

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 10.12.2008  
COM(2008) 847 definitief

2008/0239 (COD)

**Voorstel voor een  
VERORDENING (EG) nr. .../2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE  
RAAD**

**van**

**tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede  
Marco Poloprogramma voor de toekenning  
van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het  
vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II")**

{SEC(2008) 3021}  
{SEC(2008) 3022}

(door de Commissie ingediend)

## TOELICHTING

### 1. INHOUD VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. Motivering en doelstellingen van het voorstel

Het tweede Marco Poloprogramma voldoet niet volledig aan de in de rechtsgrondslag gestelde doelstellingen met betrekking tot *modal shift* en verkeersvermindering. Alhoewel het programma momenteel zorgt voor een belangrijke verschuiving van vervoerswijzen, tonen zowel de resultaten van een tweede oproep tot het indienen van voorstellen in 2008 in het kader van het tweede Marco Poloprogramma als de resultaten van de externe evaluatie van het eerste Marco Poloprogramma dat het programma hoogst waarschijnlijk niet in staat zal zijn om het door de rechtsgrondslag ervan beoogde doel te bereiken dat bestaat uit het vermijden of overhevelen van de verwachte totale groei van het internationale vrachtvervoer over de weg in Europa.

Een externe evaluatie toont aan dat de uitvoering van het eerste Marco Poloprogramma zijn modal-shiftdoelstelling niet haalt. De evaluatie schat dat 64% van de modal-shiftdoelstelling<sup>1</sup> zal worden gehaald. Dit succespercentage wordt bevestigd door het aantal reacties op de tweede oproep tot het indienen van voorstellen tijdens het tweede Marco Poloprogramma, dat een uitgesproken daling laat zien van de in totaal voorgestelde modal shift. Voorts hebben de door dit tweede programma geïntroduceerde nieuwe soorten acties, snelwegen op zee en verkeersvermindering, niet geleid tot voldoende aanvragen (slechts 9% van de voorstellen in 2007 en 4% in 2008).

De voorgestelde wijzigingen hebben tot doel de doelmatigheid van het programma te verbeteren in termen van het aantal vermeden of overgehevelde tonkilometers op de wegen om de in de rechtsgrondslag vermelde doelstellingen te halen. De concrete maatregelen beogen financieringsaanvragen te stimuleren door de deelname van kleine bedrijven, vooral binnenvaartbedrijven, te verhogen, door de drempels om voor steun in aanmerking te komen te verlagen, door de steunintensiteit te verhogen en de administratieve procedures van het programma te vereenvoudigen.

#### **Evaluatie van het programma**

Artikel 14 van de verordening bepaalt dat de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een evaluatieverslag moet voorleggen over de resultaten van het Marco Poloprogramma in de periode 2003-2006. Als dit verslag noopt tot aanpassing van het Marco Polo II-programma, moet de Commissie daartoe voorstellen indienen.

Bijgevolg werd het programma in 2007 onderworpen aan een onafhankelijke evaluatie<sup>2</sup>. De bevindingen van de beoordelaars tonen aan dat:

- het een geschikte strategie is die bijdraagt aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem en die andere communautaire maatregelen aanvult;

---

<sup>1</sup> 12 miljard tkm per jaar voor MP I.

<sup>2</sup> Door Ecorys. [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm).

- aan de doelmatigheid waarmee de congestie op de wegen wordt verminderd, meer belang zou moeten worden gehecht en de doelmatigheid zichtbaarder zou moeten worden gemaakt;
  - het programma een sterke hefboomwerking heeft, aangezien het belangrijke investeringen van het bedrijfsleven genereert; elke euro voorgenomen subsidie 20 euro voor financiering in aanmerking komende kosten oplevert;
  - er naar verwachting een verschuiving van 30,6 miljard tkm zal worden gerealiseerd, wat overeenkomt met 64% van de doelstelling;
  - hiervoor slechts 73% van het beschikbare budget nodig was;
  - het programma naar verwachting externe voordelen zal opleveren ten bedrage van 650 miljoen euro als gevolg van lagere congestiekosten, milieukosten, veiligheidskosten van het vervoer en andere kosten;
  - aanvragers de formele stappen voor het evalueren van voorstellen en de procedures die gevolgd moeten worden voor de ondertekening van een contract als ingewikkeld en ondoorzichtig ervaren, waarbij veel tijd verstrijkt tussen de contractonderhandelingen en de ondertekening van het contract;
  - de contacten tussen de Commissie en de projectbegunstigden zeer beperkt waren.
- De beoordelaars deden de volgende aanbevelingen:
    - de maximale looptijd van het project verlengen;
    - de drempels voor binnenvaartprojecten die modal shift beogen, verlagen;
    - de zichtbaarheid van het programma vergroten;
    - het aspect vermindering van de congestie op de wegen zichtbaarder maken in de evaluatiefase van het voorstel;
    - gebruikersvriendelijke gidsen opstellen zodat de aanvragers en begunstigden de te volgen regels volledig begrijpen wanneer zij voor de financiering en het beheer van projecten een aanvraag indienen.

## 1.2. Algemene context

Het Marco Poloprogramma is een van de instrumenten die beogen de congestie te verminderen als onderdeel van een coherente strategie voor het Europese vervoersbeleid met inbegrip van de internalisering van externe kosten en het gebruik van marktinstrumenten ter afspiegeling van het gebruik van infrastructuur.

De tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer<sup>3</sup> schat de totale kosten van congestie op 1% van het BBP van de Europese Unie en de milieukosten op 1,1%. Een van de instrumenten

---

<sup>3</sup> COM(2006) 314 definitief.

van het EU-vervoersbeleid om deze kosten aan te pakken is het Marco Poloprogramma. Hoe succesvoller het programma, hoe lager de congestie- en milieukosten.

De externe evaluatie van het eerste Marco Poloprogramma schat dat 64% van de doelstelling om tkm van het wegennet over te hevelen, zal worden gehaald. Als er geen actie wordt ondernomen, zal het tweede Marco Poloprogramma in een context van minder voorstellen en minder succesvolle projecten daarom in het beste geval hetzelfde succespercentage opleveren. Dit zou betekenen dat de doelstelling om een belangrijk deel van de verwachte groei van 60%<sup>4</sup> van het internationale vrachtvervoer over de weg te vermijden of over te hevelen, niet gehaald zal worden. In absolute termen komt dit percentage overeen met 20,5 miljard tonkilometer. Dit zal negatieve gevolgen hebben zoals bijkomende kosten voor de wegeninfrastructuur, ongevallen, congestie, plaatselijke en wereldwijde verontreiniging, milieuschade, een onbetrouwbare voorzieningsketen en onbetrouwbare logistieke processen.

### **1.3. Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De huidige rechtsgrondslag voor het programma is Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europese Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003.

### **1.4. Samenhang met andere beleidsgebieden en doelstellingen van de Unie**

Het EU-vervoersbeleid beoogt zowel personen als bedrijven een sterke mobiliteit in de Unie te bieden en tegelijkertijd het milieu te beschermen tegen de negatieve effecten van vervoer. Dit wordt bereikt door voort te bouwen op een grote verscheidenheid aan beleidsinstrumenten die verschuivingen naar milieuvriendelijkere vervoerswijzen beogen, alle vervoerswijzen te optimaliseren en efficiënt gebruik te maken van alle verschillende vervoerswijzen los van elkaar en in combinatie met elkaar; dit alles moet resulteren in een optimaal en duurzaam gebruik van de hulpbronnen.

In dat verband kunnen twee soorten maatregelen worden onderscheiden:

- maatregelen die beogen het concurrentievermogen en de milieuefficiëntie van alle vervoerswijzen te verhogen, in het bijzonder de vervoerswijzen die minder overbelast en milieuvriendelijker zijn, met name de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart;
- maatregelen die beogen de capaciteit en efficiëntie van het volledige vervoerssysteem te vergroten door middel van financiering via TEN-T (trans-Europese vervoersnetwerken), fondsen van het cohesiebeleid (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en het Cohesiefonds) en investeringen door lidstaten en particuliere exploitanten.

Met bovengenoemde maatregelen wil men geleidelijk komen tot een meer efficiënte en milieuvriendelijke verdeling van de goederenstromen tussen de verschillende vervoerswijzen. Het zal echter een aantal jaren duren voordat de resultaten van de maatregelen voelbaar zijn

---

<sup>4</sup> PRIMES-model uit het rapport van de Commissie "European Energy and Transport trends to 2030".

en de enige maatregel op communautair niveau die op zeer korte termijn tracht te bevorderen dat de goederenstromen milieuvriendelijker worden verdeeld, is het Marco Poloprogramma.

## **2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING**

### **2.1. Raadpleging van belanghebbende partijen**

Op 4.4.2008 werd een openbare raadpleging gestart op de website van het Uitvoerend Agentschap voor Concurrentievermogen en Innovatie (EACI), dat het programma namens de Commissie beheert. Een kennisgeving van deze publicatie werd tweemaal per mail verzonden aan een lijst van meer dan 1500 contactpersonen, waaronder vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven die betrokken waren bij de voorbereiding en het beheer van de Marco Poloprojecten. Op 28.4.2008 werd de raadpleging toegelicht tijdens een bijeenkomst van de contactpunten voor de korte vaart en het Europees netwerk voor de korte vaart. Op 23.5.2008 werd de raadpleging toegelicht tijdens een bijeenkomst van het Marco Polocomité.

De externe raadpleging liep van 4.4.2008 tot 30.5.2008. Er werden 13 gerichte vragen gesteld met het doel de aanvaardbaarheid van de door de Commissie voorgestelde wijzigingen te beoordelen. Daarnaast bevatte de vragenlijst een open slotvraag voor algemene opmerkingen. Er werden in totaal 97 bijdragen ontvangen van 20 lidstaten, plus Noorwegen en Servië. Slechts 12% van de respondenten was niet betrokken geweest bij of was niet van plan betrokken te worden bij een Marco Poloaanvraag. Daarom wordt de toegevoegde waarde van de bijdrage als groot beschouwd.

De twee jaarlijkse bijeenkomsten van het Marco Poloprogramma comité van de lidstaten hebben ervoor gezorgd dat het comité voortdurend betrokken was bij de raadpleging.

### **2.2. Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

De effectbeoordeling vond plaats op basis van gegevens uit het onderzoek "Evaluatie van het Marco Poloprogramma (2003-2006)" dat door Ecorys in november 2007 werd uitgevoerd. Een tweede externe deskundige bron was het tussentijds rapport van een studie door Price Waterhouse Coopers betreffende een effectbeoordeling over de oprichting van een innovatiefonds voor de binnenvaartsector dat onder meer een beoordeling bevat over de effecten van de wijziging van de tweede Marco Poloverordening.

### **2.3. Effectbeoordeling**

De conclusie van de effectbeoordeling was dat een gerichte herziening van de rechtsgrondslag door uitvoering van alle voorgestelde maatregelen een aanzienlijke meerwaarde zal opleveren, omdat dit:

- de effectiviteit van het programma op het gebied van het aantal vermeden of overgehevelde tonkilometers zal verbeteren;
- zal zorgen voor een meer evenwichtige verdeling van modal shift en verkeersvermindering binnen de vervoerswijzen en projecttypes;
- de rechtsgrondslag en het beheer van het programma zal vereenvoudigen, wat zal leiden tot een vermindering van de administratieve kosten en lasten en tot het aantrekken van meer en

kleinere bedrijven die nu nog afgeschrikt worden door de complexiteit van het programma of hiervoor gewoon onvoldoende zijn uitgerust;

- een positieve invloed zal hebben door een meer dimensionale verdeling van de effecten.

### **3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

#### **3.1. Samenvatting van de voorgestelde actie**

De voorgestelde wijzigingen beogen een beperkte herziening van de rechtsgrondslag (Verordening (EG) nr. 1692/2006) van het tweede Marco Poloprogramma om de effectiviteit te verhogen van de doelstellingen inzake verkeersvermindering en modal shift, gemeten in tonkilometer. Er worden vier soorten wijzigingen voorgesteld. Ten eerste, maatregelen om de deelname van kleine bedrijven te vergemakkelijken; ten tweede, maatregelen tot verlaging van de tonkilometerdrempels om in aanmerking te komen voor steun; ten derde, verhoging van de steunintensiteit; en ten vierde, vereenvoudiging van de programmaprocedures.

#### **3.2. Rechtsgrondslag**

Artikel 71, lid 1, en artikel 80, lid 2, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap hebben het kader gecreëerd voor een communautaire interventie in het internationaal vervoer van of naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van één of meer lidstaten.

#### **3.3. Subsidiariteitsbeginsel**

Het Marco Poloprogramma beoogt invloed uit te oefenen op het internationaal wegvervoer. Aangezien de modal-shiftdoelstellingen niet in voldoende mate door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de werkingssfeer van het programma, beter door de Gemeenschap kunnen worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen vaststellen.

#### **3.4. Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel, omdat de interventie van de Gemeenschap veel kleiner is dan de effecten ervan. De steunintensiteit bedraagt 1 euro per 500 tonkilometer die van de weg zijn overgeheveld tegen een besparing van externe kosten dankzij die modal shift van gemiddeld 9,15 euro. Zelfs als de steunintensiteit verhoogd wordt tot 2 euro blijft het evenredigheidsprincipe van de communautaire interventie behouden. Anderzijds blijkt uit ervaringen met het programma dat één euro Marco Polosteun ongeveer 20 euro oplevert aan investeringen in projecten die een milieuvriendelijker vervoerssysteem beogen.

#### **3.5. Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: Verordening

De voorgestelde verordening wijzigt Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1392/2003.

**Voorstel voor een  
VERORDENING (EG) nr. .../2008 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE  
RAAD**

**van**

**tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede  
Marco Poloprogramma voor de toekenning  
van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het  
vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II")**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, en artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>5</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>6</sup>,

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag<sup>7</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Mededeling<sup>8</sup> van de Commissie "Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent" – "Tussentijdse evaluatie van het Witboek Vervoer van 2001 van de Europese Commissie" legt de nadruk op de mogelijkheden van het tweede Marco Poloprogramma als financieringsbron om exploitanten op overbelaste wegen alternatieven te bieden door het gebruik van andere vervoerswijzen. Het tweede Marco Poloprogramma is daarom één basiselement van het huidige vervoersbeleid.
- (2) Als er geen ingrijpende maatregelen worden genomen, zal het totale vrachtvervoer over de weg in Europa in 2013 met 60% zijn gegroeid. Dit komt overeen met een groei van het internationale goederenvervoer over de weg van naar schatting 20,5 miljard tonkilometer per jaar in 2013 in de Europese Unie, met alle negatieve gevolgen van dien, zoals bijkomende kosten voor de wegeninfrastructuur, ongevallen, congestie, plaatselijke en wereldwijde verontreiniging, milieuschade, een onbetrouwbare voorzieningsketen en onbetrouwbare logistieke processen.

---

<sup>5</sup> PB

<sup>6</sup> PB...

<sup>7</sup> PB...

<sup>8</sup> COM(2006) 314 definitief.



- (3) Om deze groei het hoofd te kunnen bieden, moet nog meer dan nu het geval is, gebruik worden gemaakt van de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart en moeten verdere krachtige initiatieven uit de vervoers- en de logistieke sector worden gestimuleerd om nieuwe benaderingen en het gebruik van technische innovaties van onze vervoersmodaliteiten en het beheer ervan te bevorderen.
- (4) Overeenkomstig artikel 14 van de Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 2006 tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II") en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003<sup>9</sup> dient de Commissie het Marco Polo II-programma te evalueren en indien nodig voorstellen in te dienen om het programma te wijzigen.
- (5) In een externe evaluatie van de resultaten van het eerste Marco Poloprogramma werd verwacht dat het programma zijn doelstellingen op het gebied van *modal shift* niet zou halen en werd een aantal aanbevelingen gedaan om de effectiviteit ervan te verbeteren.
- (6) De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd van de door de externe evaluatie voorgestelde maatregelen en andere maatregelen die de efficiency van het programma trachten te verbeteren. Deze beoordeling toonde aan dat er behoefte was aan een aantal wijzigingen in Verordening (EG) nr. 1692/2006 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.
- (7) De deelname van kleine bedrijven in het programma moet verhoogd worden 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.
- (8) De drempels voor voorstellen om in aanmerking te komen voor steun moeten verlaagd worden en uitgedrukt worden in overgehevelde tonkilometers per jaar, behalve voor gemeenschappelijke leeracties. Er is geen verdere behoefte aan een speciale drempel voor verkeersvermijdingsacties en er wordt een minimale projectlooptijd vastgesteld voor dit soort projecten, alsmede katalysator- en "Snelwegen op zee"-projecten.
- (9) De steunintensiteit moet verhoogd worden door de invoering van een definitie voor "vracht" om het vervoerselement te betrekken 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. De verhoging van de steunintensiteit van 1 euro naar 2 euro volgens de procedure van bijlage I, punt 2, letter d), moet duidelijk tot uiting komen.
- (10) Om de uitvoering van het programma te vereenvoudigen, moet bijlage II van Verordening (EG) nr. 1692/2006 betreffende de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur worden geschrapt. Voorts moet de comitéprocedure voor de

---

<sup>9</sup> PB L 328 van 24.11.2006, blz. 1.

jaarlijkse selectie van de te steunen projecten geschrapt worden en de bepalingen voor de selectie van de projecten moeten van toepassing zijn op meerdere jaren.

- (11) Er moet een gedetailleerder verband gelegd worden tussen het programma en het kader van het trans-Europese vervoersnetwerk voor de snelwegen op zee en de milieuoverwegingen moeten zodanig uitgebreid worden dat ze de volledige externe kosten van de acties omvatten.
- (12) Verordening (EG) nr. 1692/2006 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (13) Om te waarborgen dat de maatregelen van deze verordening op de meest doelmatige en snelle wijze kunnen worden toegepast, dient deze verordening zo spoedig mogelijk nadat zij is vastgesteld, in werking te treden.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

### *Artikel 1*

Verordening (EG) nr. 1692/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 2 wordt punt (p) toegevoegd:

"vracht" betekent, ten behoeve van de modal-shiftberekeningen, de vervoerde goederen plus de vervoerseenheid met inbegrip van de gemotoriseerde onderdelen. Lege vervoerseenheden die door een andere vervoerseenheid worden gedragen, zullen worden beschouwd als vracht ten behoeve van de modal-shiftberekening."

2. In artikel 4 wordt lid 1 vervangen door het volgende:

'1. Acties moeten worden ingediend door ondernemingen die gevestigd zijn in de lidstaten of in deelnemende landen, zoals vermeld in leden 3 en 4 van artikel 3.'

3. Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

(a) In lid 1 wordt punt (b) vervangen door het volgende:

"Snelwegen-op-zee-acties; binnen de Europese Unie moeten dergelijke acties beantwoorden aan de kenmerken van het prioritair project "Snelwegen op zee", zoals omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnetwerk<sup>10</sup>."

(b) In lid 2 wordt de tweede zin geschrapt.

4. Artikel 6 wordt vervangen door het volgende:

"Nadere voorschriften

---

<sup>10</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

Nadere voorschriften betreffende de procedure voor de indiening en de selectie van acties worden eenmaal vastgesteld voor de volledige looptijd van het programma volgens de procedure van artikel 10, lid 2."

5. In artikel 7 wordt de tweede zin geschrapt.
6. Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:
  - (a) In het eerste lid, punt (d), worden de woorden "de milieuverdiensten uit de voorgestelde acties" vervangen door "de milieuverdiensten uit de acties in termen van vermindering van externe kosten".
  - (b) Het tweede lid wordt geschrapt.
7. Artikel 14, lid 2, wordt vervangen door het volgende:

"De Commissie legt aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's voor 30 juni 2011 een evaluatieverslag voor over de resultaten van het Marco Poloprogramma in de periode 2003-2009."
8. In het tweede lid van artikel 15 wordt de tweede zin geschrapt.

#### *Artikel 2*

1. Bijlage I van Verordening (EG) nr. 1692/2006 wordt vervangen door de tekst in de bijlage van deze verordening.
2. Bijlage II van Verordening 1692/2006 wordt geschrapt.

#### *Artikel 3*

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publicatieblad van de Europese Unie.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement  
De voorzitter*

*Voor de Raad  
De voorzitter*

## BIJLAGE I

### Financieringsvoorwaarden en -eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee:	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
1. Financieringsvoorwaarden	a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de katalysatoractie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft;	a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de actie Snelwegen op zee (Motorways of the sea – MoS) binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de actie levensvatbaar blijft;	a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de modal-shiftactie binnen ten hoogste 36 maanden bereikt, waarna de modal-shiftactie levensvatbaar blijft;	a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de verkeersvermijdingsactie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de verkeersvermijdingsactie levensvatbaar blijft;	a) de gemeenschappelijke leeractie leidt tot verbetering van commerciële diensten op de markt, met name door het bevorderen en/of vergemakkelijken van vermijding van wegverkeer of van <i>modal shift</i> van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, via een betere samenwerking en het delen van knowhow; en duurt ten hoogste 24 maanden;

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	b) de katalysatoractie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methodes, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten;	b) de MoS-actie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methodes, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten; eveneens wordt de hoge kwaliteit van de dienstverlening, vereenvoudigde procedures en inspecties, naleving van veiligheids- en beveiligingsnormen, goede toegang tot havens, efficiënte verbindingen met het achterland, en flexibele en efficiënte havendiensten in overweging genomen;	b) de modal-shiftactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;	b) de verkeersvermijdingsactie is innovatief op Europees niveau in termen van integratie van de productielogistiek in de vervoerslogistiek;	b) de actie is innovatief op Europees niveau;

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	c) naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een werkelijke en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart of het spoorvervoer;	c) de MoS-actie beoogt een impuls te geven aan zeer grootschalige, hoogfrequente intermodale diensten voor goederenvervoer, zo nodig met inbegrip van gemengd goederenpassagiersvervoer, via de korte vaart, of een combinatie van de korte vaart met andere vervoerswijzen waarbij de trajecten over de weg binnen de vervoersketen tot een minimum worden beperkt; de actie omvat bij voorkeur ook geïntegreerde vrachtvervoersdiensten met het achterland via het spoor en/of de binnenwateren;	c) voor de modal-shiftactie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen;	c) de verkeersvermijdingsactie beoogt een grotere efficiëntie in het internationale goederenvervoer binnen de Europese markten te bevorderen zonder de economische groei af te remmen, door de aandacht te concentreren op wijziging van de productie- en/of distributieprocessen, om zodoende te komen tot kortere afstanden, hogere laadfactoren, minder lege ritten, vermindering van afvalstromen, vermindering van het volume en/of het gewicht of enig ander effect dat leidt tot een aanzienlijke vermindering van het goederenvervoer over	c) de actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

<b>Type actie</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Snelwegen op zee</b>	<b>C. Modal shift</b>	<b>D. Verkeersvermijding</b>	<b>E. Gemeenschappelijk leren</b>
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d) de weg, zonder een negatief effect te hebben op de productie en het productiepersoneel;	Art. 5, lid 1, onder e)

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	d) voor de katalysatoractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;	d) naar verwachting zal de MoS-actie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart of het spoor die de voorspelde groei van het goederenvervoer over de weg overtreft;	d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.		d) voor de gemeenschappelijke leeractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.



Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	e) de katalysatoractie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;	e) voor de MoS-actie wordt een realistisch plan met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;		d) voor de verkeersvermijdingsactie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;	

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	f) de MoS-actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen – dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;		e) de verkeersvermijdingsactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten – met name wat betreft vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer – dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;	

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
		g) wanneer de MoS-actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.		f) Wanneer de verkeersvermijdingsactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
2. Intensiteit en reikwijdte van de financiering	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeiën uit de actie. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 10% van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 10% van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 10% van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties is beperkt tot maximaal 35% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 10% van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor het project.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties is beperkt tot maximaal 50% van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	<p>Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.</p>	<p>Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.</p>	<p>Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.</p>	<p>Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.</p>	<p>Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering.</p>

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
				b) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties mag niet worden gebruikt ter ondersteuning van bedrijfs- of productieactiviteiten die geen rechtstreeks verband houden met vervoer of distributie.	
	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 euro voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 euro voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 euro voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het	c) De financiële bijstand van de Gemeenschap wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 euro voor elke 500 tonkilometer of 25 voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	

<b>Type actie</b>	<b>A. Katalysator</b>	<b>B. Snelwegen op zee</b>	<b>C. Modal shift</b>	<b>D. Verkeersvermijding</b>	<b>E. Gemeenschappelijk leren</b>
	Art. 5, lid 1, onder a) project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	Art. 5, lid 1, onder b) behaalde milieuvoordeel.	Art. 5, lid 1, onder c) project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	d) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	



Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
3. Vorm en duur van de subsidieovereenkomst	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone vertragingen in de uitvoering die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten en met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 26 maanden, welke verlengd kan worden op verzoek van de begunstigde, binnen de oorspronkelijke begroting voor een aanvullende periode van 26 maanden, indien er positieve resultaten zijn bereikt tijdens de eerste 12 maanden van het project.
	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde

van 62 maanden, of in 62 maanden, of in van 38 maanden, of in maximumperiode van maximumperiode van  
uitzonderlijke gevallen 62 maanden, of in 44 maanden, of in 62 maanden, of in 52 maanden niet  
68 maanden, niet worden 68 maanden, niet worden 44 maanden, niet worden 62 maanden, of in 68 maanden, niet worden vernieuwd.  
vernieuwd.

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
4. Contractwaarde drempel	De indicatieve minimale subsidiedrempel per katalysatoractie komt overeen met 30 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift of verkeersvermijding daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst;	De indicatieve minimale subsidiedrempel per MoS-actie komt overeen met 250 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst	De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 80 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst. Modal-shiftacties die beogen een verschuiving naar de binnenvaart te bewerkstelligen, zijn onderworpen aan een speciale drempel van 17 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per verkeersvermijdingsactie komt overeen met 80 miljoen tonkilometer of 4 miljoen voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst	De indicatieve minimale subsidiedrempel per gemeenschappelijke leeractie is 250.000 euro.

Type actie	A. Katalysator	B. Snelwegen op zee	C. Modal shift	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijk leren
	Art. 5, lid 1, onder a)	Art. 5, lid 1, onder b)	Art. 5, lid 1, onder c)	Art. 5, lid 1, onder d)	Art. 5, lid 1, onder e)
5. Verspreiding	De resultaten en methoden van katalysatoracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van MoS-acties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	Specifieke verspreidingsacties voor modal-shiftacties zijn niet gepland.	De resultaten en methoden van verkeersvermijdingsacties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van gemeenschappelijke leeracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

## FINANCIEEL MEMORANDUM BIJ HET BESLUIT

### **BENAMING VAN HET VOORSTEL:**

Wijziging van de Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van het tweede Marco Poloprogramma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren ("Marco Polo II")

### **ABM / ABB-KADER**

Betrokken beleidsterrein(en) en bijbehorende activiteit(en):

06: Energie en vervoer

06 02: Vervoer in het binnenland, door de lucht en ter zee

06 01: Administratieve uitgaven voor het beleidsterrein Energie en Vervoer

### **BEGROTINGSPLAATSEN**

06 01 04 01: Het Marco Polo II-Programma: Uitgaven voor administratief beheer

06 01 04 32: Uitvoerend Agentschap voor Concurrentievermogen en Innovatie – Marco Polo II-steun

06 02 06: Het Marco Polo II-Programma

Duur van de actie en van de financiële gevolgen:

Begin: 2010 einde: 2015

Begrotingskenmerken:

Begrotingsplaats	Aard van de uitgave		Nieuwe	Deelname EVA	Deelname kandidaat-lidstaten	Rubriek financiële vooruitzichten
06 01 04 01	NVU	NGK	NEE	JA	JA	1a
06 01 04 32	NVU	NGK	NEE	JA	JA	1a
06 02 06	NVU	GK	NEE	JA	JA	1a

## OVERZICHT VAN DE MIDDELEN

### Financiële middelen

Overzicht van de vastleggingskredieten (VK) en betalingskredieten (BK)

*in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)*

Soort uitgave	Punt nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Totaal
---------------	----------	--	------	------	------	------	------	------	--------

#### Beleidsuitgaven<sup>11</sup>

Vastleggingskredieten (VK)	8.1	a	62.275	64.200	68.100	71.100			265.675 <sup>12</sup>
Betalingskredieten (BK)		b		24.910	31.908	43.001	63.563	102.293	265.675

#### Administratieve uitgaven binnen het referentiebedrag<sup>13</sup>

Technische & administratieve bijstand (NGK)	8.2.4	c	1.725	1.800	1.900	1.900	1.392	1.421	10.138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

#### TOTAAL REFERENTIEBEDRAG

Vastleggingskredieten		a+c	64.000	66.000	70.000	73.000	1.392	1.421	275.813
Betalingskredieten		b+c	1.725	26.710	33.808	44.901	64.955	103.714	275.813

#### Administratieve uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen<sup>14</sup>

Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (NGK)	8.2.5	d	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	1.902
Andere administratieve uitgaven dan personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven, die niet in het referentiebedrag zijn begrepen (NGK)	8.2.6	e							

#### Totale indicatieve kosten van de maatregel

<sup>11</sup> Uitgaven die niet onder hoofdstuk xx 01 van de betrokken titel xx vallen.

<sup>12</sup> Een bedrag van 20 miljoen euro kan tussen 2010 en 2013 toegevoegd worden om het in 2008 niet uitgevoerde en naar een ander programma overgeschreven bedrag terug te betalen.

<sup>13</sup> Uitgaven in het kader van artikel xx 01 04 van titel xx.

<sup>14</sup> Uitgaven in het kader van hoofdstuk xx 01, met uitzondering van de artikelen xx 01 04 en xx 01 05.

<b>TOTAAL VK inclusief personeelsuitgaven</b>		a+c +d+ e	64.317	66.317	70.317	73.317	1.709	1.738	277.715
<b>TOTAAL BK inclusief personeelsuitgaven</b>		b+c +d+ e	2.042	27.027	34.125	45.218	65.272	104.031	277.715

### Verenigbaarheid met de financiële programmering

Het voorstel is verenigbaar met de bestaande financiële programmering.

### Financiële gevolgen voor de ontvangsten

Het voorstel heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten

**Personele middelen** in voltijdequivalenten (VTE; ambtenaren, tijdelijk en extern personeel) – zie punt 8.2.1.

<b>Jaarlijkse behoeften</b>	Jaar n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 en later
Totale personele middelen	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6

### KENMERKEN EN DOELSTELLINGEN

De externe evaluatie toont aan dat de uitvoering van het eerste Marco Poloprogramma zijn modal-shiftdoelstelling niet haalt. De evaluatie schat dat 64% van de modal-shiftdoelstelling<sup>15</sup> zal worden gehaald. Deze situatie wordt bevestigd door het aantal reacties op de tweede oproep tot het indienen van voorstellen van het tweede Marco Poloprogramma, dat een uitgesproken daling laat zien van de in totaal voorgestelde modal shift. Voorts hebben de nieuwe types van acties, snelwegen op zee en verkeersvermijding, die door dit tweede programma werden geïntroduceerd, niet geleid tot voldoende aanvragen (slechts 9% van de voorstellen in 2007 en 4% in 2008).

Er werden al twee maatregelen getroffen om de resultaten van het programma te verbeteren zonder dat hiervoor een wijziging in de verordening nodig was: Ten eerste de uitbesteding van het beheer van het programma aan een uitvoerend agentschap dat gespecialiseerd is in projectbeheer, en ten tweede de verdubbeling van de steunintensiteit voor projecten van 1 euro naar 2 euro per 500 overgehevelde of vermeden tkm om meer projecten aan te trekken.

<sup>15</sup> 12 miljard tkm per jaar voor MP I.

Maar deze maatregelen zullen niet voldoende zijn en er is een gerichte herziening van het programma voorgesteld, die zal leiden tot:

- een verdere verbetering van de doelmatigheid van het programma,
- een meer evenwichtige verdeling van communautaire steun over de verschillende projecttypes,
- een wezenlijke vereenvoudiging van de rechtsgrondslag en het beheer van het programma,
- een aanzienlijke vermindering van de administratieve kosten om het programma te beheren,
- een positieve invloed inzake voordelen voor perifere gebieden en derde landen,

### **Meerwaarde van het communautaire optreden, samenhang van het voorstel met andere financiële instrumenten en mogelijke synergie**

Zoals in het externe evaluatierapport wordt gesteld, vormt het Marco Poloprogramma een passende strategie om bij te dragen aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem. Het programma vormt ook een aanvulling op andere interventieopties van de EG, in het bijzonder op de TEN-T-netwerksubsidies.

De doelstelling van de voorgestelde maatregelen zal de reeds bestaande samenhang van de doelstellingen tussen het programma en het overige EU-beleid versterken.

Om te ontsnappen aan de schadelijke effecten van mobiliteit als het gaat om de aanzienlijke groei van het vrachtvervoer in de komende jaren, stelt de tussentijdse evaluatie van het Witboek voor het gemeenschappelijk vervoersbeleid uit juni 2006 onder andere voor om het beleid om vracht over te hevelen naar de minst vervuilende en meest energie-efficiënte vervoerswijzen voort te zetten.

Modal shift en comodaliteit zijn twee van de huidige doelstellingen van het vervoersbeleid van de Unie, waardoor het centraal komt te staan in de Lissabon-strategie voor groei en werkgelegenheid. Het geheel van doelstellingen van het vervoersbeleid met inbegrip van modal shift richt zich op de langere termijn, waarbij in alle beleidskeuzen steeds een evenwicht wordt nagestreefd tussen economische groei, sociale welvaart en milieubescherming.

Zoals in de tussentijdse evaluatie van het Witboek voor vervoer werd gesteld, wordt er niet alleen continu nagedacht over mogelijke beleidsmaatregelen die in de toekomst kunnen worden aangenomen, maar worden de congestie in het EU-wegvervoerssysteem en de milieuefficiëntie van het volledige vervoerssysteem direct aangepakt door diverse maatregelen die op dit moment worden uitgevoerd of in de nabije toekomst zullen worden uitgevoerd.

Op het niveau van de lidstaten pakken nationale programma's, zoals Ecobonus in Italië, hetzelfde probleem alleen op nationaal niveau en gedurende korte tijd aan. De Marco Poloverordening stelt in elk geval een maximumbedrag vast voor communautaire steun, dat rekening houdt met de nationale steun die de vervoersverbinding in het contract krijgt.



De voornoemde maatregelen beogen de goederenstromen geleidelijk efficiënter en milieuvriendelijker over de verschillende vervoerswijzen te verdelen, maar het zal wel een aantal jaren duren voordat de resultaten ervan voelbaar zijn en de enige maatregel op communautair niveau die op zeer korte termijn tracht om congestie te verminderen is het Marco Polo programma.

### **Doelstellingen, verwachte resultaten en bijbehorende indicatoren van het voorstel in de context van het ABM**

131 prestaties worden overwogen in vier jaar (2010-2013), een gemiddelde van 36 interventies uit 120 ingediende voorstellen per jaar. Dit komt neer op een succespercentage van ca. één op drie, wat cruciaal is om voorstellen van de beste marktdeelnemers te ontvangen (zie ex ante rapport van Marco Polo, hoofdstuk 7 "Raadpleging van belanghebbenden"). De gemiddelde intensiteit van de financiële bijstand per prestatie wordt geschat op ca. 1,8 miljoen euro. Het aantal tonkilometers dat vermeden of van de weg overgeheveld kan worden, wordt geschat op 60 miljard voor de periode 2010-2013, dit is 15 miljard tkm per jaar.

### **Methode van tenuitvoerlegging**

Gecentraliseerd beheer: Delegatie aan het Uitvoerend Agentschap voor Concurrentievermogen en Innovatie (EACI)

## **MONITORING EN EVALUATIE**

### **Monitoringsysteem**

Het verlenen van subsidies zal gebaseerd zijn op het standaardsubsidiecontract van de Europese Gemeenschappen. De diverse bepalingen inzake voortgangscontrole, informatieverstrekking en boekhoudcontrole met betrekking tot dit contract zullen ten volle van toepassing zijn.

Het personeel van EACI zal van dichtbij worden betrokken bij deze projecten. Afhankelijk van de specifieke kenmerken van het project moeten "begeleidende maatregelen" voor de verspreiding of voortgangscontrole van de prestaties worden opgenomen in het werkplan en budget van het afzonderlijke project.

### **Evaluatie**

Er is een externe evaluatie van het Marco Polo II-programma uitgevoerd. Het evaluatierapport is beschikbaar op de website van DG TREN: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm)

### **Vorm en frequentie van toekomstige evaluaties**

In 2011 zal er een evaluatie plaatsvinden van de resultaten die door het Marco Polo programma voor de periode 2003-2009 zijn bereikt.

## **FRAUDEBESTRIJDINGSMAATREGELEN**

Aangezien de contracten voor alle overwogen acties standaardsubsidiecontracten zijn, zullen de algemeen toepasselijke fraudebestrijdingsmaatregelen gelden.

De prestatie zal duidelijk zichtbaar en meetbaar zijn in alle actietypes. De types van subsidie zullen simpel zijn: investeringsuitgaven en operationele kosten. Deze posten kunnen in detail worden geverifieerd, en met de PACT- en Marco Polo I-projecten is er voldoende materiaal en kennis voorhanden om fraudegevaren met kennis van zaken te beoordelen.

Controles *in situ* zijn een vast kenmerk van alle projecten.

## MIDDELEN

### 8.1. Financiële kosten van de doelstellingen van het voorstel

*Vastleggingskredieten in miljoen EUR (tot op 3 decimalen nauwkeurig)*

(Vermeld de doelstellingen, acties en prestaties)	Type prestatie	Gem. kosten	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAAL	
			Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten	Aantal prestaties	Totale kosten
<b>OPERATIONELE DOELSTELLING nr. 1<sup>16</sup></b>																
Actie 1: Overgeheveld/vermeden TKM																
<b>- Prestatie 1</b>	<b>contract</b>	<b>1.8</b>	<b>35</b>	<b>62.275</b>	<b>36</b>	<b>64.200</b>	<b>38</b>	<b>68.100</b>	<b>39</b>	<b>71.100</b>					<b>131</b>	<b>265.675</b>
<b>TOTALE KOSTEN</b>		<b>1.8</b>	<b>35</b>	<b>62.275</b>	<b>36</b>	<b>64.200</b>	<b>38</b>	<b>68.100</b>	<b>39</b>	<b>71.100</b>					<b>131</b>	<b>265.675</b>

<sup>16</sup> Zoals beschreven in punt 5.3

## 8.2. Administratieve uitgaven

### 8.2.1 Aantal en type personele middelen

Soort ambten	Aan het beheer van de actie toe te wijzen huidige en/of extra personeelsleden (aantal ambten/VTE's)					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ambtenaren of tijdelijk personeel <sup>17</sup> (XX 01 01)	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
A*/AD						
B*, C*/AS	1	1	1	1	1	1
T						
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel <sup>18</sup>						
Uit art. XX 01 04/05 gefinancierd ander personeel <sup>19</sup>						
<b>TOTAAL</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>	<b>2.6</b>

### 8.2.2. Beschrijving van de taken die uit de actie voortvloeien

Programmaontwerp en coördinatie

Feedback over het beleid aan EACI

Vaststellen van de jaarlijkse werkprogramma's die dienen als financieringsbesluiten

Vertegenwoordigen van de Commissie in het programmacomité en het indienen bij de

Commissie van te treffen maatregelen in het geval van een comitéprocedure

Overleg plegen met de verschillende diensten van de Commissie

Strategische evaluaties en strategische aanbestedingen

Activiteiten die betrekking hebben op het opstarten en vaststellen van uitvoerbare besluiten tot terugvordering.

### 8.2.3 Herkomst van het (statutaire) personeel

De posten worden momenteel toegekend aan het beheer van het programma

<sup>17</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>18</sup> Waarvan de kosten NIET door het referentiebedrag worden gedekt.

<sup>19</sup> Waarvan de kosten door het referentiebedrag worden gedekt.

8.2.4 Andere administratieve uitgaven die gedekt worden door het referentiebedrag (06 01 04 32 – Uitvoerend Agentschap voor Concurrentievermogen en Innovatie–Marco Polo II-subsidie)

*in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)*

Begrotingsplaats (nummer en rubriek)	2010	2011	2012	2013	2014	Jaar 2015 en later	TOTA AL
<b>1) Technische en administratieve bijstand (inclusief bijbehorende personeelsuitgaven)</b>							
Uitvoerende agentschappen <sup>20</sup>	1.500	1.575	1.675	1.675	1.392	1.421	9.238
Andere technische en administratieve bijstand	0.225	0.225	0.225	0.225			900
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros (IT-onderhoud)</i>							
<b>Totale technische en administratieve bijstand</b>	1.725	1.800	1.900	1.900	1.392	1.421	10.138

8.2.5. Personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven die niet in het referentiebedrag zijn begrepen

*in miljoen euro (tot op drie decimalen nauwkeurig)*

Type personele middelen	Jaar n	Jaar n+1	Jaar n+2	Jaar n+3	Jaar n+4	Jaar n+5 en later
Ambtenaren en tijdelijk personeel (XX 01 01)	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317
Uit art. XX 01 02 gefinancierd personeel (hulpfunctionarissen, gedetacheerde nationale deskundigen, personeel op contractbasis, enz.)  (begrotingsplaats vermelden)						

<sup>20</sup> Verwijs naar het specifieke financieel memorandum voor de betrokken uitvoerende agentschappen.

<b>Totaal personeelsuitgaven en aanverwante uitgaven (die NIET in het referentiebedrag zijn begrepen)</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>
---	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Berekening – *Ambtenaren en tijdelijke functionarissen*

*Verwijs zo nodig naar punt 8.2.1, indien van toepassing*

*Jaar 2010 en later: 2,6 functionarissen (122.000 euro/functionaris/jaar)*