



Dato : 31. august 2004
J.nr. : 104-98

Grundnotat vedr. forslag til forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, KOM(2004)478.

1. Baggrund og indhold

Europa-Kommissionen har den 14. juli 2004 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af det andet 'Marco Polo' program om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, KOM(2004)478. Forslaget er fremsat i henhold til art. 71, stk. 1, og art. 80, stk. 2, i Traktat om Oprettelse af det Europæiske Fællesskab, og skal vedtages efter proceduren i art. 251 (fælles beslutningstagen med Parlamentet).

Marco Polo-programmet, der blev etableret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer, har til formål at aflaste vejnettet samt forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, med henblik på at udvirke at den forventede samlede årlige stigning i den internationale vejgodstrafik overflyttes til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Ved nævnte forordning blev der for perioden 1. januar 2003 – 31. december 2006 afsat en finansieringsramme på 75 mio. € (ved udvidelsen af EU ændret til 100 mio. €) med henblik på tildeling af støtte til tre typer af projekter:

1. Trafikoverflytningsprojekter, der fokuserer på at få overflyttet så meget gods som muligt fra vej til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart under de givne markedsvilkår
2. Katalysatorprojekter, der sigter på at ændre den måde alternativ godstransport udføres på i Fællesskabet

3. Fælles læringsprojekter, der sigter på at skaffe større viden i godslogistikbranchen og fremme avancerede metoder og procedurer for samarbejde på godsområdet.

Prognoser viser en forventet stigning i den forventede vejgodstransport i EU på over 60 % frem til 2013 og en fordobling i de 10 nye medlemslande frem til 2020.

På denne baggrund foreslås i forslaget til ”Marco Polo II” en samlet finansieringsramme på 740 mio. € for perioden 2007 – 2013. Dette kan ifølge Kommissionen overflytte 144 mia. tonkilometer gods væk fra vejene (svarende til 7 millioner lastbiltransporter på 1000 km) og reducere udledningen af CO₂ med 8,400 mio. tons.

Ambitionsniveauet er øget i Marco Polo II i forhold til det eksisterende program. Mens målet for Marco Polo I er at overflytte stigningen i vejgodstransporten til andre transportformer, er målet med Marco II en reduktion af det nuværende omfang af internationalvejgodstransport.

Ud over de tre ovennævnte projekttyper foreslås yderligere to projekttyper, som skal kunne støttes med Marco Polo midler:

4. ’Sømotorveje’, der er baseret på katalysatorprojektkonceptet, men kombineret med et betydeligt element af trafikoverflytning. Der fokuseres på hyppige short sea shipping forbindelser af høj kvalitet med tilhørende effektive tilslutningsforbindelser, fortrinsvis jernbane eller indre vandveje.
5. Trafikundgåelsesprojekter, der også er baseret på katalysatorprojektkonceptet kombineret med trafikoverflytning, men herudover kræver en integreret tilgang til transport- og produktionslogistik.

Mens det nuværende program alene omfatter medlemslande og kandidatlande udvides programmets dækning i det foreliggende forslag til også at omfatte nære tredjelande, forudsat at disse indgår en aftale med EU om deltagelse i programmet, herunder om ikke-medlemslandenes finansielle bidrag til budgettet for programmet.

2. Gældende dansk ret

Da der er tale om en forordning, vil den have direkte retsvirkning i Danmark.

3. Høring

Kommissionens forslag har været sendt i høring ved følgende interesseorganisationer m.v.:

ITD, Det Kommunale Kartel, (Handelskammeret), AHTS, Forbrugerrådet, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, STK, Danske Busvognmænd, Amtsrådsforeningen, HK Trafik og Jernbane, Rederiforeningen, Dansk Industri, DSB, Kommunernes Landsforening, STK, SID, LO, DTL, Danske Dagblade og FDM.

Dansk Transport og Logistik (DTL) har svaret sammen med International Transport Danmark (ITD).

DTL sætter pris på, at der, i modsætning til under Marco Polo I, nu lægges vægt på intermodalitet. DTL mener dog, at forslaget er præget af filosofien om vejtransporten kontra de øvrige transportformer. DTL påpeger, at gode vejforbindelser er afgørende for både bane-, sø- og flodtransport, da disse transportformer som hovedregel er intermodale transportformer med vejtransport i begge ender af transportkæden. Desuden påpeger DTL, at hvis man ønsker bedre intermodale alternativer til unimodal vejtransport, må knudepunkterne mellem vej og bane, vej og sø samt vej og indre vandveje have allerhøjeste prioritet.

For DTL er det væsentligt, at en given transport optimeres gennem hele transportkæden, herunder for så vidt angår for- og eftertransporter med lastbiler, så den samlede miljø- og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidig med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL ser positivt på, at der lægges vægt på en bredere geografisk tilgang.

DTL peger også på betydningen af en generelt højere prioritering af gods-transport i forhold til persontransport jf. forslagets artikel 5.1.a. – ikke mindst for så vidt angår jernbanetransport.

DTL er stærkt bekymret for de konkurrenceforvridende elementer, som man finder, at forslaget indeholder, herunder enkeltstående tilskud til kommercielle aktører. Sunde virksomheder og kommercielle projekter – bl.a. eksisterende intermodale services – vil kunne lide nød som følge af tilskud til nye, konkurrerende initiativer. Ensidige tilskud kan risikere at blive en sovepude og bremse for reelle effektiviseringer. DTL mener derfor, at der løbende bør føres tilsyn med, at de enkelte projekter fører til konkurrenceforvridning, og at eventuelle forvridninger i konkurrencen, belyses ved evalueringen af Marco Polo II-programmet.

DTL anfører, at det beregnede potentiale af Marco Polo II for reduktion i den internationale vejtransport med lastbil tager udgangspunkt i en prognose af væksten i perioden 2007-2013. DTL finder, at hidtidige erfaringer fra f.eks. PACT og mange andre initiativer ikke tyder på en så stor effekt. DTL henviser i den forbindelse til en prognose (TEN-STAC) udarbejdet for Kommissionen i tilknytning til det transeuropæiske transportnet. I prognosens forskellige scenarier med meget omfattende initiativer, herunder fuld gennemførelse af hvidbogens forslag

og markante investeringer i bl.a. baneinfrastruktur, bliver der fortsat tale om en markant vækst i international og interregional godstransport med lastbil.

DTL påpeger, at det i prognosen er anført, at det samlede godstransportarbejde ventes at vokse med 70 pct. fra 2000 til 2020, og den samlede vækst er i øvrigt stort set ufølsom over for øgede investeringer, mens fordelingen på de forskellige transportformer i betydeligt omfang påvirkes. Jernbanens markedsandel (i EU-15) går fra 16 pct. i 2000 til 17 pct., 19 pct. hhv. 21 pct. i de tre scenarier i 2020. Det svarer til en vækst i godstransportarbejdet for jernbanen i perioden på 87 pct., 109 pct. hhv. 124 pct. Jernbanens årlige vækstrater varierer dermed fra 3,2 til 4,1 pct. DTL anfører endvidere, at vejtransporten dog også har en betydelig vækst i alle tre scenarier med en samlet vækst på 67 pct., 63 pct. hhv. 59 pct. i perioden. Vejtransportens årlige vækstrater varierer dermed fra 2,3 til 2,6 pct. årligt. DTL mener, at dette står i skærende kontrast til den effekt, som forudses af Marco Polo II programmet, hvor der forudses en nul-vækst.

Danmarks Rederiforening (DR) anfører, at Marco Polo I -programmet rummer stor risiko for konkurrenceforvridning og at denne risiko er øges betydeligt med Marco Polo II. DR mener derfor, at man bør arbejde for en langt mere liberal løsning. Det foreslåede Marco Polo II-program, især det 750 procent større budget og inkluderingen af "sømotorveje", risikerer at skade dansk skibsfart uden at have varig gavnlig virkning.

DR finder, at fremlæggelsen af forslaget og Kommissionens konsultationsdokument af 30. juli 2004 vedrørende Motorways of the Sea, viser, at Marco Polo og sømotorvejskonceptet i TEN-T skal betragtes som en samlet pakke. Denne pakke har til formål at samle størsteparten af EU's interne skibsfart i relativt få EU-styrede/godkendte sømotorveje, hvor infrastrukturen (evt. inkl. skibene) støttes med 50 procent af omkostningerne, og driften af skibene støttes med 35 procent - begge dele i fem år. Dette understreges af, at knap 40 procent af budgettet forventes brugt på sømotorvejsprojekter. DR tvivler stærkt på, at de europæiske myndigheder kan identificere uudnyttede markedsmuligheder bedre end kommercielle rederier.

DR påpeger, at det ikke fremgår af selve forordningstekstens tildelingskriterier, at Kommissionen overvåger, at støtte ikke fører til konkurrenceforvridning i et omfang, som strider mod fælles interesse, men at dette alene fremgår af forslagets bemærkninger og bilag. Det er ydermere DR's erfaring, at denne overvågning ikke følger normale konkurrenceprincipper, hvorefter der ikke bør gives støtte til aktører, der agerer på samme marked som kommercielle aktører. DR anfører, at DG Transport har anlagt det synspunkt, at alene hvis en operatør har kunnet dokumentere faktiske skadevirkninger af en støttet rute, har Kommissionen villet overveje at indstille støtten, og at skaden hermed er sket. DR ønsker større opmærksomhed

om skadelige effekter af støtte-programmerne, bl.a. større åbenhed om konsultationskomiteens arbejde.

DR anfører, at den konsulentrapport (ex-ante evaluation), som forslaget begrundes med, reelt ikke undersøger de negative konsekvenser af at dreje EUs transportpolitik i planøkonomisk retning. Desuden påpeges det i rapporten, at effekter på langt sigt skabes ved reelle reformer af de underliggende strukturer - herunder liberalisering, og ikke vha. støtte.

DR bemærker desuden, at nærskibsfarten uden EU-støtte er i en yderst fornuftig udvikling, idet det er den eneste transportform, der følger vejtransportens stigningstakt. Sektoren står i dag for godt 40 procent af EU's interne transport, som det fremgår af Kommissionens seneste nærskibsfartsrapport fra 2. juli 2004.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have lovgivningsmæssige- og statsfinansielle konsekvenser for Danmark ud over Danmarks bidrag til EU-budgettet.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

I det omfang forslaget medvirker til at flytte transport af gods fra vej til nærskibsfart og jernbaner vil det reducere trængslen på det europæiske vejnet, hvilket vil indebære en samfundsøkonomisk gevinst. Heroverfor står risikoen for et samfundsøkonomisk tab i det omfang der gennem direkte støtte til operatører sker en forvridding af konkurrencen på transportmarkedet.

6. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Europa-Kommissionen anfører, at målet for det foreslåede program ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor, på grund af programmets omfang, bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidaritetsprincippet. Endvidere påpeger Europa-Kommissionen, at forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, idet forslaget ikke går ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Regeringen er principielt enig heri.

7. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg. Forslaget til Marco Polo I-programmet blev forelagt til orientering den 22. marts og 29. november 2002 og til forhandlingsoplæg den 27. september og den 29. november 2002.