



NOTAT

DEPARTEMENTET

Dato
J. nr. 104-13

Internationalt Kontor

Grundnotat

vedrørende

Europa-Kommissionens forslag af 10. december 2008 til ændring af forordning (EF) 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet) (KOM (2008) 847).

Notatet er parallelfremsendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Trafikudvalg.

Resumé:

Forslaget er et ændringsforslag til den gældende forordning vedr. Marco Polo-støtteprogrammet, som har til formål at give midlertidig støtte til projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje. Ændringsforslaget indebærer nogle tiltag, der har til formål at gøre støtteprogrammet mere effektivt og derigennem nå de fastsatte mål.

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremlagt af Kommissionen i henhold til Traktaten, særlig art. 71, stk. 1 og art. 80, stk. 2, og skal vedtages efter proceduren for fælles beslutningstagen mellem Rådet og Europa-Parlamentet, jf. art. 251. Forslaget foreligger endnu ikke i dansk sprogvision.

Baggrunden for forslaget er, at Kommissionens analyser viser, at Marco Polo II-programmet med stor sandsynlighed ikke vil opnå det fastlagte mål i relation til skifte af transportform fra vejtransport til jernbanetransport, søtransport eller indre vandvejstransport målt i tonkilometer.

Programmet har til formål at give midlertidig driftsstøtte til projekter, der overflytter godstransport fra vej til bane, sø eller indre vandveje. Dette kan ske inden for rammerne af forskellige typer af projekter under overskrifterne modal-skifteprojekter, katalysatorprojekter, fælles læringsprojekter, trafikundgåelsesprojekter og sømotorvejsprojekter.



Med henblik på at forbedre programmets effektivitet foreslår Kommissionen en række tiltag i form af

1. Lettelse af mindre virksomheders deltagelse i programmet ved, at det bliver muligt for enkeltvirksomheder at ansøge om støtte, og at tærskelen målt i tonkilometer for deltagelse i programmet sænkes
2. Forhøjelse af støttebeløbet til det enkelte projekt fra 1 € pr. overflyttede 500 tkm til 2 € pr. overflyttede 500 tkm
3. Administrative forenklinger af procedurerne for deltagelse i programmet, bl.a. i form af nedlæggelse af den eksisterende forvaltningskomité.

Samtidig foreslås det at begrænse støtte til hjælpeinfrastruktur til 10 % af de afholdte udgifter hertil.

2. Gældende dansk ret

Der er tale om en forordning, som har direkte retsvirkning i Danmark.

3. Høring

Følgende organisationer er blevet hørt over forslaget:

Danske Havne, International Transport Danmark, DI-Transport, Forbrugerrådet, Offentligt Ansattes Organisationer, DSB, Danmarks Rederiforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Dansk Jernbaneforbund, Danske Speditører, De Danske Bilimportører, Kommunernes Landsforening, FDM, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Handel Transport og Service, HK Trafik & Jernbane, HTSA, Landsorganisationen i Danmark, Dansk Transport og Logistik, Landbrugsrådet, Fagligt Fællesforbund, Danske Regioner, Dansk Skibsmæglerforening.

Af de modtagne høringssvar fremgår følgende:

Dansk Transport og Logistik (DTL) har anført, at selvom forslaget er fremsat separat i december måned 2008, skal DTL ikke undlade at pege på sammenhængen mellem dette forslag og øvrige initiativer taget af Kommissionen tidligere i 2008 for at reducere trængselsproblemer og forbedre transportsystemets miljøpåvirkning.

For at undgå at forslaget om internalisering af de eksterne omkostninger i vejtransport i givet fald ikke blot resulterer i yderligere beskatning af godstransport ad vej, anerkender DTL behovet for udvikling af reelle og effektive alternativer til vejtransport.



Det foreliggende forslag har således til formål at bidrage til, at de politiske ambitioner og ønsker om at overflytte godstransport fra vej til jernbane, sø eller indre vandveje, realiseres.

Efter DTL's opfattelse bærer forslaget præg af filosofien om vejtransport kontra de øvrige transportformer. DTL peger på, at gode vejforbindelser også er afgørende for både bane-, sø- og flodtransport, da disse transportere som hovedregel er intermodale transportere med vejtransport i begge ender af transportkæden. I det omfang man ønsker bedre intermodale alternativer til unimodal vejtransport, må knudepunkterne mellem vej og bane, vej og sø samt vej og indre vandveje derfor 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, således at den samlede miljømæssige og sikkerhedsmæssige belastning minimeres – samtidig med at kvaliteten og effektiviteten i transporten bibeholdes.

DTL er fortsat bekymrede for de konkurrenceforvridende elementer, som man finder, at forslaget indeholder, særligt med den foreslåede fordobling af tilskuddet pr. tonkm og sænkning af tærskelværdien. Det er uheldigt med enkeltstående tilskud til kommercielle aktører. I øvrigt sunde virksomheder og kommercielle projekter – herunder eksisterende intermodale services – vil kunne blive nødlidende som følge af tilskud til nye, konkurrerende initiativer. Efter DTLs opfattelse er der stor risiko for, at ensidige tilskud kan blive en "sovepude" og en bremse for reelle effektiviseringer.

Det er efter DTLs opfattelse vigtigt, at der løbende føres tilsyn med, at de enkelte projekter ikke indebærer en konkurrenceforvridning, samt at der ved evalueringen af Marco Polo II programmet lægges vægt på at belyse eventuelle forvridninger i konkurrencen.

Endelig bemærker DTL, at man er betænkelig ved forslaget om, at Kommissionen fremover alene træffer beslutning om støttetildeling. DTL forudsætter, at man fra dansk side sikrer størst mulig indflydelse på støttetildelingen – uanset valg af procedure.

Dansk Erhverv har oplyst, at man kan henholde sig til høringssvaret fra Dansk Transport og Logistik.

Danske Havne hilser de fleste af forslagets intentioner og udmøntninger velkommen. At sænke adgangskravene for fx. antallet af aflastede tonkilometer er godt og rigtigt. Det har fx været et problem for de fleste danske havne at kunne imødekomme kravene. Danske Havne ser derfor frem til, at flere større og mellemstore danske havne nu vil have lettere ved at komme i betragtning i forhold til programmet.



Danske Havne forstår dog ikke, hvorfor hjælpeinfrastruktur kun må udgøre højst 10 % af et projekts samlede omkostninger. Udgifter til infrastruktur vil ofte veje tungt, og en 10 %-grænse kan således komme til at være en "ny" flaskehals for projekter inden for programmet. Danske Havne opfordrer til, at denne del slettes eller hæves til et højere niveau.

4. Statsfinansielle, samfundsøkonomiske, administrative og miljømæssige konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser. I det omfang mindre og mellemstore virksomheder kan opnå støtte i medfør af ændringsforslaget vil det kunne have marginale, positive samfundsøkonomiske konsekvenser. I det omfang den eksisterende forvaltningskomité afskaffes i henhold til forslaget, vil det kunne indebære en marginal administrativ lettelse. Endelig vil forslaget kunne have positive miljømæssige konsekvenser i det omfang den samlede transportkæde optimeres.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionens anfører i begrundelsen for forslaget, at det er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da Marco Polo-programmets formål er at påvirke den internationale vejtransport og det tilstræbte skifte af transportform ikke kan opnås i tilstrækkelig grad af den enkelte medlemsstat.

Da Marco Polo-programmet blev vedtaget i sin tid, fandt regeringen, at det var i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Når der er behov for at forbedre programmets effektivitet, er det klart, at de dertil nødvendige justeringer bør foretages på fællesskabsniveau.

Regeringen finder således, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

6. Regeringens foreløbige generelle holdning

Overordnet ønsker regeringen at begrænse tilskud til erhvervslivet og i stedet skabe bedre rammebetingelser.

Samtidig er man fra dansk side overordnet enig i, at der er behov for en række ændringer i den europæiske transportpolitik med henblik på at opnå et optimalt samspil mellem de forskellige transportformer i et sammenhængende, effektivt og bæredygtigt europæisk transportsystem.

Danmark kan derfor støtte målsætningen om omfordeling af godstransport til andre transportformer, navnlig jernbane og søtransport som led i intermodale transportløsninger i det omfang, der er miljømæssige fordele herved, idet man



dog samtidigt må anlægge en realistisk vurdering af overflytningspotentialets omfang.

Danmark kan derfor støtte hensigten med Kommissionens ændringsforslag om at gøre Marco Polo II-programmet mere effektivt. Det er imidlertid vigtigt at bevare fokus på at undgå, at der ved tildeling af støtte opstår konkurrenceforvridning i konkrete tilfælde.

På denne baggrund kan man fra dansk side støtte nedsættelse af tærskelværdierne for opnåelse af støtte, idet dette vil indebære, at flere mindre og mellemstore virksomheder vil kunne opnå støtte til konkrete projekter. Den forslåede forhøjelse af støttebeløbene kan ligeledes støttes.

Fra dansk side er man derimod skeptisk over for at reducere medlemslandenes indflydelse på støttetildelingen ved at nedlægge den eksisterende forvaltningskomité samt over for at begrænse støtten til hjælpeinfrastruktur, idet det generelt kan være fornuftigt at søge at fremme nærskibsfarten gennem støtte til havneinfrastruktur.

7. Tidligere forelæggelse i Europaudvalget.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt i Europaudvalget. Marco Polo II-programmet blev forelagt i Europaudvalget den 15. april 2005 med henblik på forhandlingsoplæg.