

Fiche 8: Marco Polo II programma

1. Algemene gegevens

Voorstel:

Voorstel tot wijziging van verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Polo programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren ("Marco Polo II")

Datum Commissiedocument: 10 december 2008

Nr. Commissiedocument: COM(2008) 847 definitief

Pre-lex:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0847:FIN:NL:PDF>

Nr. Impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:

http://ec.europa.eu/governance/impact/docs/ia_2008/sec_2008_3023_en.pdf

Behandelingstraject Raad:

Raadswerkgroep Vervoersvraagstukken, Transportraad.

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat

Rechtsbasis: Art. 71 lid 1 en art. 80 lid 2 EG

Besluitvormingsprocedure en rol Europees Parlement: gekwalificeerde meerderheid, codecisie

Comitologie: Op grond van verordening 1692/2006 wordt de Commissie bijgestaan door het Marco Polo comité. De Commissie stelt nu voor om de comitéprocedure voor de jaarlijkse selectie van de te steunen projecten te vervangen door een eenvormige procedure voor de gehele looptijd van het programma.

2. Samenvatting BNC-fiche:

Dit voorstel tot wijziging van de huidige verordening (EG) nr. 1692/2006 heeft tot doel om de effectiviteit van het Marco Polo programma te verbeteren, en het beheer en uitvoering van het programma te vereenvoudigen. Het Marco Polo programma is één van de communautaire instrumenten die beogen de congestie te verminderen door bevordering van vrachtvervoer per spoor, binnenvaart en *short sea shipping* (kustvaart). Nederland onderschrijft de doelstellingen van het Marco Polo programma en steunt inzet van de Commissie om met deze wijziging de aantrekkelijkheid van het programma te vergroten.

Nederland beoordeelt de bevoegdheid positief, evenals de subsidiariteit en de proportionaliteit.

3. Samenvatting voorstel:

a) Inhoud voorstel:

Het Marco Polo programma geeft uitvoering aan belangrijke doelen van het Witboek Transport ('Het Europees vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'), namelijk de milieuprestaties en efficiency van het Europees transportsysteem verbeteren. Het instrument Marco Polo beoogt de verwachte groei van goederenvervoer in Europa (geschat op 20 miljard tonkilometers per jaar) te vermijden dan wel te verschuiven van wegverkeer naar spoorvervoer, kust- en binnenvaart.

Het Marco Polo programma is begonnen in 2003 en maakt deel uit van de Financiële Perspectieven 2006-2013 met een budget van 450 miljoen euro. In 2008 heeft de Europese Commissie een effectbeoordeling uitgevoerd van de door een externe evaluatie voorgestelde maatregelen en andere maatregelen die de effi-

ciency van het Marco Polo programma kunnen verbeteren. Deze beoordeling toonde aan dat er behoefte was aan een aantal wijzigingen in Verordening (EG) nr. 1692/2006, namelijk om:

- de deelname van kleine bedrijven te vergemakkelijken,
- de drempels van het project om in aanmerking te komen voor steun te verlagen,
- de steunintensiteit te verhogen, en
- de administratieve en uitvoeringsprocedures van het programma te vereenvoudigen.

De deelname van kleine bedrijven in het programma wordt verhoogd door toe te staan dat afzonderlijke bedrijven steun aanvragen en door de drempels om in aanmerking te komen voor steun te verlagen voor voorstellen die ingediend worden door binnenvaartbedrijven. Met name voor de binnenvaart was dat een handicap onder Marco Polo I omdat veel binnenvaartbedrijven éénmans bedrijven zijn

De drempels voor voorstellen om in aanmerking te komen voor steun worden verlaagd en uitgedrukt in overgehevelde tonkilometers per jaar. Voor de binnenvaart worden extra lage drempels gehanteerd.

De drempels voor verkeersvermijdingsacties worden ook verlaagd. In Marco Polo II is in de eerste jaren nog geen dergelijk project van start gegaan.

De steunintensiteit wordt verhoogd door de invoering van een definitie voor "vracht" waarbij het vervoers-element wordt betrokken in de berekening van de "modal shift" en door uitzonderlijke verlengingen van de maximale projectlooptijd voor projecten die vertragingen in de startfase hebben opgelopen toe te staan.

Om de uitvoering van het programma te vereenvoudigen, wordt bijlage II van Verordening (EG) nr. 1692/2006 betreffende de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur geschrapt. Ook wordt de comitéprocedure voor de jaarlijkse selectie van de te steunen projecten geschrapt en de bepalingen voor de selectie van de projecten worden van toepassing op meerdere jaren.

Er wordt een gedetailleerder verband gelegd tussen het programma en het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de snelwegen op zee en de milieuoverwegingen worden zodanig uitgebreid dat ze de volledige externe kosten van de acties omvatten.

Marco Polo II staat open voor de EU-lidstaten, de landen die toetredingskandidaat zijn, lidstaten van de EVA en de EER alsmede voor nabijgelegen derde landen (o.a. Rusland, Wit-Rusland, Oekraïne, Balkanlanden, Mediterrane regio) en kent 5 soorten acties:

- modal shiftacties: ondersteuning aan het starten van nieuwe vrachtvervoersdiensten buiten het wegtransport die op de middellange termijn levensvatbaar moeten zijn;
- katalysatoracties: ondersteuning aan het starten van vrachtvervoersdiensten of –faciliteiten van strategisch Europees belang;
- gemeenschappelijke leeracties: stimulering van samenwerking op de vrachtlogistiekmarkt;
- "Motorways of the Sea": ondersteuning aan acties die specifiek gericht zijn op (een *modal shift* naar) *short sea shipping*;
- transportbesparingsacties: ondersteuning aan acties die productielogistiek integreren in de transportlogistiek.

b) *Impact-assessment Commissie:*

De politieke doelen zijn helder. De operationele doelen hadden scherper geformuleerd kunnen worden.

4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel

a) *Bevoegdheid:* De Commissie baseert de bevoegdheid van de EG op de artikelen 71 lid 1 en 80 lid 2 van het EG-verdrag. Nederland kan zich in deze rechtsgrondslag vinden.

b) *Functionele toets*

- *Subsidiariteit:* positief.
- *Proportionaliteit:* positief.
- *Onderbouwing*

Subsidiariteit: positief. Het betreft een subsidieprogramma voor internationale acties, waaraan minimaal twee (lid)staten deelnemen. Eenzijdige nationale maatregelen ter bevordering van het vrachtvervoer per spoor, binnenvaart en *short sea shipping* zijn vaak sub-optimaal omdat intermodaal goederenvervoer veelal internationaal van aard is.

Proportionaliteit: positief. Het betreft aanpassing van een eerdere verordening met het oogmerk de effectiviteit en efficiency te verhogen. De voorgestelde drempelverlagingen en de wijziging van de steunintensiteit dragen bij aan het beter verspreiden van het goederenvervoer over de weg, het spoor en de kust- en binnenvaart.

c.) Nederlands oordeel:

Subsidiariteit en Proportionaliteit zijn positief bevonden. Nederland kan zich volledig vinden in het verlagen van de drempels van de Verordening.

5. Implicaties financieel

a) Consequenties EG-begroting:

Geen, aangezien er geen wijziging optreedt in het budgetplafond zoals vastgesteld in het kader van Financiële Perspectieven 2007-2013.

b) Financiële, consequenties (incl. personele) voor Rijksoverheid en / of decentrale overheden:

Het programma geeft de lidstaten de mogelijkheid (dus niet de verplichting) medefinanciering tot aan het voorgeschreven steunmaximum te verlenen aan de Marco Polo-projecten (35%). Voor ondersteunende infrastructuur mag medefinanciering verleend worden tot maximaal 50% (totaal van EU en nationale subsidie). Nederland heeft een verhoudingsgewijs grotere transportsector dan de andere Europese landen. Daarom wordt verwacht dat Nederland meer zal profiteren van de wijzigingsvoorstellen dan andere landen. Tevens kenmerkt de Nederlandse transportsector zich door veel eenmansbedrijven en een sterke binnenvaartsector.

De eerste komen door de wijzigingsvoorstellen nu in aanmerking voor Marco Polo II, terwijl de drempel voor aanvragen vanuit de binnenvaart ook verlaagd zal worden.

Het aantal aanvragen met Nederlandse betrokkenheid is in de loop der jaren toegenomen. In geen van deze gevallen is er sprake geweest van co-financiering van overheidswege.

Indien het voorstel budgettaire gevolgen heeft, dan worden deze ingepast op de begroting van de beleidsverantwoordelijke departementen, conform de regels budgetdiscipline.

c) Financiële, consequenties (incl. personele) bedrijfsleven en burger:

Geen

d) Administratieve lasten voor Rijksoverheid, decentrale overheden en/ of bedrijfsleven en burger: Geen, omdat er geen inhoudelijke wijziging plaatsvindt in de bestaande procedure.

6. Implicaties juridisch

a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid:

Geen

b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen en kaderbesluiten), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid: De wijziging staat op de agenda van de Raad in maart 2009. Publicatie in het Publicatieblad van de EU wordt verwacht vóór de zomer van 2009, de verordening zal de dag na publicatie in werking treden.

c) Evaluatie-/horizonbepaling: De Commissie doet in de wijziging het voorstel om voor 30 juni 2011 een evaluatieverslag van de resultaten van het Marco Polo Proprogramma in de periode 2003 – 2009 te zenden aan het Europees parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité voor de Regio's.

7. Implicaties voor uitvoering en handhaving

a) Uitvoerbaarheid: positief. Sinds 2008 ondergebracht in het reeds bestaand 'Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI)

b) Handhaafbaarheid: het betreft hier geen verplichtende verordening, dus n.v.t.

8. Implicaties voor ontwikkelingslanden

Geen

9. Nederlandse positie

a) *Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt:*

De Nederlandse delegatie in het Marco Polo Comité heeft er meerdere malen reeds op gewezen dat de drempels onder Marco Polo aan de hoge kant waren. Andere lidstaten waren eenzelfde mening toegedaan. Nederland kan zich derhalve volledig vinden in het verlagen van de drempels van de Verordening, mits dit geen concessies doet aan de milieu-effectiviteit van de beoogde *modal shift* projecten.

Deelname van kleine bedrijven is op zich een goede zaak hoewel daar een maar bij hoort. De procedures voor een aanvraag tot deelname aan het Programma worden weliswaar vereenvoudigd maar het blijft een lastige klus om een aanvraag op te stellen die aan alle voorwaarden voldoet. Kleinere en éénmans bedrijven zijn daar meestal niet op geëquipeerd en hebben soms niet voldoende middelen om externe specialisten in te huren.

De wijziging voor steunintensiteit kan ook volledig worden gesteund door Nederland omdat dit de aantrekkelijkheid van het Programma vergroot.

Bijlage II van de huidige verordening bevat criteria waaraan aanpassing van de infrastructuur bij een bepaald project wordt gegeven. Het bleek dat deze criteria eerder als hinderlijk werden ervaren dan als meerwaarde. Om die reden wordt Bijlage II van de Verordening dus geschrapt. Nederland kan dit steunen.

De Nederlandse delegatie heeft ook voor het vereenvoudigen al vaak aangegeven dat de procedures voor het indienen van een voorstel gecompliceerd zijn, ook hier wederom steun van andere lidstaten. Elke vereenvoudiging hiervan kan worden toegejuicht, zo ook bij deze wijzigingen. Nederland kan deze wijziging dan ook van harte steunen.

Als laatste zij vermeld dat de wijzigingen proberen een sterke impuls te geven aan de binnenvaart en de *short sea*. Met name voor de binnenvaart zijn er onder Marco Polo zeer weinig tot geen voorstellen ingediend. Voor Nederland is dit daarom een goede verbetering.

In 2008 is de uitvoering van het Marco Polo Programma over gegaan van de Commissie naar het Executive Agency for Competitiveness and Innovation (EACI), een reeds bestaand agentschap. De ervaring tot nu toe met dit agentschap zijn zeer goed en de overdracht is een grote verbetering voor het beoordelen en uitvoeren van ingediende projecten. Voor de Commissie betekent het een enorme ontlasting van werkdruk. Nederland is erg tevreden met deze overdracht aangezien het totale beheer van het Marco Polo Programma sterk is verbeterd. Het Marco Polo Comité blijft belast met het toezicht op de werkwijze en de besluitvorming op basis van voorstellen van de Commissie, die nu dus worden voorbereid door EACI. Nederland is van mening dat het Marco Polo Comité nauw betrokken dient te blijven bij de selectie en toewijzing van projecten.