere, der benytter dem.

Der er ikke foreslået nogen specifik finansieringsforordning for Marco Polo III for programmeringsperioden 2014-2020, men en generel ramme for støtte til godstransporttjenester indgik i Kommissionens forslag til nye retningslinjer for det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og Connecting Europe-faciliteten (CEF) allerede i 2011.

En eventuel kommende udvikling af detaljerede projekter vedrørende godstransporttjenester inden for den generelle ramme, der er fastsat i TEN-T-retningslinjerne, vil blive baseret på en specifik forudgående vurdering,

Det er dog op til de lovgivende myndigheder endeligt at fastlægge den fremtidige ramme for denne ordning inden for rammerne af MFF, CEF og TEN-T.

## KOMMISSIONENS SVAR

### Anbefalinger b)

Kommissionen er enig i, at der er behov for en forudgående konsekvensanalyse under skyldig hensyntagen til bedste praksis fra nationale støtteordninger.

Som forklaret i litra a) kan denne analyse først udføres, efter at lovgivningsprocessen for MFF, CEF og TEN-T er blevet afsluttet. Denne proces vil danne rammen om opfølgningen af Marco Polo.

Da den forudgående analyse vil danne grundlag for udformningen af instrumentet til støtte for godstransportstjenester, finder Kommissionen nogle af følgende anbefalinger forhastede.

#### Anbefalinger b) i)

Som nævnt i det foregående afsnit er udformningen af Marco Polo-programmets projekttyper inden for rammerne af det nye TEN-T-program endnu ikke blevet fastlagt og vil afhænge af fastsættelsen af den politiske ramme og den forudgående analyse. Kommissionen er enig i, at der er behov for at opstille realistiske mål for det nye instrument og for om nødvendigt at gribe hurtigt ind for at afhjælpe manglerne. Ikke desto mindre vil fokus i forbindelse med opfølgningen af Marco Polo-programmet ikke nødvendigvis fortsat ligge på trafikoverflytning, og dens mål vil ikke nødvendigvis blive fastsat i relation til de godsvolumener, der flyttes væk fra vejene.

#### Anbefalinger b) ii)

Finansieringsmekanismen for opfølgningen af Marco Polo-programmets projekttyper vil afhænge af den politiske situation og bygge på den forudgående analyse.

#### Anbefalinger b) iii)

En sådan vurdering vil blive udført som led i ovennævnte forudgående analyse.

### Anbefalinger b) iv)

Ifølge forslagene til TEN-T-retningslinjer og CEF er flaskehalse og interoperabilitet blandt hovedmålene for EU's foranstaltninger på transportområdet.

### Anbefalinger b) v)

Kommissionen accepterer at sikre, at der foreligger fyldestgørende data til dokumentation af de finansierede projekters resultater.

### Anbefalinger b) vi)

Der vil blive gjort en indsats for yderligere at reducere den tid, der er nødvendig for at udvælge projekter og indgå kontrakter i overensstemmelse med finansforordningen.

### Anbefalinger b) vii)

Med det aktuelle ustabile erhvervsklima er det urealistisk at gennemføre eller kontrollere et krav om, at projekterne skal være bæredygtige i mindst tre år efter deres afslutning. Det vil afskrække ansøgerne og øge forretningsrisikoen betydeligt, såfremt markedsvilkårene ændres.

### Anbefalinger b) viii)

Risici i relation til dødvægtsfænomenet og effektive metoder til at tackle det vil blive taget op i forbindelse med ovennævnte forudgående analyse.



Den Europæiske Revisionsret

**Særberetning nr. 3/2013**

**Har Marco Polo-programmerne været effektive med hensyn til at flytte trafik væk fra vejene?**

Luxembourg: Den Europæiske Unions Publikationskontor

2013 — 39 s. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-201-2

doi:10.2865/76908



## SÅDAN FÅR MAN FAT I PUBLIKATIONER FRA EU

### Gratis publikationer:

- et eksemplar:  
via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>)
- flere eksemplarer eller plakater/kort:  
hos Den Europæiske Unions repræsentationer ([http://ec.europa.eu/represent\\_da.htm](http://ec.europa.eu/represent_da.htm))  
hos delegationerne i ikke-EU-lande ([http://eeas.europa.eu/delegations/index\\_da.htm](http://eeas.europa.eu/delegations/index_da.htm))  
ved at kontakte Europe Direct ([http://europa.eu/europedirect/index\\_da.htm](http://europa.eu/europedirect/index_da.htm))  
eller ringe på 00 800 6 7 8 9 10 11 (frikaldsnummer fra overalt i EU) (\*).

(\*) Oplysningerne er gratis ligesom de fleste opkald (nogle operatører, telefonbokse eller hoteller kan dog kræve penge for opkaldet).

### Betalingspublikationer:

- via EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

### Betalingsabonnementer:

- via Den Europæiske Unions Publikationskontors salgskontorer ([http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_da.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_da.htm)).

SIDEN 2003 HAR MARCO POLO-PROGRAMMERNE FINANSIERET PROJEKTER, DER OVERFLYTTET GODSTRANSPORT FRA LANDEVEJ TIL JERNBANE, INDLANDSSKIBSFART OG NÆRSKIBSFART FOR AT REDUCERE DEN INTERNATIONALE VEJGODSTRAFIK, GØRE GODSTRAFIKKEN MERE MILJØVENLIG, MINDSKE VEJBELASTNINGEN OG ØGE TRAFIKSIKKERHEDEN. UNDER SIN REVISION AF DISSE PROGRAMMER KONSTATEREDE RETTEN MANGE SVAGHEDER, OG DEN MENER DERFOR IKKE, AT PROGRAMMERNE HAR VÆRET EFFEKTIVE (DE OPFYLDTE IKKE DERES OUTPUTMÅL OG FLYTTEDE IKKE GODS VÆK FRA VEJENE, DER ER INGEN DATA, SOM KAN ANVENDES TIL AT VURDERE DE FORVENTEDE FORDELE, DER BLEV IKKE INDSENDT TILSTRÆKKELIG MANGE PROJEKTFORSLAG, DER ER USIKKERHED OM DE BEGRÆNSEDE MÆNGDER GODS, DER ER RAPPORTERET OVERFLYTTET, MANGE PROJEKTER HAVDE RINGE BÆREDYGTIGHED, OG MANGE PROJEKTER VILLE OGSÅ VÆRE BLEVET IVÆRKSAT UDEN EU-FINANSIERING). RETTEN ANBEFALER DERFOR, AT MAN UNDLADER AT VIDEREFØRE MARCO POLO-PROGRAMMERNE, AT MAN MED HENBLIK PÅ AT SIKRE BEDRE RESULTATER I FORBINDERSE MED FREMTIDIGE TRANSPORTSTØTTEORDNINGER GØR STØTTEN BETINGET AF, AT DER FORETAGES EN DETALJERET FORUDGÅENDE VURDERING AF DEN POTENTIELLE EFTERSPØRGSEL, OG AT DER FASTSÆTTES KLARE REGLER OG BETINGELSER FOR DEN FREMTIDIGE FINANSIERING, MEN KUN HVIS DER ER EN SÅDAN EFTERSPØRGSEL.



DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET



Publikationskontoret



ISBN 978-92-9241-201-2



9 789292 412012