



EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN

Särskild rapport nr 3

2013

HAR **MARCO POLO-PROGRAMMEN** VARIT
ÄNDAMÅLSENLIGA NÄR DET GÄLLER
ATT STÄLLA OM TRAFIK FRÅN VÄG TILL
ANDRA TRANSPORTSÄTT?

ISSN 1831-0990



Särskild rapport nr 3 // 2013

HAR MARCO POLO-PROGRAMMEN VARIT ÄNDAMÅLSENLIGA NÄR DET GÄLLER ATT STÄLLA OM TRAFIK FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT?

(i enlighet med artikel 287.4 andra stycket i EUF-fördraget)

EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

Tfn +352 4398-1
Fax +352 4398-46410
E-post: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Särskild rapport nr 3 // 2013

En stor mängd övrig information om Europeiska unionen är tillgänglig på internet via Europa-servern (<http://europa.eu>).

Kataloguppgifter finns i slutet av publikationen.
Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå, 2013

ISBN 978-92-9241-220-3
doi:10.2865/79466

© Europeiska unionen, 2013
Kopiering tillåten med angivande av källan.

Printed in Luxembourg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Punkt

ORDFÖRKLARINGAR

I-VI SAMMANFATTNING

1-8 INLEDNING

1-3 MARCO POLO-PROGRAMMEN OCH MULTIMODALITET

4-8 FÖRVALTNINGEN AV MARCO POLO-PROGRAMMEN

9-12 REVISIONENS INRIKTNING OCH OMFATTNING SAMT REVISIONSMETOD

13-43 IAKTTAGELSER

13-23 PROGRAMMEN HAR INTE VARIT ÄNDAMÅLSENLIGA

13-16 OUTPUTEN ÄR LÅNGT UNDER FÖRVÄNTAN

17-21 PROGRAMMEN HAR HAFT LITEN EFFEKT NÄR DET GÄLLER ATT STÄLLA OM GODSTRAFIK FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT

22-23 DEN VERKLIGA EFFEKTEN KAN INTE BEDÖMAS

24-34 DET KOMMER INTE IN TILLRÄCKLIGT MÅNGA RELEVANTA PROJEKTFÖRSLAG

26 PROJEKTFÖRSLAG PRESENTERAS INTE PÅ GRUND AV ATT MARKNADSSITUATIONEN OCH VILLKOREN FÖR ATT FÅ KOMMA MED INTE UPPMUNTRAR AKTÖRER ATT UTNYTTJA STÖDORDNINGEN

27-28 DET RÅDER OSÄKERHET OM HUR MYCKET TRAFIK SOM FAKTISKT HAR STÄLLTS OM FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT

29-31 HÄLFTEN AV DE GRANSKADE PROJEKTEN HAR BEGRÄNSAD HÅLLBARHET

32-34 PROJEKT SKULLE HA PÅBÖRJATS OCKSÅ UTAN EU-FINANSIERING

35–43 DEN LÖPANDE FÖRVALTNINGEN AV STÖDORDNINGEN HAR GRADVIS FÖRBÄTTRATS

37–40 MARKNADSBEHOVEN ANALYSERADES INTE TILLRÄCKLIGT

41–43 KORRIGERANDE ÅTGÄRDER KUNDE HA VIDTAGITS TIDIGARE

44–46 SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

BILAGA I — UPPGIFTER OM PROJEKTEN I URVALET

BILAGA II — JÄMFÖRELSE AV KOEFFICIENTERNA I MARCO POLO-KALKYLATORN ÖVER TID

KOMMISSIONENS SVAR

ORDFÖRKLARINGAR

Driftskompatibilitet (i det transeuropeiska järnvägsnätet): Kapacitet att trafikera alla sträckor i järnvägsnätet utan att det förekommer några skillnader, genom att man riktar in sig på att få de olika tekniska systemen på EU:s järnvägar att fungera tillsammans och undvika operativa och infrastrukturella hinder.

Dödviktseffekt: Dödviktseffekt föreligger när finansiering ges som stöd till en mottagare som skulle ha gjort samma val även utan stödet. I sådana fall kan utfallet inte tillskrivas politiken, och det stöd som betalats ut till mottagaren har inte haft någon effekt. Således är den utgiftsandel som framkallar dödviktseffekt per definition inte ändamålsenlig eftersom den inte bidrar till måluppfyllelsen.

GD Transport och rörlighet: Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet.

Genomförandeorganet: Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation. I mars 2008 tog genomförandeorganet över den dagliga projektförvaltningen av Marco Polo.

Kringliggande infrastruktur: Nödvändig och tillräcklig infrastruktur för att målen för de finansierade åtgärderna ska uppnås (Marco Polo II, artikel 2 h i förordning (EG) nr 1692/2006). Eftersom Marco Polo-projekt är projekt för transporttjänster bör kringliggande infrastruktur endast bestå av justeringar av befintlig infrastruktur som är nödvändig för att de planerade transporttjänsterna ska kunna utföras.

Modal transport: Godstransporter med minst två olika transportsätt, till exempel väg, järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart från startpunkt till destination.

Marco Polo-programkommitté: Förvaltningskommitté som består av olika företrädare för EU:s medlemsstater och observatörer från deltagande tredjeländer som sysslar med transporttjänster.

Marco Polo-åtgärder: Marco Polo-programmen finansierar följande fem typer av åtgärder:

1. Katalysatoråtgärd: en åtgärd inom Marco Polo I och II (MP I och MP II), inriktad på att komma till rätta med betydande strukturella hinder på godstransportmarknaden som hindrar marknaden från att fungera väl.
2. Trafikomställningsåtgärd: åtgärder inom MP I och II för att ställa om godstransport från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt.
3. Åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss: MP II-åtgärder som syftar till en trafikomställning genom transporttjänster från dörr till dörr som innebär att godstransport ställs om från långa vägsträckor till en kombination av närsjöfart och andra transportsätt.
4. Trafikundvikande åtgärd: MP II-åtgärd med syftet att undvika trafik i stället för att ställa om den genom att man inriktar sig på att modifiera produktions- och/eller distributionsprocesser och på så sätt uppnå kortare avstånd, högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg.
5. Åtgärd för gemensamt lärande: MP I- och MP II-åtgärd som ska leda till en trafikomställning genom att den höjer kompetensen inom logistiksektorn och främjar avancerade metoder och förfaranden för samarbete på godstransportmarknaden.

Tonkilometer (tkm): Transport av ett ton (1 000 kg) gods över en sträcka av en kilometer. Sedan 2009 tillåter reglerna att taran ingår i de tonkilometer som ställs om från väg till andra transportsätt inom Marco Polo-programmen.

SAMMANFATTNING

I.

Sedan 2003 har Marco Polo-programmen finansierat transporttjänstprojekt som ställer om godstransporter från väg till järnväg och inre vattenvägar och närsjöfart. Det första Marco Polo-programmet (Marco Polo I) hade en budget på 102 miljoner euro och genomfördes mellan 2003 och 2006. Det nuvarande Marco Polo II-programmet genomförs mellan 2007 och 2013 och har en betydligt större budget på 450 miljoner euro. Syftet med stödordningen var att minska den internationella godstrafiken på väg och på så sätt öka godstransportens miljöprestanda, minska trafikstockningar och öka trafiksäkerheten.

II.

Europeiska revisionsrätten granskade om kommissionen hade planerat programmen och förvaltrade och övervakade dem på ett sådant sätt att de blev så ändamålsenliga som möjligt och om de finansierade projekten var ändamålsenliga.

III.

Revisionsrätten konstaterade att programmen inte var ändamålsenliga eftersom de inte uppnådde sina outputmål, de hade en liten effekt när det gällde att ställa om godstrafiken från väg till andra transportsätt och det finns inga uppgifter som gör att man kan bedöma de förväntade vinsterna med att minska godstransportens miljöpåverkan, minska trafikstockningarna och öka trafiksäkerheten.

IV.

Den mekanism som användes till programbetalningar innebar att EU-finansiering betalades ut på villkor att resultat hade uppnåtts, urvalsförfarandet garanterade att endast projekt av hög kvalitet valdes ut och projekten gav i regel större vinster för samhället i stort. Däremot presenterades inte tillräckligt många relevanta projektförslag eftersom marknadssituationen och villkoren för att komma med avskräckte aktörer från att dra fördel av stödordningen. Vidare rådde det osäkerhet om de begränsade kvantiteter som enligt rapporterna hade ställts om från väg till andra transportsätt, och hälften av de granskade projekten var hållbara endast i begränsad utsträckning. Dessutom skulle projekten ha påbörjats också utan EU-finansiering (dödviktseffekt).

V.

Den löpande förvaltningen av programmen förbättrades visserligen med tiden, men kommissionen gjorde inte en tillräcklig analys av marknadsbehoven för att bedöma potentialen att uppnå de politiska målen och korrigering åtgärder kunde ha vidtagits tidigare. Stora brister i programmen kvarstår dock.

VI.

Med tanke på de aktuella programmens resultat rekommenderar revisionsrätten rådet, Europaparlamentet och kommissionen att överväga att avbryta EU:s finansiering till godstransporttjänster som använder sig av samma utformning som Marco Polo-programmen (stimulans av utbudet uppifrån och ner [*top-down supply-push*]), vilket framför allt ledde till de brister som konstateras i denna rapport (otillräckligt marknadsutnyttjande, inga bevis för att målen har uppnåtts, stor administrativ börda, dålig hållbarhet och dödviktseffekter) och att sätta som villkor för fortsatt finansiering att en konsekvensbedömning görs på förhand som visar om och i vilken omfattning det finns ett europeiskt mervärde. Det skulle innebära att man gör en ingående marknadsundersökning av den potentiella efterfrågan och utnyttjar erfarenheter från och bästa praxis i liknande nationella stödordningar i medlemsstaterna. Bara om en EU-åtgärd på området bedöms kunna bli meningsfull rekommenderar revisionsrätten att kommissionen vidtar en rad åtgärder för att förbättra resultatet i framtida stödordningar.

INLEDNING

MARCO POLO-PROGRAMMEN OCH MULTIMODALITET

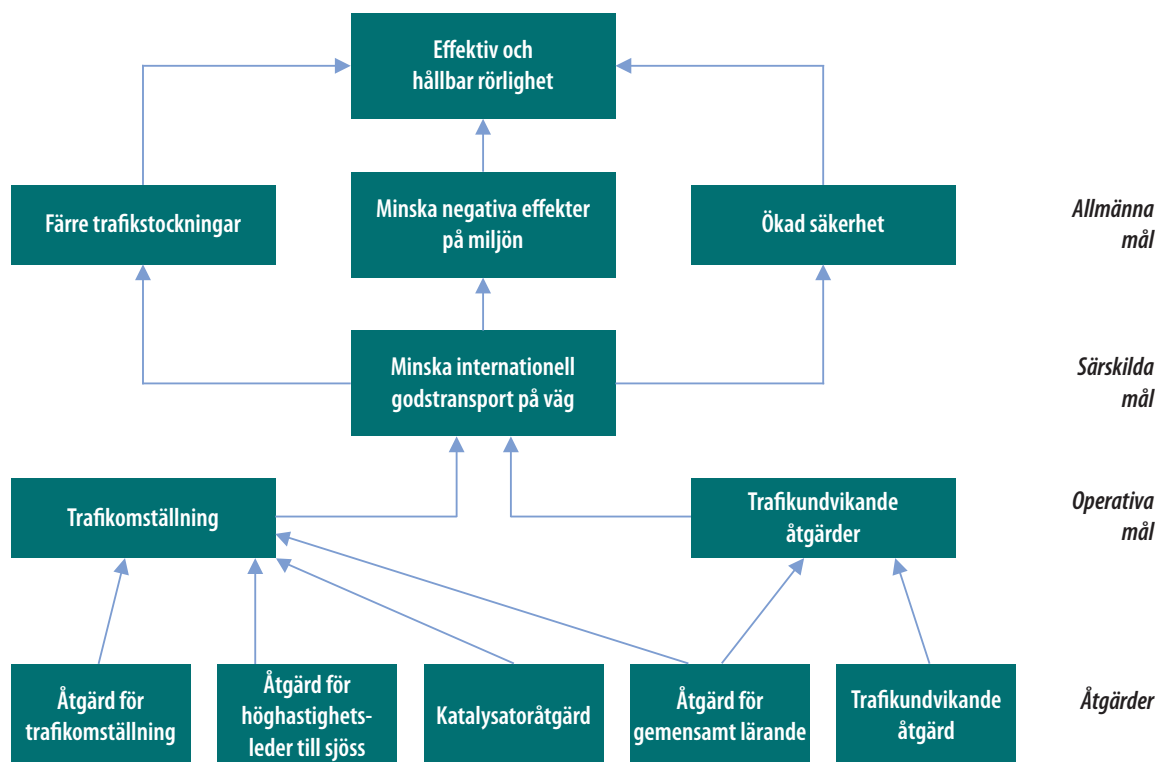
1. Multimodalitet handlar om att man kombinerar två eller flera olika transportsätt för en enda godstransport. Multimodal transport har i regel ansetts vara miljömässigt hållbarare eftersom den minskar transporter enbart på väg. En ökad användning av multimodalitet har därför i många år varit ett av de främsta målen för EU:s transportpolitik¹.
2. Som ett led i denna politik inrättade EU-lagstiftaren 2003 ett första Marco Polo-program (Marco Polo I, med en budget på 102 miljoner euro) som genomfördes mellan 2003 och 2006. Det följdes av det nuvarande Marco Polo II-programmet (2007–2013), som har en väsentligt större budget på 450 miljoner euro och ett större tillämpningsområde. Målet var att hantera den ökande internationella godstransporten på väg genom en omställning av den förväntade sammanlagda ökningen till järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart eller en kombination av transportsätt. Syftet var att minska godstransportens negativa effekter på miljön, minska trafikstockningar och öka trafiksäkerheten samt bidra till en effektiv och hållbar rörlighet (se **figur 1**).
3. När det gäller perioden efter 2013 har kommissionen föreslagit att EU-stödet till godstransporttjänster ska fortsätta och "främja användningen av innovativa transporttjänster eller nya kombinationer av beprövade befintliga transporttjänster genom tillämpning av intelligenta transportsystem och inrättande av relevanta administrativa strukturer"². Så länge det inte finns någon förhandsbedömning är det dock fortfarande oklart hur dessa allmänna mål ska uppnås, vilka de särskilda målen och prioriteringarna ska vara och vilket finansieringsbelopp som anses nödvändigt.

¹ I vitboken *The future development of the common transport policy* (den gemensamma transportpolitikens framtida utveckling) från 1992 (KOM(92) 494 slutlig, 2.12.1992) var det främsta målet att ändra fördelningen mellan de olika transportsätten. I vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* från 2001 (KOM(2001) 370 slutlig, 12.9.2001) bekräftades vikten av att se över transportsättens respektive andelar för att det europeiska transportsystemet skulle bli hållbarare. Intermodal transport skulle uppmuntras genom investeringar i transportförbindelser som kombinerar sjöfart, inre vattenvägar och järnväg. Huvudmålet i vitboken *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* från 2011 (KOM(2011) 144 slutlig, 28.3.2011) är att minska utsläppen av växthusgaser (GHG) genom att begränsa ökningen av trafikstockningar och inrätta effektiva multimodala kopplingar.

² Artikel 38 i KOM(2011) 650 slutlig/2, 19.12.2011.

FIGUR 1

MARCO POLO II – ÖVERSIKT OCH MÅL (FÖRHANDSUTVÄRDERINGSRAPPORT OM MARCO POLO II-PROGRAMMET, ECORYS, DEN 15 JUNI 2004, S. 1.)



FÖRVALTNINGEN AV MARCO POLO-PROGRAMMEN

4. Marco Polo-programmen förvaltas centralt av kommissionen som tar emot projektansökningar via årliga inbjudningar att lämna förslag och utvärderar dem utifrån finansieringsvillkor och kriterier för stödberättigande, urval och tilldelning. Från början var generaldirektoratet för transport och rörlighet³ ansvarigt för programmen i deras helhet, men sedan mars 2008 har Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (nedan kallat *genomförandeorganet*) förvaltat det faktiska genomförandet av stödordningen. Generaldirektoratet för transport och rörlighet och genomförandeorganet delar på uppgifterna på följande sätt:

- a) Generaldirektoratet för transport och rörlighet ansvarar för programförvaltningen, vilket innebär att det fastställer prioriteringar, utarbetar och antar det årliga arbetsprogrammet, utarbetar dokument till den årliga inbjudan att lämna förslag, offentliggör inbjudan i *Europeiska unionens officiella tidning*, håller kontakt med medlemsstaternas myndigheter, utvärderar programmets genomförande och effekter och övervakar genomförandeorganets förvaltningsverksamhet.
- b) Genomförandeorganet ger råd till potentiella sökande, tar emot, öppnar och utvärderar projektförslag, förhandlar om kontrakten med de sökande, bereder kommissionens beslut om tilldelning av bidrag, tar emot regelbundna projektrapporter, övervakar projekt, betalar stödmottagare och rapporterar till kommissionen.

³ Som på den tiden hette generaldirektoratet för transport och energi.

5. Den logiska grunden till Marco Polo var att marknadsmisslyckanden och brister i regelverket avskräcker aktörer från att hitta alternativ till vägtransport. Syftet med programmen är därför att kompensera transportaktörerna för de förluster de gör i början på nya eller uppgraderade transporttjänster som ställer om trafik från väg till andra transportsätt. EU-bidraget beräknas som det lägsta av följande tre belopp: i) en euro (före inbjudan 2009) eller två euro (från inbjudan 2009) för varje 500 tkm som ställts om från väg till andra transportsätt, ii) 35 % av de stödberättigande kostnaderna (50 % för åtgärder för gemensamt lärande) eller iii) det ackumulerade underskottet för hela den tid insatsen varar. Ett exempel finns i **ruta 1**.
6. För att trafikomställningsmålet ska uppnås planeras olika typer av åtgärder (trafikomställningsåtgärder, katalysatoråtgärder och åtgärder för höghastighetsleder till sjöss, se ordförklaringar), men Marco Polo-program II finansierar även projekt som syftar till att uppmuntra en effektivare internationell (främst inom EU) godstransport (trafikundvikande åtgärder).

RUTA 1

ETT RÄKNEEXEMPEL FÖR MARCO POLO-PROGRAMMETS BIDRAGSBELOPP

Om ett Marco Polo-projekt skulle ha valts ut från inbjudan 2009 och sedan genomfört en trafikomställning på 600 miljoner tkm och om detta projekt hade stödberättigande kostnader på 35 miljoner euro (inbegripet 4 miljoner euro i investeringar i kringliggande infrastruktur), icke stödberättigande kostnader på 9 miljoner euro och hade genererat 41 miljoner euro i inkomster skulle följande bidragsberäkning gälla:

Belopp 1: Om man tillämpar bidragssatsen för 2009 års inbjudan på 2 euro/500 tkm får man ett EU-bidrag för den volym som ställts om från väg till andra transportsätt på **2,4 miljoner euro**.

Belopp 2: Om man tillämpar den högsta bidragssatsen på 35 % av de 35 miljoner euro i stödberättigande kostnader får man ett belopp på **12,25 miljoner euro**.

Belopp 3: Insatsen genererade 41 miljoner euro i inkomster och 44 miljoner euro i kostnader (såväl stödberättigande som icke stödberättigande), vilket ger en förlust på **3 miljoner euro**.

I det här fallet skulle bidraget begränsas till **2,4 miljoner euro**, som är det lägsta av de tre beloppen.

7. Programmen omfattar också projekt som inte direkt leder till en trafikomställning (som ett led i åtgärder rörande gemensamt lärande) och andra utgifter (upp till 5 % av budgeten). Mellan 2009 och 2012 gick cirka 11,8 miljoner euro i sådana bidrag⁴ till följande:

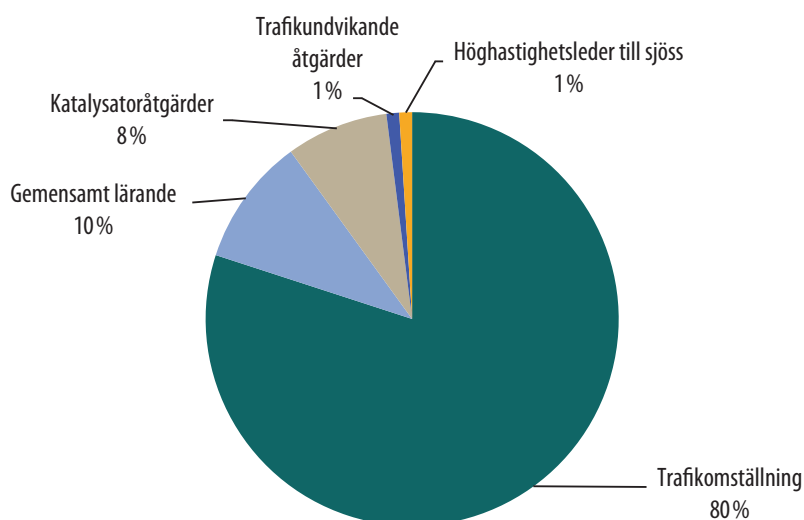
- Projekt som genomförs som ett led i åtgärder rörande gemensamt lärande som syftar till en indirekt trafikomställning genom ökad kompetens inom logistiksektorn och främjande av avancerade metoder och förfaranden för samarbete på godstransportmarknaden. Cirka 8,1 miljoner euro hade betalats ut vid utgången av 2011 för 16 projekt.
- Kompletterande åtgärder, som vidtogs som stöd till pågående åtgärder och vidareutveckling av programmet. Åtgärderna omfattade kommunikationsverksamhet som främjar programmet, undersökningar om transporttjänster på inre vattenvägar och vagnlasttransporter och också ett bidrag till ett europeiskt program som ger stöd till närsjöfart (för vilka 3,7 miljoner euro betalades ut).

⁴ Detta motsvarar 12,5 % av de belopp som programmen betalade ut.

8. Av de fem åtgärdstyper som programmet finansierade är trafikomställningsåtgärden programmets kärna och utgör 80 % av de bidragsöverenskommelser som undertecknats (se **figur 2**).

FIGUR 2

ANVÄNDNING AV MARCO POLO-PROGRAMMENS FINANSIERING PER ÅTGÄRDSTYP (PUNKT 1 I BILAGA 5.4 TILL GENOMFÖRANDEORGANETS ÅRLIGA VERKSAMHETSRAPPORT, 2010)



REVISIONENS INRIKTNING OCH OMFATTNING SAMT REVISIONSMETOD

9. Målet med revisionsrättens revision var att ta reda på om Marco Polo-programmen var ändamålsenliga. Det gjorde den genom att bedöma om kommissionen hade planerat programmen och förvaltat och övervakat dem på ett sådant sätt att de blev så ändamålsenliga som möjligt. Revisionsrätten bedömde också om ett antal finansierade projekt hade uppnått sina mål.
10. Revisionen omfattade Marco Polo I och det pågående Marco Polo II fram till juli 2012. I arbetet ingick en rad olika granskningsåtgärder, till exempel granskning av handlingar, intervjuer, analys av konsekvensbedömningar, utvärderingar och enkätresultat och en genomgång av utvärderingar av projektförslag. Revisionsrätten bedömde också den information som fanns tillgänglig vid generaldirektoratet för transport och rörlighet om de stödordningar som genomfördes i medlemsstaterna, kartlade de nationella stödordningar för transporttjänster som fanns vid tiden för granskningen och intervjuade utvalda nationella myndigheter som deltog i Marco Polo-programkommittén under granskningarna av projekt.
11. Arbetet kompletterades med intervjuer med aktuella enheter och kontroller på plats av vad de 16 avslutade trafikomställningsprojekten hade åstadkommit (programmets kärna, se punkt 8 ovan) i Belgien, Tyskland, Frankrike, Italien, Luxemburg och Nederländerna (i **bilaga I** finns uppgifter om projektinnehåll och resultat). I **ruta 2** finns en kort beskrivning av två granskade projekt.
12. De 16 granskade projekten motsvarade 19,5 miljoner euro i åtaganden och 11,4 miljoner euro i betalningar. Hälften av dem godkändes inom MP I, den andra halvan inom MP II. Fyra var närsjöfartprojekt, ett var en kombination av järnväg/inre vattenvägar och de återstående elva var järnvägsprojekt. 14 stödmottagare inom de 16 projekten var konsortier av större transportföretag, nationella järnvägsföretag eller internationella sjöfartslinjer.

RUTA 2

EXEMPEL PÅ GRANSKADE MARCO POLO-PROJEKT

- a) Sirius 1 var ett järnvägsprojekt där naturligt mineralvatten transporterades från den franska produktionsanläggningen till olika logistikplattformar i Tyskland. Syftet var att förbättra kapaciteten och kundtjänsten och stödja företagets mål för koldioxidavtryck (40 % minskning mellan 2008 och 2012 när det gällde företagets direkta ansvar och alla varumärken).



© Europeiska revisionsrätten

**Vattnet lastas på tåg på produktionsanläggningen
S.A. des Eaux Minérales d'Evian.**

- b) Gulf Stream är ett närsjöfartprojekt som erbjuder ett alternativ till sjöss för godstrafik mellan norra Spanien och södra England. Det är en roroförbindelse med tur- och retur-resor varje helg mellan den spanska hamnstaden Santander och Poole på den engelska sydkusten för att man ska komma undan helgförbudet mot lastbilstrafik på Frankrikes nationella vägnät.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

**Långtradare lämnar fatyget med sitt gods på väg till
slutdestinationen på helgen.**

IAKTTAGELSER

PROGRAMMEN HAR INTE VARIT ÄNDAMÅLSENLIGA

OUTPUTN ÄR LÅNGT UNDER FÖRVÄNTAN

13. I lagstiftningen hade kvantifierade årliga mål fastställts för den trafikomställning som båda programmen skulle uppnå. När det gällde MP I var det årliga målet 12 miljarder tkm. När det gällde MP II ökade det årliga målet till "en avsevärd andel" av 20,5 miljarder tkm⁵ på grundval av ett förslag till ett finansieringsanslag på 740 miljoner euro som skulle innefatta infrastrukturstöd. Trots det faktum att beloppen för infrastruktur inte godkändes under lagstiftningsförfarandet bibehöll man till största delen det ursprungliga målet.
14. Jämför man de fastställda målen och de rapporterade programresultaten kan man konstatera konstant mycket svaga prestationer (se **tabell 1**).
15. De rapporterade uppgifterna för trafikomläggningen är endast slutliga när det gäller MP I och anger att 22,1 miljarder tkm gods ställdes om från väg till andra transportsätt. Detta resultat är visserligen samma sak som att 1 230 000 lastbilstransporter på 1 000 km (avståndet mellan Berlin och Paris), där varje lastbil transporterar 18 ton gods, försvinner från vägarna⁶, men det motsvarar fortfarande endast 46 % av programmålet.
16. Mellan 2007 och 2010 uppnådde MP II endast 23,9 % av den trafikomställning som man hade åtagit sig att genomföra (se **tabell 1**). Även om MP II fortfarande löper kommer det inte att fullt ut kunna uppnå målet, som är en avsevärd andel av 20,5 miljarder tkm/år i trafikomställning eftersom man inte har fått tillräckligt många svar på de årliga inbjudningarna att lämna projektförslag. Därför kommer den programfinansiering som gjorts tillgänglig inte att leda till att målet uppnås även om alla projekt i sig skulle bli alltigenom framgångsrika.

⁵ Artikel 1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006 av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003 (EUT L 328, 24.11.2006, s. 11) föreskriver att programmet ska åstadkomma "[...] en trafikomställning som innebär att en avsevärd andel av den förväntade årliga sammanlagda ökningen av de internationella godstransporterna på väg, uttryckt i tonkilometer [...]". Enligt skäl 2 i samma förordning uppskattade man att den sammanlagda internationella godstransporten på väg per år skulle öka med cirka 20,5 miljarder tonkilometer. I skäl 4 i samma förordning anges att programmet ska bidra till "att den förväntade sammanlagda ökningen, och helst ännu mer, av den internationella godstrafiken på väg ställs om [...]".

⁶ Källa: Genomförandeorganets presentation på MP:s informationsdag, den 28 juni 2012.

PROGRAMMEN HAR HAFT LITEN EFFEKT NÄR DET GÄLLER ATT STÄLLA OM GODSTRAFIK FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT

- 17.** Tanken var att programstödet inom MP I skulle ställa om åtminstone den förväntade sammanlagda ökningen av godstrafik på väg till andra transportsätt så tidigt som 2003. När det gällde MP II ändrades målet och blev omställning av "en väsentlig del" av den förväntade sammanlagda ökningen av godstrafik på väg till andra transportsätt. Utifrån uppgifter från kommissionen (generaldirektoratet Eurostat) visar **figur 3** att 2003 stod vägtransport för 46 % av den totala godstransporten i EU medan sjötransport, järnväg och inre vattenvägar stod för 38, 11 respektive 3,5 %. Till 2010 hade vägtransporten ökat sin samlade andel till 50 % av all godstransport medan sjötransporten hade minskat till 33 % och järnvägar och inre vattenvägar var kvar på samma nivå på 11 respektive 4 %.

TABELL 1

PLANERADE OCH RAPPORTERADE GODSVOLYMER SOM STÄLLTS OM FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT OCH SOM MARCO POLO-PROGRAMMEN HAR INGÅTT ÅTAGANDEN FÖR I MILJARDER TKM (REVISIONSRÄTTENS BERÄKNINGAR UTIFRÅN KOMMISSIONENS OCH GENOMFÖRANDEORGANETS DOKUMENTATION¹)

	Årligt mål	Planerad trafikomställning ²	Rapporterad trafikomställning	% av målet som uppnått ³
MP I				
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
MP I Totalt	48,00	47,71	22,08	46,28
	Genomsnitt för hela programmet			46,00
MP II	⁴			
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
MP II 2007-2011	102,50	87,69	19,64	22,40
	Genomsnitt för hela programmet (31.12.2012)			19,16
Totalsumma	150,50	135,40	41,72	

¹ Enligt de senast tillgängliga uppgifterna från den 31 december 2012.

² Kvantiteter som planeras ställas om utifrån de bidragsöverenskommelser som undertecknats av kommissionen och, sedan mars 2008, av genomförandeorganet.

³ Rapporterade omställda kvantiteter jämfört med kvantiteter som det ingåtts åtaganden för.

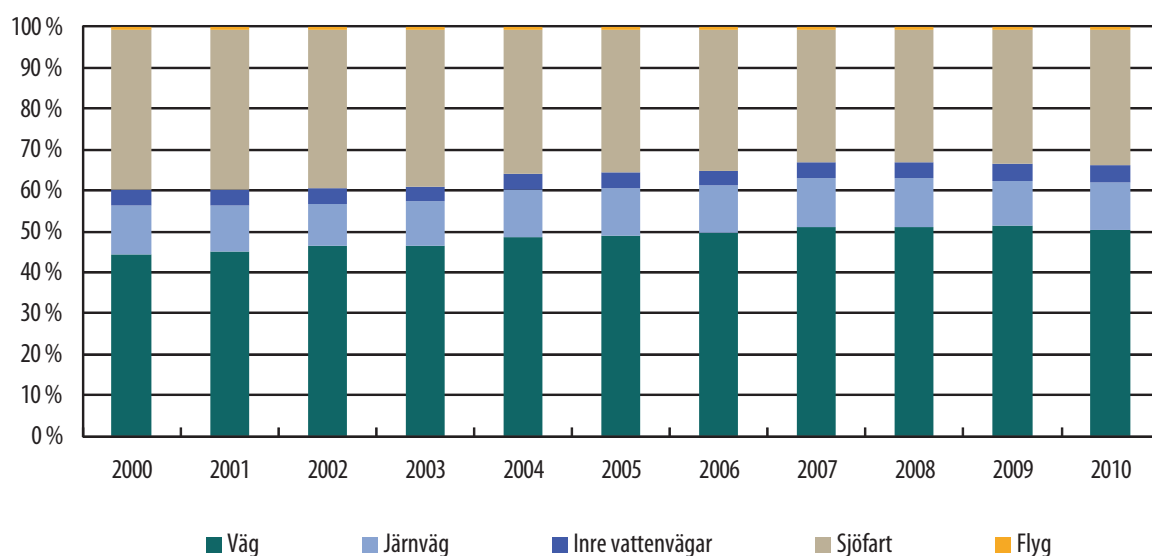
⁴ När det gäller MP II ska det årliga målet vara en "avsevärd andel" av 20,5 miljarder tkm.

- 18.** Till följd av den finansiella och ekonomiska kris som startade 2007 har transportvolymerna i allmänhet minskat. Vissa transportsätt har registrerat allvarliga förluster: järnvägstransporten har sjunkit med 17,9 % och trafiken på inre vattenvägar med 10,6 %⁷. I och med krisen sänkte åkarna priserna för att kunna behålla sina fordon på vägarna. Detta både avskräckte aktörer från att gå över till andra transportsätt än vägtransport och uppmuntrade dem att gå över från andra transportsätt till vägtransport (omvänd trafikomställning), vilket tydligt visade hur konjunkturskänslig den nuvarande programutformningen är.
- 19.** Den rapporterade trafikomställning på 22,1 miljarder tkm som uppnåddes inom MP I motsvarade endast 0,3 % av all internationell godstransport på väg inom EU och cirka 25 % av ökningen av EU:s internationella vägtransport under samma period. Den främsta orsaken till det är att ökningen av den internationella godstransporten på väg mellan 2003 och 2006 (113,7 miljarder tkm) var mycket större än vad man hade räknat med från början (48 miljarder tkm).

⁷ Källa: Eurostats Statistik i fokus 13/2012, 21.2.2012.

FIGUR 3

ANVÄNDNING AV TRANSPORTSÄTT INOM EU, NATIONELLT OCH INTERNATIONELLT, GODSTRANSPORT ÖVER TID (REVISIONSRÄTTEN FICK UPPGIFTERNA FRÅN EUROSTAT)

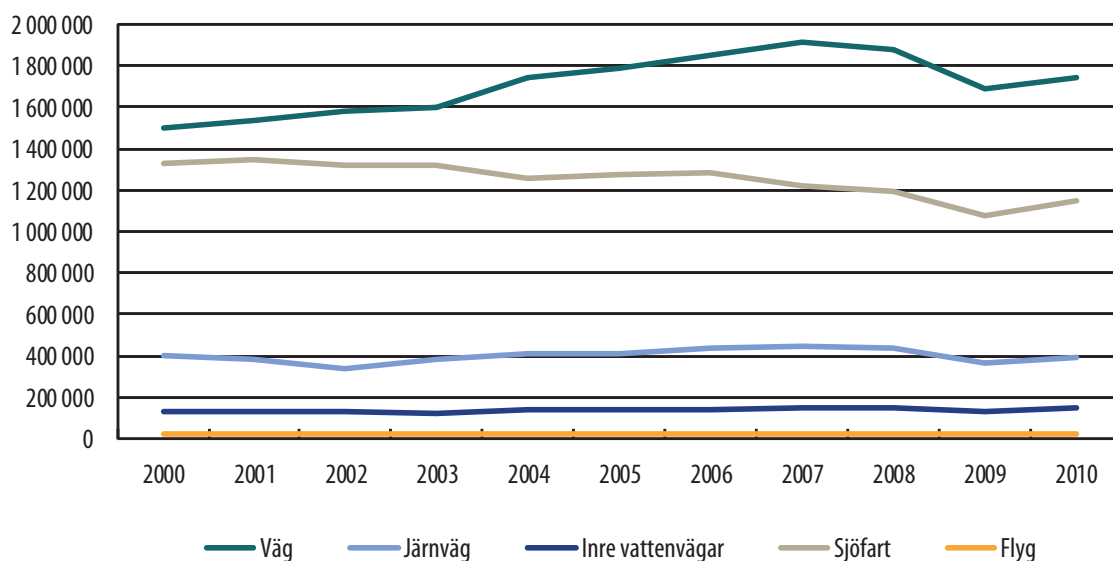


Källa: Eurostat.

20. När det gällde MP II hade endast ett fåtal projekt avslutats när granskningen genomfördes och det var för tidigt att göra en slutbedömning av deras ändamålsenlighet och eventuella effekter. Men med tanke på de tillgängliga budgetanslagen och det begränsade utnyttjandet av dem är det inte troligt att programmet kommer att få någon större effekt på omställningen av trafik från väg till andra transportsätt (se **tabell 2**).
21. Godstransport på väg är fortfarande det dominerande transportsättet medan järnväg och inre vattenvägar fortfarande ligger på mycket blygsamma nivåer. **Figur 4** visar att före 2007 ökade godstransportvolymerna på väg varje år, att de transporterade volymerna minskade för alla transportsätt mellan 2007 och 2009 på grund av krisen och att det från och med 2009 skedde en tydlig återhämtning vad gällde de transporterade volymerna, främst på vägar och sjösträckor medan transporten på järnväg och inre vattenvägar inte lyckades öka sin andel.

FIGUR 4

EU:S GODSTRANSPORT PER TRANSPORTSÄTT I MILJONER TKM (UPPGIFTERNA I FIGUR 3 VISAS SOM EN PROCENTANDEL PER TRANSPORTSÄTT).



Källa: Eurostat.

DEN VERKLIGA EFFEKTEN KAN INTE BEDÖMAS

- 22.** Tanken var att programfinansieringen skulle bidra till de politiska målen att minska godstransportens negativa effekter på miljön, minska trafikstockningarna och öka trafiksäkerheten. Revisionsrätten noterade kommissionens uppskattningar om att det för varje investerad euro i Marco Polo I-programmet genererades miljövinster värda 13,30 euro⁸.
- 23.** De tillgängliga uppgifterna om trafikstockningar och trafikolyckor gör dock inte att man kan bedöma den verkliga effekten eftersom Eurostat inte har någon erkänd officiell metod och inga harmoniserade statistiska uppgifter om trafikstockningar, och uppgifterna om trafikolyckor är ofullständiga. Även om det är allmänt känt att alternativ till transport enbart på väg vanligtvis ger större vinster för samhället i stort blir den faktiska hävstångseffekten dessutom förmodligen mycket lägre. Det beror på att mellan 2004 och 2010 var de uppgifter som användes i Marco Polo-kalkylatorn⁹ föråldrade och därför felaktiga. Sedan 2004 har vägtransporten gradvis blivit renare tack vare forskning och innovation¹⁰. Detta tog kommissionen inte hänsyn till i sina inbjudningar mellan 2005 och 2010. Det var först i inbjudan 2011 som nya koefficienter och en ny metod användes när man skulle kvantifiera effekten av godstransport på järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart. I vissa fall ger de inte många fler vinster än alternativet transport enbart på väg (se *bilaga II*). Till exempel är det inte längre så stor skillnad mellan transport enbart på väg och dieseldrivna tåg, små pråmar eller roropassagerarfartyg som drivs med konventionellt bränsle med en hastighet på 20–23 knop. Så snart fartygen överskrider en hastighet på 23 knop är det gynnsammare för miljön om godset fraktas med lastbil.

⁸ Genomförandeorganets presentation på MP:s informationsdag, den 28 juni 2012.

⁹ Marco Polo-kalkylatorn är ett automatiserat kalkylprogram som jämför de teoretiska externa kostnaderna för miljöfaktorer (t.ex. luftföroreningar, klimatförändringar och buller) och socioekonomiska faktorer (t.ex. olyckor, trafikstockningar och infrastruktur). Uträkningen uttrycks i euro per tkm mellan transportlösningen enbart på väg och den alternativa multimodala transportlösning som man har ansökt om stöd för (järnväg, inre vattenvägar och närsjöfart).

¹⁰ I förhandsutvärderingsrapporten avseende MP II, Ecorys, 15.6.2004, s. 56 anges det att när man jämför moderna lastbilmotorer med föråldrade motorer eller höghastighetsmotorer för fartyg kan vägtransport visa sig vara det miljömässigt mest gynnsamma alternativet.

DET KOMMER INTE IN TILLRÄCKLIGT MÅNGA RELEVANTA PROJEKTFÖRSLAG

- 24.** De projekt som finansieras via detta program är ett av få exempel där EU-finansiering måste betalas ut utifrån resultat. Revisionsrätten är på det klara med att genomförandeorganet har förfaranden som gör att EU-medel kan betalas ut till de projekt som bäst uppfyller urvalskriterierna. Men det kommer i allmänhet inte in förslag på tillräckligt många projekt av hög kvalitet (det vara bara 2004 som alla tillgängliga åtagandebemyndiganden utnyttjades fullt ut, se **tabell 2**).
- 25.** MP-programmen har således problem att absorbera sina anslag. Av de 101,8 miljoner euro i ekonomiskt stöd som finns tillgängliga inom MP I betalades endast 41,8 miljoner euro (41 %) ut¹¹. MP II har en programbudget på 450 miljoner euro, varav endast 77,8 miljoner euro (25 % av den tillgängliga budgeten) hade betalats ut, främst i form av förskott, vid utgången av 2012. Därför är det troligt att ett betydande belopp av finansieringen kommer att förbli outnyttjat och inte användas till det allmänna mål som fastställts.

¹¹ I detta ingick betalningar på 1,4 miljoner euro till två projekt som genomfördes som en del av katalysatoråtgärden som inte gav stöd till trafikomställning: EU-finansieringen betalades till omställningen av ett lok och till utarbetandet av projektgenomföranderapporter.

TABELL 2

ÖVERSIKT ÖVER PROJEKT OCH TILLGÄNGLIGA MEDEL SOM MAN HAR INGÅTT ÅTAGANDEN FÖR OCH BETALAT UT INOM MARCO POLO-PROGRAMMEN I MILJONER EURO (REVISIONSRÄTTENS BERÄKNINGAR SOM BYGGER PÅ DOKUMENTATION FRÅN KOMMISSIONEN OCH GENOMFÖRANDEORGANET¹⁾)

	Antal projekt	Tillgänglig budget	Anslagna medel	% som anslagits till den totala budgeten	Utbetalda medel	% som betalats ut i förhållande till den totala budgeten
MP I						
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
MP I Totalt	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
MP II						
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
MP I Totalt	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Totalsumma	172	406,0	301,2		119,5	

¹⁾ Enligt de senast tillgängliga uppgifterna från den 31 december 2012.

**PROJEKTFÖRSLAG PRESENTERAS INTE PÅ GRUND AV ATT
MARKNADSSITUATIONEN OCH VILLKOREN FÖR ATT FÅ KOMMA MED
INTE UPPMUNTRAR AKTÖRER ATT UTNYTTJA STÖDORDNINGEN**

26.

Utöver den förändrade marknadssituationen (se punkt 18) är ett viktigt skäl till det låga utnyttjandet av anslag att det har visat sig ta lång tid, vara riskfyllt, komplicerat och dyrt att få stöd från MP-programmen:

- a) Det tog i genomsnitt två år för de granskade stödmottagarna att få tillgång till stödordningen (från den första projektiden till under-tecknandet av bidragsöverenskommelsen). Under den perioden tog det i genomsnitt ett år från den dag då inbjudan avslutades till den dag då bidragsöverenskommelserna undertecknades. Samtliga tyckte att de fick vänta för länge i ett föränderligt företagsklimat. Revisionsrätten konstaterade att man vid flera tillfällen förlorade kunder under tiden. Eftersom kommissionen och genomförandeorganet inte tillät att man ändrade ursprungliga rutter, vilka produkter som skulle transporteras eller startpunkter och destinationer av skäl som handlade om likabehandling och rättvis konkurrens var det 53 av de 154 utvalda projekten (eller 34 %) som inte påbörjades eller som avslutades i förtid mellan 2003 och 2010. De stod för 64,2 miljoner euro i åtaganden och 3,7 miljoner i betalningar.
- b) Investeringar i kringliggande infrastruktur sker fortfarande helt och hållet på stödmottagarens egen risk: trots att det enligt lagstiftningen finns möjlighet att delvis finansiera sådan infrastruktur tillhandahåller finansieringsmekanismen vanligtvis endast ett bidrag per volym tkm som ställts om, vilket i praktiken innebär att programmet inte kan medfinansiera infrastrukturinvesteringar.
- c) Aktörerna anser att programvillkoren är alltför komplexa med hänsyn till hur den dagliga verksamheten ser ut, vilket förklarar varför många stödmottagare anlitade konsulter till pappersarbetet¹².
- d) Det är också dyrt att delta i MP-programmen¹³: på grundval av resekostnaderna för den personal som gjorts tillgänglig av konsortie-medlemmarna, konsultarvoden och kostnaden för de manmånader som stödmottagarnas personal arbetade uppgick den genomsnittliga kostnaden för att fylla i ansökan för de 16 stödmottagare som granskades till 105 000 euro.

¹² Av de 16 granskade projekten anlitade 14 stödmottagare eller 87 % konsulter.

¹³ I skäl 4 i förordning (EG) nr 1692/2006 och skäl 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 923/2009 av den 16 september 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 (EUT L 266, 9.10.2009, s. 1) uttrycktes en förhoppning om att många små och medelstora företag skulle delta i programmet. På grund av programmets komplexitet, de höga kostnaderna och de höga gränsvärden under vilka det inte skulle bli någon medfinansiering var det endast 24 % av Marco Polo-programmens stödmottagare som var små och medelstora företag (Källa: Uppgifter från genomförandeorganet).

DET RÅDER OSÄKERHET OM HUR MYCKET TRAFIK SOM FAKTISKT HAR STÄLLTS OM FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT

- 27.** I kolumn 4 i **tabell 1** finns uppgifter om de rapporterade godsvolymer som ställts om från väg till andra transportsätt. Vid revisionen kunde revisorerna inte få garantier för att de var tillförlitliga. I de fall där befintliga tjänster var uppgraderade godtog genomförandeorganet de godsvolymer som enligt redovisningen hade transporterats på samma rutt före projektstarten utan att göra några kontroller (dessa kvantiteter dras av när projektet avslutas så att man kan beräkna hur mycket trafikomställningen har ökat). Dessutom visade de första finansiella revisionerna i efterhand av de rapporterade volymerna omställd trafik, som genomförandeorganet avslutade först 2011, på fel¹⁴ och ett fall där rapporteringen grundade sig på bruttovikten och inte på nettovikten.
- 28.** Revisionsrättens revision av 16 projekt visade att endast ett projekt hade exakta uppgifter om de kvantiteter som vägdes vid ankomsten till terminalerna. I sex fall var det verktyg som användes till att registrera nettovikten inte tillgängligt för kontroller på plats och i de nio återstående projekten visade detta verktyg att det fanns en begränsad tillförlitlighet i revisionskedjan och en ökad risk för alltför stora utbetalningar. I ett projekt till exempel angavs ingen vikt i transportdokumentet (CMR¹⁵) och i ett annat gav testerna som gjordes för att man skulle jämföra den vikt som var registrerad i systemet med de vikter som angavs i motsvarande CMR ingen träff, och stödmottagaren var osäker på om han hade rapporterat brutto- eller nettovikten till genomförandeorganet.

HÄLFTEN AV DE GRANSKADE PROJEKTEN HAR BEGRÄNSAD HÅLLBARHET

- 29.** Eftersom finansiering av engångsinsatser som inte är hållbara inte skulle tjäna mycket till förväntas de finansierade projekten bli ekonomiskt lönsamma under sin livstid, det vill säga efter högst tre år, och fortsätta drivas efter det. Trots att förordningarna specifikt tar upp hållbarhet som ett finansieringsvillkor¹⁶ har detta inte omnämnts i bidragsöverenskommelserna, och hållbarheten har inte heller kontrollerats efter det att projekten avslutats.

¹⁴ I en rapport konstaterades ett fel på 20 % på förhand av Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation.

¹⁵ En CMR-fraktsedel är ett dokument som används i internationell godstransport på väg, vilket bygger på konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (FN-konvention som undertecknades i Genève den 19 maj 1956).

¹⁶ Artikel 5.1 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo-programmet") (EUT L 196, 2.8.2003, s. 1) och bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006.

- 30.** Vidare har den svåra operativa miljön, särskilt för järnvägen, bidragit till den dåliga hållbarheten. Stödmottagare som inrättat järnvägstjänster har brottats med höga operativa risker och när de varit i drift haft problem med nationella järnvägsföretag på grund av oförutsett underhållsarbete, järnvägs- och hamnstrejker och ingen driftskompatibilitet. I ett av de granskade projekten ledde detta till att 20 % av de planerade avgångarna fick ställas in under hela projektperioden. I ett annat projekt inträffade 44 incidenter under det tredje verksamhetsåret, vilket orsakade försenade leveranser och serviceavbrott på mer än en vecka. I ett tredje projekt var stödmottagaren tvungen att byta lok fyra gånger under transporten från den rumänska produktionsanläggningen till distributionscentralen i norra Italien.
- 31.** Många stödmottagare inom programmet har därför beslutat att avbryta projekt långt innan kontrakten går ut och många av dem som avslutade ett projekt avbröt tjänsten eller ändrade i väsentlig grad dess tillämpningsområde efter det att projektfinansieringen hade upphört. När det gällde 6 av de 16 projekt som revisionsrätten granskade var den subventionerade tjänsten inte längre aktiv när granskningen gjordes (på grund av otillräckliga volymer eller på grund av att en av parterna hade dragit sig ur eller gått i konkurs) medan två andra fortsatte sin verksamhet men med reducerat tillämpningsområde.

PROJEKT SKULLE HA PÅBÖRJATS OCKSÅ UTAN EU-FINANSIERING

- 32.** Det underlag som revisionsrätten inhämtade från de granskade Marco Polo-projekten visade att EU-finansieringen gjorde att stödmottagarna kunde påbörja projekten tidigare, öka omfattningen på tjänsten eller få avkastning tidigare på investeringen.
- 33.** Revisionsrätten fann dock allvarliga tecken på dödsviktseffekter, t.ex. följande:
- 13 av de 16 stödmottagare som granskades bekräftade att de skulle ha påbörjat och drivit transporttjänsten också utan bidraget.
 - Utvärderaren Ecory uppgav att merparten av projekten också skulle ha startat utan bidraget¹⁷.
 - I sin egenskap av programförvaltare uppgav kommissionen i sin senaste rapport till Europaparlamentet och rådet¹⁸ att 42 % av stödmottagarna angav att deras projekt definitivt skulle ha startats utan medel från Marco Polo-programmet.

¹⁷ Punkt 3.6 i *Evaluation of the Marco Polo I programme* (utvärdering av Marco Polo I-programmet), Ecorys, den 7 november 2007.

¹⁸ COM(2012) 675 final, 21.11.2012, s. 6.

- 34.** Detta kan förklaras av det faktum att i) vid transport av tungt gods på långa sträckor skulle man i vilket fall som helst ha valt sjöfart, järnväg eller inre vattenvägar av kostnadsskäl, särskilt om sändningarna kan planeras i förväg och ii) MP-finansieringen täcker en så liten del av den totala projektkostnaden att den inte kan ses som ett verkligt incitament (i de 16 projekt som revisionsrätten granskade täckte bidraget endast 2,8 % av stödmottagarnas investerade belopp).

¹⁹ Kapitel 6.3 i förhandsutvärderingsrapporten avseende MP II, Ecorys, den 15 juni 2004.

DEN LÖPANDE FÖRVALTNINGEN AV STÖDORDNINGEN HAR GRADVIS FÖRBÄTTRATS

- 35.** I enlighet med kommissionens normala praxis styrs genomförandeorganets arbete av ett årligt arbetsprogram som kommissionen godkänner. Kommissionen övervakar den löpande förvaltningen av MP-programmen via genomförandeorganets kvartalsrapporter, kvartalsvisa och halvårsvisa samordningsmöten och kvartalsvisa styrkommittémöten. En särskilt utsedd handläggare från kommissionen som är anställd på heltid har regelbundna kontakter med genomförandeorganets ledning och personal och deltar i arbetsmöten och gör ibland besök på plats. Genomförandeorganet utarbetar årliga verksamhetsrapporter där det faktiska resultatet jämförs med den årliga arbetsplanen.
- 36.** Revisionsrätten konstaterade att genomförandeorganet har förbättrat sin förvaltning av Marco Polo-programmen över tid bland annat genom att det har i) stramat upp projekturvalsförfarandet för att garantera att endast högkvalitativa projekt väljs ut, ii) inrättat en helpdesk och funktionsbrevlådor för potentiella sökande som de granskade stödmottagarna tyckte var användbara och ändamålsenliga, iii) bidragit till kommissionens kunskapsbas genom analytiska rapporter, iv) regelbundet övervakat de finansierade projekten och v) minskat betalningsförseningarna.

MARKNADSBEHOVEN ANALYSERADES INTE TILLRÄCKLIGT

- 37.** MP-programmen var utformade för att tillhandahålla EU-finansiering som delvis skulle kompensera för de betydande utgifter som uppkommer när man upprättar nya eller utvecklar befintliga transporttjänster. Därmed förväntade man sig att det ökade utbudet av tjänster skulle skapa en efterfrågan på marknaden (stimulans av utbudet uppifrån och ner [*top-down supply-push*]¹⁹).

- 38.** Strukturen på båda Marco Polo-programmen byggde på ett kommissionsförslag²⁰ där man använde utfallet av ett samråd med intressenter som anordnades före varje programstart²¹.
- 39.** Revisionsrätten anser dock inte att det är tillräckligt eftersom aktörer endast kommer att ändra transportsätt från transport enbart på väg till andra transportsätt under normala marknadsvillkor om förhållandena (i regel kostnader, tid, tillförlitlighet, volymer som ska fraktas och närheten till terminaler) kräver en sådan ändring. För att stödprogrammet för transporttjänster skulle ha blivit framgångsrikt borde man därför först ha analyserat varför multimodala transporttjänster inte inrättades eller utvecklades under normala marknadsvillkor och hur man överbrygger de potentiella svårigheter som hindrar att sådana tjänster inrättas eller utvecklas.
- 40.** Sedan 2007 har potentialen för ändamålsenliga MP-program minskat ytterligare av externa faktorer: den finansiella och ekonomiska krisen har minskat de sammanlagda volymer som transporteras (se punkt 18) och beslut från nationella järnvägsföretag att upphöra med enstaka vagnslastleveranser på grund av interna kostnader har haft den omedelbara effekten att de tvingat mindre företag att ställa om multimodala sändningar till transport enbart på väg. Vidare kan man nu förvänta sig en omvänd trafikomställning (från fartyg till väg) på grund av den nyligen antagna lagstiftningen²².

KORRIGERANDE ÅTGÄRDER KUNDE HA VIDTAGITS TIDIGARE

- 41.** I en utvärderingsrapport från 2007²³ angavs ett antal problem som gällde det första Marco Polo-programmet, till exempel olämpliga övre gränser, oflexibla regler om tkm och otydliga och komplexa regler för inlämnande, urval och kontrakt om projekt. Kommissionen fick dock reda på förseningarna i projektgenomförandet och problemen med att uppnå målet tidigare via sin projekt- och programövervakning (mars 2006).

²⁰ KOM(2002) 54 slutlig, 4.2.2002.

²¹ Se t.ex. kapitlen 2 och 10 i förhandsutvärderingsrapporten avseende MP II, Ecorys, den 15 juni 2004.

²² Bränslekostnaderna för sändningar kommer att öka markant från 2015 på grund av de nya svavelreglerna och de nya allmänna svavelgränser som antogs i september 2012. Det kommer att leda till att en del av det gods som för närvarande transporteras av fartyg återvänder till vägarna. *Källa:* Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) "teknisk rapport", 13.12.2010 och KOM(2011) 439 slutlig, 15.7.2011.

²³ Utvärdering av Marco Polo-programmet I, Ecorys, den 7 november 2007.

- 42.** Konsekvensbedömningen 2008²⁴ innehöll ett antal möjliga alternativ som skulle förbättra programmen, bland annat en fullständig översyn av den rättsliga grunden, möjlighet att stoppa programmet eller införa ändringar i MP II. Kommissionens förslag var begränsat till budgetmässiga och tekniska ändringar av MP II²⁵ (till exempel att bidragsbeloppet fördubblades, tomma containrar och fordonsvikt betraktades som stödberättigande godskvantiteter, sänkning av de övre gränserna och en ökad flexibilitet) i ett försök att göra programmet mer attraktivt. De här åtgärderna hade dock ingen effekt på de stora brister i programmen som påpekats ovan.
- 43.** Kommissionen gjorde inte heller en fördjupad bedömning av de nationella stödordningar i medlemsstaterna som stöder multimodalitet för att kunna dra lärdom inför en eventuell ny utformning av MP-programmen. Revisionsrätten anser att det finns lärdomar att dra från de nationella programmen som fungerar på efterfrågesidan med begränsade administrativa utgifter genom att klumpsummor betalas ut direkt till vägtransportörer som beslutar att ställa om sina lastbilar eller containrar från väg till fartyg eller järnväg (t.ex. "Ecobonus" och "Ferrobonus" i Italien²⁶). I ett land (Österrike) bidrar de nationella stödordningarna också till infrastrukturinvesteringar utifrån förhållandet mellan den förväntade omställningen och de volymer som faktiskt har ställts om från väg till andra transportsätt.

²⁴ SEK(2008) 3022, 10.12.2008, alternativ C.

²⁵ Förordning (EG) nr 923/2009.

²⁶ De italienska myndigheterna förvaltrade båda programmen med en budget på 235 miljoner euro (av vilka 193,5 miljoner euro betalades ut, vilket ger en utnyttjandegrad på 82,3 %) med 15 heltidsanställda till en kostnad på inte mer än 970 000 euro/år, vilket innebär att den administrativa kostnaden motsvarar 1,2 % av den totala programbudgeten.

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

- 44.** Marco Polo-programmen ingår i transportpolitikmålet att utveckla alternativ till godstransport enbart på väg inom EU. Revisionsrätten konstaterade att programmen inte var ändamålsenliga i följande avseenden: i) de uppsatta målen uppnåddes endast i mycket begränsad utsträckning, ii) de hade en liten effekt när det gällde att ställa om godstransport från väg till andra transportsätt och iii) det finns inga uppgifter som gör att man kan bedöma de förväntade vinsterna med att minska godstransportens miljöpåverkan, minska trafikstockningarna och öka trafiksäkerheten.
- 45.** Den mekanism som användes till programbetalningar gjorde att EU-finansiering betalades ut på villkor att resultat hade uppnåtts, och projekten medförde i regel större vinster för samhället i stort. Det kom dock inte in tillräckligt många relevanta projektförslag på grund av marknadsituationen och de avskräckande villkoren i det rådande företagsklimatet (t.ex. långdragna förfaranden, risker, komplexitet och administrativa kostnader). Dessutom i) råder det osäkerhet om hur mycket trafik som faktiskt har ställts om från väg till andra transportsätt, ii) de finansierade tjänsterna (projekt) hade i många fall ett kraftigt reducerat tillämpningsområde eller upphörde och iii) det finns bevis på att många projekt skulle ha påbörjats även utan EU-finansiering.
- 46.** Den löpande förvaltningen av programmen har förbättrats med tiden. Bland annat garanterar en tillförlitlig projekturvalsmetod att endast högkvalitativa projekt väljs ut. Kommissionen gjorde dock ingen tillfredsställande marknadsundersökning för att bedöma programmets framgångspotential, den beaktade inte ny utveckling och vidtog inte korrigerande åtgärder i tid för att komma till rätta med programmets bristande ändamålsenlighet.

REKOMMENDATIONER

Rådet, Europaparlamentet och kommissionen bör göra följande:

- a) Överväga att upphöra med EU-finansiering till transporttjänster som har samma utformning som Marco Polo-programmen (stimulans av utbudet uppifrån och ner [*top-down supply-push*]), vilket ledde till de brister som konstateras i denna rapport (otillräckligt marknadsutnyttjande, inga bevis för att målen har uppnåtts, stor administrativ börda, dålig hållbarhet och dödviktseffekter).
- b) Göra det möjligt att fortsätta finansiera sådana projekt på villkor att det görs en konsekvensbedömning på förhand som visar om och i vilken omfattning det finns ett europeiskt mervärde. Detta skulle kräva en ingående marknadsundersökning av aktörernas potentiella efterfrågan och att man tar hänsyn till bästa praxis i liknande nationella stödordningar. Bara om en EU-åtgärd på området bedöms kunna bli meningsfull bör kommissionen framföra allt:

- i) sätta upp realistiska mål för de godsvolymer som ska ställas om från väg till andra transportsätt, regelbundet se över programmets output och resultat och omedelbart vidta åtgärder för att komma till rätta med brister vad gäller de uppsatta målen,
- ii) göra så att EU-finansieringen beviljas på villkor att vissa resultat uppnås (till exempel proportionella betalningar för volymer som registrerats som omställda från väg till andra transportsätt),
- iii) bedöma behoven, begränsningarna och villkoren när det gäller infrastruktur- och utrustningsstöd så att en del av risken delas med aktörer som bygger anläggningar för att öka den multimodala transporten,
- iv) vidta åtgärder för att på ett ändamålsenligt sätt hantera de tekniska, operativa och infrastrukturella hinder som skulle kunna minska projektens ändamålsenlighet, till exempel när det gäller järnvägstrafik över gränser,
- v) se till att det finns lämpliga uppgifter som visar vilka resultat de finansierade åtgärderna har uppnått,
- vi) minska den tid som krävs för projekturval och ingående av kontrakt, helst till sex månader,
- vii) göra hållbarheten i de finansierade projekten till ett nödvändigt villkor i minst tre år efter det att projektet har avslutats,
- viii) ta itu med problemet med dödviktseffekt genom att åtgärda det när projekten utvärderas.

Denna rapport antogs av revisionsrättens avdelning II, med ledamoten Harald NOACK som ordförande, vid dess sammanträde i Luxemburg den 24 april 2013.

För revisionsrätten



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Ordförande

UPPGIFTER OM PROJEKTEN I URVALET

Granskade projekt	Inbjudan	Land	Kort beskrivning av projektinnehåll
MP I			
AIN	2003	Belgien	Förbättra den intermodala präm- och järnvägstransporten till och från hamnen i Antwerpen: öka befintliga tjänsters frekvens eller inrätta nya tjänster för att föregripa de problem med överbelastning som förväntas uppstå på grund av planerade vägarbeten på Antwerpens ringled.
DUE LOKO-MOTION	2003	Tyskland	Projekt som tillhandahåller tjänster för spårbundna trafikmedel och driftskompatibla nya lok anpassade för olika elsystem för tåg-tjänster på ett järnvägs- och vägavsnitt mellan München (Riem, Tyskland) och Cervignano del Friuli (Italien).
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Nederländerna	Multimodal (närsjöfart/tåg/väg) förbindelse med Iberiska halvön med huvudinriktning på utrustning av en 45 fot lång container, som är ett bärkraftigt och kostnadseffektivt alternativ till vägtransport i lastbil mellan syd-nord-syd.
BASS	2005	Tyskland	Projekt som ska öka sjötransportens andel av den samlade godstrafikvolymen mellan Väst- och Centraleuropa å ena sidan och de baltiska staterna och Oberoende staters samväld å andra sidan.
NEPOL EXPRESS	2005	Tyskland	Projekt som går ut på att ha en fast schemalagd järnvägsförbindelse mellan Rotterdam (Nederländerna) och Poznan-Franowo (Polen).
LUNA	2006	Italien	Kombinerad tågpendeltjänst som förbinder Italien, Tyskland och den skandinaviska marknaden via Schweiz.
RAIL	2006	Belgien	Projektet gäller två järnvägsrutter: till och från Golbey (Frankrike) och till och från norra Spanien (Tarragona/Barcelona) via järnvägs-/väg-terminalen i Le Boulou (Frankrike) som är kopplade till varandra via en järnvägsnod.
LORRY RAIL	2006	Luxemburg	En intermodal järnvägstjänst mellan nord och syd för transport av trailers utan förare mellan järnvägsterminaler i Bettembourg (Luxemburg) och Le Boulou (Perpignan) med hjälp av särskild teknik.

BILAGA I

Granskade projekt	Inbjudan	Land	Kort beskrivning av projektinnehåll
MP II			
GULF-STREAM	2007	Frankrike	Projekt som tillhandahåller en direkt sjöförbindelse mellan Poole (Förenade kungarikets sydkust) och Santander (norra Spanien) för lastbilar som inte kan köra genom Frankrike på grund av helgförbudet för lastbilar på franskt fastland.
ITABEL EXPRESS	2007	Italien	Reguljär systemtågsförbindelse mellan Pescara (centrala/södra Italien) och Mechelen (Belgien) för hushållsapparater.
SIRIUS 1	2007	Frankrike	Projekt för vattenleverans med tåg mellan den franska produktionsanläggningen och den tyska marknaden.
VIKING RAIL	2007	Tyskland	Tågpendel mellan Tyskland och Sverige som förbinder bildelsleverantörer i Tyskland med produktionsanläggningen i Göteborg.
EURO-REEFER RAIL	2008	Nederländerna	Järnvägstjänst för kyltransport i container av mjölkprodukter och andra färskvaror med dagliga avgångar från Genk (Belgien) till Busto Arsizio (Italien); Zabrze (Polen) till Salzburg (Österrike) och Piacenza och Padova (Italien); Busto Arsizio (Italien), Slawkow (Polen) och Budapest (Ungern) till Zeebrygge (Belgien); München (Tyskland) till Duisburg (Tyskland); och Herne (Tyskland) till Norrköping (Sverige).
KTS	2008	Italien	Systemtåg som förbinder olika tillverkningsanläggningar i Tyskland, Slovenien och Rumänien med en distributionscentral i San Vito al Tagliamento (Italien).
OFE	2008	Belgien	Projekt som har hand om en reguljär järnvägskorridor för containrar mellan Zeebrygge och Antwerpen (Belgien) och Ottmarsheim (Frankrike).
SCADAE	2008	Italien	Projekt som ska inrätta en direktförbindelse från hamnarna vid Adriatiska havet i Koper (Slovenien), Venedig, Ravenna och Ancona (Italien) till Thessaloniki (Grekland), Istanbul och Izmir (Turkiet).

JÄMFÖRELSE AV KOEFFICIENTERNA I MARCO POLO-KALKYLATORN ÖVER TID¹

Transportsätt	Deltyper	Inbju- dan 2003 ²	Inbju- dan 2004 ³	Endast trafikomställningsåtgärder i 2011 års inbjudan ⁴			
Väg		0,024	0,035	0,018			
Järnväg	Dieseldrivet	0,012	0,015	0,015			
	Elektriskt			0,004			
Inre vattenvägar	1 000–1 500T	0,005	0,010	0,014			
	1 500–3 000T (inkl. blandat/okänt)			0,013			
	> 3 000T			0,010			
				Konventionellt bränsle ⁵	Flytande naturgas	Sea water scrubbing	Freshwater scrubbing
Närsjöfart	Allmänt/bulk	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Containerfartyg			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (< 17kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (17–20kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax (20–23kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax (> 23kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Källa: Uppgifter från kommissionen/EACI som sammanställts av revisionsrätten.

² Källa: Inbjudan att inkomma med projektförslag 2003 (EUT C 245, 11.10.2003, s. 52).

³ Källa: Inbjudan att inkomma med projektförslag 2004 (EUT C 255, 15.10.2004, s. 8).

⁴ Se inbjudan att inkomma med projektförslag 2011 (EUT C 309, 19.10.2011, p. 12).

⁵ Koefficienterna minskar ytterligare om lågsavligt bränsle används.

KOMMISSIONENS SVAR

SAMMANFATTNING

III.

Marco Polo-programmen har lett till en betydande trafikomställning. Programmen handlar om att genom begränsade incitament få transportörer att ställa om från vägtransportlösningar till mer komplexa och svårgenomförbara intermodala system. Det redan avslutade Marco Polo I-programmet (MP I) uppnådde minst 22 miljarder tonkilometer (tkm) med 41 % av sin budget. Slutresultatet för Marco Polo II-programmet (MP II) är inte tillgängligt än eftersom detta program fortfarande pågår.

Det främsta kvantifierbara målet för MP I var att "ställa om den förväntade årliga sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg". MP II förväntas bidra till att "en betydande del" av denna ökning ställs om.

Med tanke på den totala budget som budgetmyndigheten har anslagit till Marco Polo och programmets storlek i förhållande till EU:s transportsektor (MP I motsvarade endast 0,01 % och MP II cirka 0,05 % av EU-budgeten) förväntade sig kommissionen inte någon större förändring av balansen mellan olika transportsätt på EU-nivå.

Marco Polo gör det möjligt att kvantifiera programmets resultat, uttryckt i graden av trafikomställning. Genom att använda Marco Polo-kalkylatorn (fotnot 9 i domstolens yttrande) kan man bedöma vilka miljövinster och externa kostnadsbesparingar som programmet har lett till. Detta är en unik funktion i Marco Polo-programmen.

IV.

Programmen har en unik mekanism, nämligen att finansiering betalas ut på villkor att resultat har uppnåtts. Detta gör att de finansiella anslagen är starkt kopplade till programmets allmänna mål, inklusive en kvantifiering av hur stor trafikomställning som har uppnåtts.

Programmen syftar till att nå en balans mellan kraven i budgetförordningen och de finansieringsbestämmelser som Europaparlamentet och rådet har kommit överens om i de förordningar genom vilka Marco Polo-programmen inrättades, samt företagens behov. Villkoren för att få tillträde till programmen utformades för att spegla programmets resultatbaserade egenskaper och för att garantera en lämplig nivå av administrativ kontroll. Villkoren för att få tillträde till Marco Polo reviderades och ändrades sedan under programmets livscykel för att göra det lättare att få tillträde till programmet.

KOMMISSIONENS SVAR

Marco Polo-projekten var särskilt känsliga för den ekonomiska krisen. Det är ett av skälen till varför färre projekt än önskat fick stöd av programmet.

Sedan 2010 har Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (nedan kallat *genomförandeorganet*) infört kompletterande revisionsintyg, som har gett ökad säkerhet för gods som transporteras inom ramen för Marco Polo-projekt. Detta är en av de korrigerande åtgärder som har införts under programmets livscykel.

Kommissionen anser att de transporttjänster som har finansierats har haft tillfredsställande hållbarhet. De externa utvärderingarna av Marco Polo-programmen (Eco-ris, 2007 och Europe Economics, 2011) visar att i allmänhet fortsätter en majoritet av tjänsterna (72 % enligt Europe Economics) i någon form efter det att stöдавtalet har löpt ut (och anpassas till ändrade marknadsvillkor).

Stödmottagarna bekräftade att stöd från Marco Polo-programmen gjorde det möjligt för dem att inleda sina projekt tidigare och öka projektens omfattning.

V.

Kommissionen konstaterar följande:

- 1) För MP I gjordes en relevant marknadsanalys inom ramen för den offentliga samrådsprocessen, och för Marco Polo II genomfördes en förhandsutvärdering 2004.
- 2) Grundat på den feedback som mottogs gjordes så snabbt som möjligt relevanta ändringar och modifieringar av programmen under hela deras livscykel.¹
- 3) Korrigerande åtgärder infördes i tid och i enlighet med vedertagen praxis och befintliga förfaranden.

¹ Förordningarna 1382/2003, 1692/2006, 923/2009 och ett antal ändringar som infördes ad hoc inom ramen för det mandat som gavs i ovanstående förordningar.

VI.

Kommissionen noterar rekommendationen.

När det gäller den "svaghet" som identifieras i rapporten erinrar kommissionen om sin ståndpunkt i svaren på punkterna 15, 16, 26, 27, 31 och 33.

Kommissionen är medveten om att Marco Polo-programmen har haft vissa brister. Samtidigt anser kommissionen att Marco Polo-programmen har gjort det möjligt att hjälpa den europeiska transportnäringen att testa nya innovativa lösningar och ställa om en inte föraktlig del av trafiken från de vägar i EU som lider av trafikstockningar, vilket skett genom att endast använda en liten del av (från 0,01 % till 0,05 %) EU:s budget.

I framtiden anser kommissionen att EU-stöd bör ges till innovativa godstransporttjänster för att uppfylla målen för EU:s transportpolitik (integrerade intermodala tjänster, minskade trafikstockningar, minskad miljöpåverkan, innovativa lösningar, nya marknader och ny teknik) och värna om de EU-medborgares intressen som drar fördel av dem.

Ingen särskild finansieringsförordning för Marco Polo III har föreslagits för programperioden 2014–2020, men en allmän ram för stöd till godstransporttjänster ingick redan 2011 i kommissionens förslag till riktlinjer för det nya transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

All framtida utveckling av detaljerade åtgärder på gods-transportområdet inom de allmänna ramar som fastställdes i TEN-T-riktlinjerna kommer att grundas på en särskild förhandsbedömning, inklusive relevant marknadsanalys, och ta hänsyn till erfarenhet samt bästa praxis när det gäller nationella stödordningar. Revisionsrättens rekommendation kommer att beaktas inom ramen för dessa åtgärder.

I slutändan är det emellertid upp till de lagstiftande myndigheterna att avgöra den framtida ramen för denna stödordning inom ramen för den fleråriga budgetramen, FSE och TEN-T.

KOMMISSIONENS SVAR

IAKTTAGELSER

14.

När det gäller påståendet om "mycket svaga prestationer" anser kommissionen att resultatet av programmen även bör ses i ljuset av ändrade marknadsvillkor och de utmaningar som den ekonomiska krisen har inneburit. Enligt siffrorna i tabell I motsvarar de fastlagda målen för Marco Polo I (dvs. före den ekonomiska krisen) sektorns förväntade spridning på marknaden (planerad trafikomställning). För Marco Polo II motsvarar dessutom den planerade trafikomställningen en betydande del av den förväntade ökningen på 20,5 miljarder tkm. Enligt tabell 1 framgår det vidare att den planerade trafikomställningen under det första året av Marco Polo II var högre än 20,5 miljarder tkm.

15.

Kommissionen anser att det faktum att 22,1 miljarder tkm har avlägsnats från de europeiska vägarna är en betydande framgång för Marco Polo I-programmet, särskilt med tanke på att endast 41 % av programbudgeten har använts.

Eftersom de flesta projekten fortsätter efter stödperioden kommer de förmodligen att leda till ytterligare trafikomställning/trafikundvikande (se svaret till punkt 31).

Programmet resulterade även i tilläggsvinster. Baserat på Marco Polo-kalkylatorn (se fotnot 9 i domstolens yttrande) har trafikomställningen på 22,1 miljarder tkm lett till miljövinster och kostnadsbesparingar på upp till 434 miljoner euro. I förhållande till de budgetmedel som har gått till projekt med trafikomställning som mål (32,6 miljoner euro) anser kommissionen att varje investerad euro har genererat 13,3 euro i miljövinster.

16.

När det gäller påståendet om att man "inte har fått tillräckligt många svar" på de årliga inbjudningarna att lämna projektförslag framhåller kommissionen de negativa effekter som den ekonomiska krisen, som inleddes 2008, har haft på sektorn. Intermodala transportlösningar är dessutom mer komplexa än godstransporter som bara går på väg. Att sjösätta ett komplext projekt i ett dramatiskt försämrat ekonomiskt klimat är extra riskfyllt. Detta har lett till att programmets spridning är lägre än vad som ursprungligen förväntades, innan krisen slog till. Samtidigt har betydelsen av att stödja intermodal godstransport inte minskat, och Marco Polo-programmets politiska mål gäller fortfarande.

Gemensamt svar på punkterna 19 och 20

Med tanke på Marco Polo-programmets begränsade omfattning förväntade sig kommissionen inte att balansen mellan transportsätten skulle förändras på EU-nivå:

- MP I: 102 miljoner euro, vilket motsvarade cirka 0,01 % av EU:s budget för budgetramen 2000–2006,
- MP II: 450 miljoner euro, vilket motsvarar cirka 0,05 % av EU:s budget för budgetramen 2007–2013.

På grund av medlagstiftarnas fastslagna räckvidd för programmet var det bara möjligt att i MP I-programmet "ställa om den förväntade årliga sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg" (där resultatet faktiskt var mycket högre än de förväntade siffrorna) respektive i MP II-programmet ställa om "en betydande del av den förväntade årliga sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg".

Sett till programmens specifika mål anser kommissionen därför att resultaten var betydande.

23.

Eurostat samlar inte in uppgifter om trafikstockningar, och sådana uppgifter ingår inte i det årliga arbetsprogrammet för statistik. När det gäller uppgifter om trafikstockningar beslutade rådet 1993 att inrätta en gemenskapsdatabas om trafikolyckor (Care)². Eurostats årliga tabell över olyckor är så komplett som det är realistiskt möjligt.

När det gäller uppgifterna från Marco Polo-kalkylatorn anser kommissionen att kalkylatorn var lika bra som de underliggande metoderna och de tillgängliga uppgifterna, och kalkylatorn uppdaterades så snart man på kommissionsnivå hade kommit överens om vilken metod som skulle användas för att beräkna externa kostnader³.

² Rådets beslut 93/704/EG (EGT L 329, 30.12.1993, s. 63).

³ 2008 års handbok om hur de externa kostnaderna inom transportsektorn ska beräknas och meddelandet om paketet om grönare transporter.

KOMMISSIONENS SVAR

När det gäller programmets faktiska hävstångseffekt anser kommissionen att denna motsvarar 13 euro i miljövinster per varje investerad euro. Dessutom bör följande noteras:

- Samtidigt som transporter på väg gradvis har blivit renare har även andra transportsätt gjort tekniska framsteg. Skillnaden mellan de gamla och nya koefficienterna beror därför inte bara på bättre resultat när det gäller transporter på väg utan även på ändrade metoder i kalkylatorn efter 2008 (t.ex. koldioxidpris, differentiering beträffande typ av farkost, bränsle, ny teknik, elektriska/dieseldrivna tåg etc.).
- Vissa kostnadskoefficienter har inte inkluderats i kalkylatorn på grund av tekniska problem när dessa skulle beräknas och genomföras i praktiken (t.ex. kostnader för missade möjligheter när det gäller väginfrastruktur).

Även om skillnaden mellan transporter på väg och andra transportsätt har minskat är transporter som inte går på väg överlag mer miljövänliga än godstransporter med lastbil. Enligt kalkylatorn uppvisar endast ett av transportsätten som inte går på väg ett sämre resultat än vägtransporterna.

Kommissionen anser därför att kalkylatorn ger en bra indikation på miljövinster med Marco Polo-programmet.

25.

Den finansiella och ekonomiska krisen är en av de viktigaste orsakerna till att programmet har fått så låg spridning, och krisen påverkar villkoren för att starta och driva Marco Polo-projekt. Den leder följaktligen till ett lägre anslagsutnyttjande.

Det finns dock projekt som, tack vare finansiering från Marco Polo-programmet, går med vinst eller når brytpunkten tidigare än vad som förväntades i ansökan. Eftersom programmen inte får betala ut mer till projekt än det totala underskottet under finansieringsperioden (regeln om att bidrag inte får leda till vinst – se även punkt 5) minskades i vissa fall det beviljade stödet till sådana projekt, eller drogs in helt. Trots att detta är positivt bidrar det även till lägre utnyttjande av tillgängliga medel.

26. a)

Den tid det tar för sökande att utveckla projektidéer ligger bortom kommissionens kontroll och bör inte beaktas vid beräkningen av handläggningstiden för att bevilja stöd.

Med tanke på hur betydelsefull handläggningstiden för att bevilja stöd är som indikator förenklades förfarandena i programmet (ändring av förordning 923/2009). Tack vare det kunde handläggningstiden för att bevilja stöd minskas (t.ex. 209 dagar 2011).

När det gäller ändringar av projekten skulle flexibilitet för vissa innebära orättvis behandling av andra, särskilt de som valde att inte ansöka eller som fick avslag på sin ansökan. Kravet på att garantera rättvis behandling och undvika otillbörlig konkurrens är några av de grundläggande principerna vid förvaltningen av programmet.

När det gäller antalet projekt "som inte påbörjades eller som avslutades i förtid" är Marco Polo ett marknadsdrivet program, där marknadsvillkor och ekonomiska villkor är viktiga faktorer för framgångsrika projekt. Eftersom intermodala transportlösningar är mer komplexa än ett system som bara använder sig av transporter på väg har programmet drabbats extra hårt av den ekonomiska krisen. Krisen var en av de främsta orsakerna till att så få projekt var framgångsrika.

26. b)

De tillämpliga bestämmelserna för katalysatoråtgärder i förordning 1382/2003 och den ursprungliga förordningen 1692/2006 tillät till viss del direkt ersättning av kostnader för kringliggande infrastruktur och utrustning för att driva projekt (se t.ex. projekten Excite och Ocra).

Genom förordning 923/2009 förenklades finansieringsreglerna för alla åtgärder utifrån tre aspekter: trafikomställning/trafikundvikande (med undantag av åtgärder för gemensamt lärande), stödberättigande kostnader och ackumulerat underskott under finansieringsperioden.

Eftersom det för det mesta är investeraren som bär risken vid infrastrukturinvesteringar kunde en stödmottagare på grundval av stödberättigade kostnader därför tidigare till viss del få ersättning för infrastrukturkostnaderna för ett projekt.

KOMMISSIONENS SVAR

26. c)

Programmet strävar efter att nå rätt balans mellan kraven i budgetförordningen och de finansieringsbestämmelser som Europaparlamentet och rådet har fastställt i de förordningar genom vilka Marco Polo-programmen inrättades, samt företagets behov.

26. d)

Relevanta projektutvecklingskostnader är i regel något som företag även har när de driver sin verksamhet utan offentligt stöd. Det är vedertagen praxis att man i varje fall bör göra en viss investering (t.ex. när det gäller organisation eller projektledning) när man startar ett nytt projekt.

27.

Sedan 2010 har Genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation (nedan kallat *genomförandeorganet*) infört kompletterande revisionsintyg, som har gett ökad säkerhet för gods som transporteras inom ramen för Marco Polo-projekt. Kommissionen är emellertid medveten om att dessa nya bestämmelser införde nya krav för stödmottagarna och följaktligen ökade deras administrativa börda.

I sin årliga verksamhetsrapport rapporterade kommissionen en kvarvarande felprocent på 1,9 % för MP I och på 2,9 % för MP II.

29.

Med tanke på Marco Polo-projektens särskilda karaktär (kommersiella åtgärder) behandlas frågan om hållbarhet på ett adekvat sätt under utvärderingen av förslag (som en del av en analys av förslagets trovärdighet och genomförbarhet). Det är inte realistiskt att genomföra eller kontrollera efterlevnaden av hårdare bestämmelser (särskilt sådana som fastställer projektets hållbarhet som ett villkor för stödutbetalningar), och på grund av ökad affärsrisk vid förändrade marknadsvillkor skulle sådana bestämmelser utan tvekan avskräcka sökande från att ansöka om stöd från programmet.

30.

Detta är ett exempel på det komplexa företagsklimatet i samband med Marco Polo-finansierade projekt och hur lämplig den valda strategin är när det gäller hållbarhet.

Det visar även vad Marco Polo handlar om, nämligen att genom begränsade incitament få transportörer att ställa om från relativt enkla, billiga och riskfria vägtransportlösningar till mer komplexa och svår genomförbara intermodala system.

31.

De externa utvärderingarna av Marco Polo-programmen (Ecorys, 2007 och Europe Economics, 2011) visar att i allmänhet fortsätter en majoritet av tjänsterna (72 % enligt Europe Economics) i någon form efter det att stöдавtalet har löpt ut (och anpassas till ändrade marknadsvillkor). Med tanke på det dynamiska företagsklimatet, det tuffa ekonomiska klimatet sedan 2008 och hur komplexa intermodala lösningar är jämfört med transporter som bara går på väg, betraktar kommissionen denna siffra som tillfredsställande.

Detta visar att även under de rådande och snabbt föränderliga marknadsvillkoren har kortsiktiga investeringar lett till långsiktiga förändringar. Programmen förväntas därför även efter avtalstiden ge ytterligare vinster i form av trafikomställning/trafikundvikande och externa kostnadsbesparingar.

33.

Kommissionen anser att programmen definitivt har gett de granskade projekten ett mervärde, eftersom EU:s finansiering, trots att 42 % av de granskade stödmottagarna uppgav en dödviktseffekt, gjorde det möjligt för stödmottagarna att inleda sina projekt tidigare, öka tjänstens omfattning eller snabbare få avkastning på sin investering.

Dödviktseffekten är svår att kvantifiera eftersom det kan finnas en rad faktorer som kan påverka resultatet, t.ex. hållbarhetsfrågan (frågan huruvida projekt skulle ha varit hållbara utan stöd), multiplikationsfaktorn (större projekt genererar mycket större trafikomställningar), vinster till följd av samarbete mellan partner (överföring av know-how, bästa praxis) etc.

34.

Kommissionen konstaterar följande:

- i) Programmet stöder trafikomställning, dvs. det betalar inte för gods som redan transporteras med sjöfart, järnväg eller på inre vattenvägar. Programmet uppmuntrar marknaden att ändra sina vanor och att ställa om transporterna av det gods som faktiskt transporteras på vägarna till alternativa transportsätt.

KOMMISSIONENS SVAR

- ii) De begränsade incitamenten leder till en mycket kraftig "hävstångseffekt" i Marco Polo-projekten. Likväl är dessa belopp viktiga för stödmottagare som ofta bedriver verksamhet med små vinstmarginaler och konkurrerar om godsbefordran med de relativt billiga vägtransporterna. Tanken med Marco Polo är faktiskt att programmet ska betala för inledande förluster och hjälpa stödmottagare att "överleva" på marknaden under den svåra uppstartsperioden.

37.

Programmet riktar sig både till speditörer/logistikföretag, som organiserar transportlänkar i en komplex kedja, och till dem som äger godset eller deras företrädare, som utgör marknadens efterfrågesida. Även om den första kategorin utgör Marco Polo-programmets främsta målgrupp har även flera framgångsrika projektansökningar lämnats in av transportköpare (inklusive åkerier)/tillverkare.

Marco Polos målgrupper analyserades t.ex. i kapitel 2.2 (Behovsbedömning) i förhandsutvärderingsrapporten avseende MP II, Ecorys: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf

38.

Marco Polo I-programmet grundades på resultaten av Pact-programmet (som stödde kombinerade transporter), kompletterat med analyser och samråd med de viktigaste europeiska transportsammanslutningarna.

Marco Polo II-programmet föregicks av en förhandsstudie.

39.

Innan programmen inleddes hade kommissionen för samtliga transportsätt gjort en analys av hindren för att skapa och utveckla intermodala tjänster och föreslagit specifika åtgärder för att ta itu med dessa modala brister och problem. Kommissionen avser här det samrådsdokument som den utarbetade 2001 och delade ut till intressenter inom ramen för ett offentligt samråd samt förhandsstudien för Marco Polo II, som inkluderade en relevant marknadsundersökningsanalys, lärdomar från Marco Polo I, en behovsbedömning och ett särskilt samråd med intressenter.

40.

Dessa frågor har alltid varit viktiga för kommissionen, som vidtog följande åtgärder:

- Utformningen av Marco Polo II-programmet modifierades (ökad finansieringsintensitet, ändring av förordning 923/2009) under programmets livscykel för att göra programmet mer attraktivt och för att ytterligare uppmuntra sektorn att ställa om från transporter på väg till närsjöfartstransporter, järnvägs-transporter och transporter på de inre vattenvägarna.
- I Marco Polos årliga verksamhetsprogram och uppmaningar att lämna in förslag föreslogs särskilda lösningar för att ta itu med problemet med en potentiell omvänd trafikomställning när det gäller närsjöfarts- och järnvägstransporter (t.ex. politiska prioriteringar och incitament för innovativa närsjöfartstjänster och trafik med enstaka vagnar).
- Kommissionen har identifierat och föreslagit åtgärder på medellång och lång sikt för att hantera nya krav när det gäller gränserna för svavelhalten i samband med sjötransporter, t.ex. åtgärdspaketet för hållbar sjötransport.⁴

41.

Siffrorna för den förväntade trafikomställningen för de valda projekten efter 2003 och 2004 års inbjudningar att lämna in förslag var högre än trafikomställningsmålen för MP I-programmet (12 miljarder tkm om året) och låg på 12,4 respektive 14,4 miljarder tkm. Det fanns inget som tydde på att det fanns skäl att misstänka att de faktiska trafikomställningssiffrorna skulle ha varit lägre än denna prognos.

Den första officiella rapport som tog upp att det fanns vissa problem var faktiskt den externa utvärdering av MP I som genomfördes 2007. Slutsatserna i Ecorys utvärdering var emellertid mer balanserade och tydde på att programmet var ganska effektivt och hade hög hävstångseffekt: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

⁴ Se arbetsdokumentet om minskning av förorenande utsläpp från sjötransporter och åtgärdspaketet för hållbar sjötransport (*Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox*), SEK(2011) 1052 slutlig.

KOMMISSIONENS SVAR

SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER

42.

"Riktad översyn av den rättsliga grunden" var det alternativ som valdes till följd av förhandsbedömningen. Detta alternativ tog upp de viktigaste rekommendationerna i Ecorys utvärderingsrapport från 2007 och såg till att alla föreslagna ändringar av programmet antogs utan dröjsmål så att de kunde genomföras så snabbt som möjligt. En större översyn av programmet, med de följder för de politiska riktlinjerna som detta skulle kunna medföra, valdes helt enkelt bort för att undvika risken för ändringar för långt in i programmets livscykel (2007–2013).

Slutligen trädde förordning 923/2009 i kraft först från och med 2010 års inbjudningar att lämna in förslag. Därför är det för tidigt att bedöma ändringarnas långsiktiga effekter.

43.

Kommissionen medger att program som Ecobonus har potentiella fördelar. Samtidigt är kommissionen medveten om att det även kan finnas nackdelar (t.ex. administrativa bördor och kostnader, hållbarhet, effektivitet, konkurrens-effekter etc.), särskilt om sådana program skulle genomföras på EU-nivå, i samtliga medlemsstater. De EU-baserade programmen har en annan karaktär genom att de måste motiveras med hänsyn till subsidiaritetsprincipen. De måste behandla problem som inte kan behandlas av medlemsstaterna själva och uppfylla mål som inte kan uppfyllas på nationell nivå. Dessutom finns det avgörande skillnader mellan olika medlemsstater i fråga om geografiskt läge, transportflöden, infrastrukturtillgång, de transportsätt som används etc.

Även om kommissionen inte var skyldig att göra en "för-djupad bedömning av de nationella stödordningar i medlemsstaterna som stöder multimodalitet för att kunna dra lärdom inför en eventuell ny utformning av MP-programmen" gjorde kommissionen en inventering av nationella stödordningar för att garantera synergier och för att undvika överlappning mellan olika finansieringsinstrument på EU-nivå och på medlemsstatsnivå, samt genomförde en relevant analys (kapitel 5 (Analys av europeiskt mervärde) i förhandsutvärderingsrapporten avseende MP II, Ecorys).

44.

Med tanke på programmens mycket ambitiösa mål anser kommissionen att programmen kan betraktas som mindre effektiva än önskat, men att de likväl har medfört en betydande trafikomställning som uppgår till miljarder tonkilometer. Marco Polo handlar om att genom begränsade incitament få transportörer att ställa om från relativt enkla, billiga och riskfria vägtransportlösningar till mer komplexa och svår genomförbara intermodala system.

- i) Marco Polo I uppnådde minst 22 miljarder tkm, vilket motsvarar 46 % av målet.⁵ Marco Polo II pågår fortfarande. Därför finns slutresultatet för detta program ännu inte att tillgå.
- ii) Det främsta kvantifierbara målet för MP I var att "ställa om den förväntade årliga sammanlagda ökningen (en betydande del av ökningen för MP II) av den internationella godstrafiken på väg". Med tanke på den totala budget som budgetmyndigheten har anslagit till Marco Polo-programmen (MP I motsvarade endast 0,01 % och MP II cirka 0,05 % av EU-budgeten) och programmens storlek i förhållande till EU:s transportsektor, förväntade sig kommissionen inte någon större förändring av balansen mellan olika transportsätt på EU-nivå.
- iii) Marco Polo gör det möjligt att kvantifiera programmets resultat, uttryckt i graden av trafikomställning. Genom att använda Marco Polo-kalkylatorn (fotnot 9 i domstolens yttrande) kan man bedöma vilka miljövinster och externa kostnadsbesparingar som programmet har lett till. Detta är en unik funktion i Marco Polo-programmen.

45.

Programmet har en unik mekanism, nämligen att finansiering betalas ut på villkor att resultat har uppnåtts. Tack vare detta kan man se till att de finansiella anslagen utnyttjas i linje med programmets mål.

Villkoren för företagsklimatet är inte "avskräckande". Programmet strävar efter att nå rätt balans mellan kraven i budgetförordningen och de finansieringsbestämmelser som Europaparlamentet och rådet har fastställt i de förordningar genom vilka Marco Polo-programmen inrättades, samt företagens behov. Fler än 650 företag har hittills fått stöd, och den ekonomiska krisen är en av huvudorsakerna till att spridningen av programmet är lägre än önskat.

⁵ För att nå detta resultat användes 41 % av budgeten.

KOMMISSIONENS SVAR

Marco Polo handlar om att ge begränsade incitament för att ställa om från relativt enkla, billiga och riskfria vägtransportlösningar till mer komplexa och svår genomförbara intermodala system. Därför drabbades Marco Polo-projekt extra hårt av den ekonomiska krisen. Det är ett av skälen till varför färre projekt än önskat fick stöd av programmet.

Några kommentarer:

- i) Från och med 2010 har genomförandeorganet infört kompletterande revisionsintyg, som har inneburit ökad säkerhet för gods som transporteras inom ramen för Marco Polo-projekt.
- ii) De flesta projekten fortsätter efter finansieringsperioden och ger upphov till ytterligare trafikomställning.
- iii) Dödviktseffekten i Marco Polo-programmet är svår att kvantifiera eftersom det kan finnas en rad faktorer som kan påverka resultatet. Kommissionen anser att programmen definitivt har gett de granskade projekten ett mervärde, eftersom EU:s finansiering, trots att 42 % av de granskade stödmottagarna uppgav en dödviktseffekt, gjorde det möjligt för stödmottagarna att inleda sina projekt tidigare, öka tjänstens omfattning eller snabbare få avkastning på sin investering.

46.

För MP I gjordes en relevant marknadsanalys inom ramen för den offentliga samrådsprocessen, och för Marco Polo II genomfördes fullständig förhandsutvärdering 2004.

Grundat på den feedback som mottogs gjordes så snabbt som möjligt relevanta ändringar och modifieringar av programmen under hela deras livscykel.

Korrigerande åtgärder infördes i tid och i enlighet med vedertagen praxis och befintliga förfaranden.

Rekommendationer a)

Kommissionen noterar rekommendationen.

När det gäller den "svaghet" som identifieras i rapporten erinrar kommissionen om sin ståndpunkt i svaren på punkterna 15, 16, 26, 27, 31 och 33.

Kommissionen är medveten om att Marco Polo-programmen har haft vissa brister. Samtidigt anser kommissionen att Marco Polo-programmen har gjort det möjligt att hjälpa den europeiska transportindustrin att testa nya innovativa lösningar och ställa om en inte föraktlig del av trafiken från de vägar i EU som lider av trafikstockningar, vilket kan ske genom att endast använda en liten del (0,01–0,05 %) av EU:s budget.

I framtiden anser kommissionen att EU-stöd bör ges till innovativa godstransporttjänster för att uppfylla målen för EU:s transportpolitik (integrerade intermodala tjänster, minskade trafikstockningar, minskad miljöpåverkan, innovativa lösningar, nya marknader och ny teknik) och värna om de EU-medborgares intressen som drar fördel av dem.

Ingen specifik finansieringsförordning för Marco Polo III har föreslagits för programperioden 2014–2020, men en allmän ram för stöd till godstransporttjänster ingick redan 2011 i kommissionens förslag till riktlinjer för det nya transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

All framtida utveckling av detaljerade åtgärder på gods-transportområdet inom de allmänna ramarna som fastställs i TEN-T-riktlinjerna kommer att grundas på en särskild förhandsbedömning.

I slutändan är det emellertid upp till de lagstiftande myndigheterna att avgöra den framtida ramen för denna stödordning inom ramen för den fleråriga budgetramen, FSE och TEN-T.

KOMMISSIONENS SVAR

Rekommendationer b)

Kommissionen håller med om att det behövs en konsekvensbedömning på förhand som tar hänsyn till bästa praxis i nationella stödordningar.

Som förklarades i a) kan denna analys bara genomföras efter det att lagstiftningsprocessen i samband med den fleråriga budgetramen, FSE och TEN-T har avslutats. Denna process kommer att utgöra ramen för uppföljningen av Marco Polo-programmen.

Eftersom denna förhandsanalys kommer att ligga till grund för utformningen av instrumentet för att stödja godstransporttjänster anser kommissionen att vissa av nedanstående rekommendationer kommer för tidigt i detta skede.

Rekommendationer b) i)

Som påpekades i föregående punkter har det ännu inte bestämts hur Marco Polo-programåtgärderna ska se ut i det nya TEN-T-programmet, utan detta kommer att visa sig efter fastställandet av de politiska ramarna och förhandskonsekvensbedömningen. Kommissionen håller med om att det är nödvändigt att sätta upp realistiska mål för det nya instrumentet och omedelbart vidta åtgärder för att vid behov komma till rätta med brister när det gäller de uppsatta målen. Trots detta kommer fokus för uppföljningen av Marco Polo-programmet inte nödvändigtvis att ligga på trafikomställning, och målen kommer inte nödvändigtvis att sättas utifrån de volymer som har ställts om från transporter på väg till andra transportsätt.

Rekommendationer b) ii)

Finansieringsmekanismen för uppföljningen av Marco Polo-programmens åtgärder kommer att följa av de politiska ramarna och grundas på förhandsanalysen.

Rekommendationer b) iii)

En sådan bedömning kommer att genomföras inom ramen för ovanstående förhandsanalys.

Rekommendationer b) iv)

Förslagen om TEN-T-riktlinjer och FSE identifierar flaskhalsar och driftskompatibilitet som ett av de viktigaste målen för EU:s åtgärder på transportområdet.

Rekommendationer b) v)

Kommissionen accepterar att se till att det finns lämpliga uppgifter som visar vilka resultat de finansierade åtgärderna har lett till.

Rekommendationer b) vi)

Ansträngningar kommer att göras för att minska den tid som krävs för projekturval och ingående av kontrakt i linje med budgetförordningen.

Rekommendationer b) vii)

Att göra hållbarheten i de finansierade projekten till ett nödvändigt villkor i minst tre år efter det att ett projekt har avslutats är orealistiskt att genomföra eller kontrollera i det oroliga företagsklimat som för närvarande råder. Det skulle bara avskräcka sökande och kraftigt öka affärsrisken vid förändrade marknadsvillkor.

Rekommendationer b) viii)

Risker i samband med problemet med dödviktseffekt och effektiva sätt att ta itu med detta problem kommer att tas upp i den ovannämnda förhandsanalysen.

Europeiska revisionsrätten

Särskild rapport nr 3/2013

Har Marco Polo-programmen varit ändamålsenliga när det gäller att ställa om trafik från väg till andra transportsätt?

Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå

2013 — 39 s. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-220-3

doi:10.2865/79466

HUR HITTAR MAN EU:S PUBLIKATIONER?

Gratispublikationer

- Genom EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- Hos Europeiska unionens representationer och delegationer. Adressuppgifter finns på internet (<http://ec.europa.eu/>) eller kan fås från fax +352 292942758.

Avgiftsbelagda publikationer

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

Avgiftsbelagda prenumerationer (t.ex. årsabonnemang på *Europeiska unionens officiella tidning* och på rättsfallssamlingen från Europeiska unionens domstol)

- Genom ett av Europeiska unionens publikationsbyrås försäljningsombud (http://publications.europa.eu/others/agents/index_sv.htm).

SEDAN 2003 HAR MARCO POLO-PROGRAMMEN FINANSIERAT PROJEKT SOM STÄLLER OM GODSTRANSPORTER FRÅN VÄG TILL JÄRNVÄG, INRE VATTENVÄGAR OCH NÄRSJÖFART FÖR ATT MINSKA DEN INTERNATIONELLA GODSTRAFIKEN PÅ VÄG, ÖKA GODSTRANSPORTENS MILJÖPRESTANDA, MINSKA TRAFIKSTOCKNINGAR OCH ÖKA TRAFIKSÄKERHETEN. MED TANKE PÅ DE MÅNGA BRISTER SOM KONSTATERADES ANSER REVISIONSRÄTTEN ATT PROGRAMMEN INTE ÄR ÄNDAMÅLSENLIGA (DE UPPNÅDDE INTE SINA OUTPUTMÅL OCH HADE INGEN EFFEKT NÄR DET GÄLLDE ATT STÄLLA OM GODSTRAFIKEN FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT, DET FINNS INGA UPPGIFTER SOM GÖR ATT MAN KAN BEDÖMA DE FÖRVÄNTADE VINSTERNA, DET PRESENTERADES INTE TILLRÄCKLIGT MÅNGA PROJEKTFÖRSLAG, DET RÅDER OSÄKERHET OM DE BEGRÄNSADE KVANTITETER SOM RAPPORTERADES HA STÄLLTS OM FRÅN VÄG TILL ANDRA TRANSPORTSÄTT, MÅNGA PROJEKT VAR HÅLLBARA ENDAST I BEGRÄNSAD UTSTRÄCKNING OCH SKULLE HA PÅBÖRJATS OCKSÅ UTAN EU-FINANSIERING). REVISIONSRÄTTEN FÖRESLÅR DÄRFÖR ATT MAN AVBRYTER MARCO POLO-PROGRAMMEN OCH REKOMMENDERAR ATT MAN FÖR ATT FÖRBÄTTRA RESULTATET I EVENTUELLA FRAMTIDA STÖDORDNINGAR FÖR TRANSPORTTJÄNSTER SÄTTER SOM VILLKOR FÖR EN FORTSATT FINANSIERING ATT DET GÖRS EN INGÅENDE FÖRHANDBEDÖMNING AV DEN POTENTIELLA EFTERFRÅGAN OCH ENDAST OM DET FINNS EN SÅDAN EFTERFRÅGAN FASTSTÄLLER TYDLIGA REGLER OCH VILLKOR FÖR EN FRAMTIDA FINANSIERING.



EUROPEISKA REVISIONSRÄTTEN



Publikationsbyrå



ISBN 978-92-9241-220-3



9 789292 412203