



DET KONGELIGE  
UTENRIKSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 61

(2003–2004)

---

## Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 7. mai 2004,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Bakgrunn

EØS-komiteen vedtok på sitt møte 26. april 2004 å endre EØS-avtalens Protokoll 31 om samarbeid på særlig områder utenfor de fire friheter, til å omfatte forordning 1382/2003 av 22. juli 2003 om tilde-ling av økonomisk støtte fra Fellesskapet for å fremme et mer miljøvennlig godstransportsystem (Marco Polo-programmet).

Som følge av at Norges deltakelse nødvendig- gjør bevilgningsvedtak, ble beslutningen i EØS- komiteen tatt med forbehold om Stortingets sam- tykke i samsvar med § 26 andre ledd i Grunnloven.

Beslutningen i EØS-komiteen og Europaparla- mentets- og rådsforordning (EF) 1382/2003 i uoffi- siell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

### 2 Nærmere om Marco Polo- programmet

Den samlede godstransport på veg i Europa for- ventes å øke med 50 prosent. fram til 2010 dersom dagens utvikling fortsetter. Den grenseoverskri- dende godstransporten forventes fordoblet i 2020. Dette innebærer en årlig vekst på ca. 12 milliarder tonnkilometer. og vil føre til økte framkommelig-

hetsproblemer, økt forurensing og flere ulykker. De samfunnsøkonomiske kostnadene som følge av dette, er anslått til 3 milliarder euro i året. I Europa- kommisjonens hvitbok «European transport policy for 2010: time to decide» av 12. september 2001 foreslås over 60 konkrete tiltak med tanke på å fremme et mer effektivt transportsystem. Målset- tingen er å få en fordeling mellom de forskjellige transportmidler i 2010 tilsvarende den som var i 1998.

Det er satt som mål å overføre hele veksten i godstransportmarkedet til jernbane, nærsjøfart og indre vannveger. Marco Polo-programmet er ett av tiltakene som skal bidra til å nå dette målet i gods- transportmarkedet.

Programmets hovedformål er å stimulerer til økt bruk av såkalte intermodale transportløsning- er, som betyr transport av gods i en sammenhen- gende transportkjede, der to eller flere transport- midler inngår og den innledende og/eller avslut- tende del av transporten på veg er så kort som mulig. Virkningene av dette er at mer av den sam- lede godstransporten overføres fra veg til andre transportformer. Nye transportløsninger som bi- drar til å overflytte gods fra veg til andre trans- portformer, kan gis økonomisk oppstartsstøtte.

Programmet startet opp i 2003 og skal gå fram til 2010. Forordningen har en klar internasjonal

dimensjon, ved at det kreves samarbeid mellom deltakere fra minst to medlemsstaters områder, eller vedrører områder tilhørende minst ett medlemsland og et tredjeland, f.eks. EFTA/EØS-land, for at transportopplegget skal kunne bli vurdert som støtteberettiget. Forordningen forutsetter at prosjekter ikke fører til uakseptabel konkurransevridning i de relevante markeder.

Støtteberettigede tiltak er delt inn i tre hovedkategorier:

#### *Trafikkoverføringsprosjekter – støtte til nye transportløsninger som ikke går på veg*

Målsettingen med slike prosjekter er å overføre gods fra veg til bane, nærsjøfart og innenlandske vannveier under rådende markedsvilkår. Prosjektene skal rettes mot godslogistikkmarkedet, utføres av virksomheter og bidra til redusert trengsel på vegene og/eller bidra til å fremme mer miljøvennlige godstransporter. Tilskuddsandelen til slike prosjekter er inntil 30 prosent av kostnadene.

#### *Katalysatorprosjekter – tiltak som kan redusere markeds- og konkurransemessige hindringer for intermodale løsninger*

Ulike markedsbarrierer og strukturelle hindringer i godstransportmarkedet kan føre til at for eksempel nærsjøfart og jernbanetransport ikke vil fungere effektivt i en transportkjede. Programmet kan støtte prosjekter som kan virke som katalysatorer for nødvendige strukturelle endringer i markedet. Hovedformålet med slike tiltak er i seg selv ikke å påvirke transportmiddelfordelingen, men å overvinne markedshindre. Tilskuddsandelen til denne type prosjekter er inntil 35 prosent av kostnadene.

#### *Felles læringsprosjekter – stimulering av samarbeid i godslogistikkmarkedet*

Det overordnede mål for denne type prosjekter er å oppnå økt grad av samarbeid mellom ulike aktører i transportsektoren. Felles læringsprosjekter er aktiviteter som har til hensikt å fremme effektive arbeidsmetoder og prosedyrer i godstransportkjeden gjennom økt samarbeid mellom ulike aktører i godstransportmarkedet. Kommisjonen ønsker å bidra med støtte til å formidle oppnådde resultater. Blant annet gjelder dette områder som omhandler nye samarbeids- og forvaltningsmodeller innen jernbanetransport og samarbeid mellom jernbane og innenlandske vannveger. Tilskuddsandelen for denne type prosjekter er inntil 50 prosent av kostnadene.

### **3 Avgjørelsen i EØS-komiteen**

Med sikte på deltakelse fra EFTA/EØS-landene i EU-programmet Marco Polo, inneholder beslutningen i EØS-komiteen en innledning og tre artikler. I innledningen vises det til artikkel 86 og 98 i EØS-avtalen, som gjør det mulig for EØS-komiteen å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutning i EØS-komiteen.

*Artikkel 1* slår fast at forordningen 382/2003/EF om finansiell støtte for å bedre godstransport-systemets miljøegenskaper, vedtatt av EU ved Parlaments- og Rådsvedtak 22. juli 2003, innlemmes som nytt strekpunkt i protokoll 31 artikkel 3 nr. 7.

*Artikkel 2* slår fast at avgjørelsen gjelder fra dagen etter EØS-komiteen har mottatt den siste meldingen etter artikkel 103 nr. 1 i avtalen.

*Artikkel 3* slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

### **4 Administrative og økonomiske konsekvenser**

Forordningens opprinnelige finansielle ramme for perioden 2003–2006 var på 75 millioner euro (EU15). Som følge av EUs utvidelse (EU25) vil rammen for den samme perioden øke til 100 millioner euro. For perioden 2004–2006 gjenstår 85 millioner euro, og det er denne rammen EFTA/EØS-bidraget er beregnet av. For denne perioden er de økonomiske forpliktelsene for EFTA/EØS-landene på dagens nivå (2,19 %) beregnet til 2,181 millioner euro inklusive administrative kostnader, hvorav Norges andel (94,94 %) vil være om lag 2,07 millioner euro. Med en eurokurs på 8,5 vil dette utgjøre om lag 17,6 millioner kroner i treårsperioden.

I 2004 er EFTA/EØS-bidraget beregnet til 194 000 euro, hvorav Norges andel er 184 000 euro. Omregnet med en eurokurs på 8,5 vil Norges bidrag utgjøre om lag 1,6 millioner kroner.

Utgiftene vil dekkes i fellesskap over budsjettene til Nærings- og handelsdepartementet, Fiske-ridepartementet og Samferdselsdepartementet med hhv. 30, 33 og 37 prosent.

### **5 Konklusjon og tilrådning**

EUs målsetting om å få en større del av godstransportene over fra veg til andre transportformer er i overensstemmelse med norsk transportpolitikk.

Betydningen av å tilrettelegge for gode intermodale transportløsninger for å fremme overføring av godstransport fra veg til sjø og bane, kommer klart til uttrykk i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015.

Selv om Norge ikke har tilnærmedesvis så store trengselsproblemer som sentrale deler av Europa, bør Norge se en deltakelse i en bredere sammenheng. Norsk næringsliv er avhengig av god framkommelighet, også på kontinentet, for å sikre nødvendig leveringspålidelighet i det indre markedet. Norge kan også spille en viktig rolle i utvikling av transportløsninger som ikke går på veg innen og til/fra Norden og på Nordkalotten. Aktiv norsk medvirkning vil også gi et positivt signal, så vel nasjonalt som overfor EU, om vilje til å følge opp felles politiske målsettinger om å utvikle bærekraftige transportløsninger.

Fra næringslivet har det kommet en rekke positive reaksjoner på programmet, spesielt fra sjøfartsnæringen. Argumenter som fremføres for norsk deltakelse er bl.a. at infrastrukturen vil få økt betydning for næringslivets konkurransevne i fremtiden, og at Norge vil bli hengende etter dersom tilpasning av norsk infrastruktur (spesielt på

havnesiden) ikke følger utviklingen i EU. Det pekes særlig på behovet for nye løsninger innen sjøtransporten der norske løsninger bør tilpasses løsningene i Europa.

Programmet nødvendiggjør ikke lov- eller forskriftsendringer.

Samferdselsdepartementet tilrår derfor at Norge godkjenner EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av et program om EU-tilskudd for å fremme et mer miljøvennlig gods-transportssystem (Marco Polo-programmet). Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program, i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

# til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program

### I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 65/2004 av 26. april 2004 om

innlemmelse i EØS-avtalen av Fellesskapets Marco Polo-program.

---

## Vedlegg 1

# Avgjerd i EØS-komiteen nr. 65/2004 av 24. april 2004 om endring av protokoll 31 til EØS-avtala om samarbeid på særlege område utanfor dei fire fridommane

EØS-KOMITEEN HAR –

med tilvising til avtala om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet, endra ved protokollen om justering av avtala om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet, heretter kalla «avtala», særleg artikkel 86 og 98, og

på følgjande bakgrunn:

1. Protokoll 31 til avtala vart endra ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 66/2002 av 31.05.2002<sup>1</sup>.
2. Samarbeidet mellom avtalepartane bør utvidast til å omfatte europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1382/2003 av 22. juli 2003 om tildeling av økonomisk støtte frå Fellesskapet for å betre miljøprestasjonane til godstransportsystemet (Marco Polo-programmet)<sup>2</sup>.
3. Protokoll 31 til avtala bør difor endrast for å gjere eit slikt utvida samarbeid mogleg frå 1. januar 2004 –

TEKE DENNE AVGJERDA:

### *Artikkel 1*

I protokoll 31 artikkel 3 nr. 7 i avtala skal ny bokstav c) lyde:

«c) Fellesskapsrettsakter som får anvendelse fra 1. januar 2004:

- **32 003 R 1382**: Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1382/2003 av 22. juli 2003 om tildeling av økonomisk støtte frå Fellesskapet for å betre miljøprestasjonane til godstransportsystemet (Marco Polo-programmet) (TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1).»

### *Artikkel 2*

Denne avgjerda tek til å gjelde dagen etter at EØS-komiteen har motteke den siste meldinga etter artikkel 103 nr. 1 i avtala<sup>3</sup>.

Avgjerda skal nyttast frå 1. januar 2004.

### *Artikkel 3*

Denne avgjerda skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske union*.

Utferda i Brussel, 26. april 2004.

*For EØS-komiteen*  
*Formann*  
*P. Westerlund*

*Sekretærer for EØS-komiteen*  
*Ø. Hovdkinn*                      *M. Brinkmann*

<sup>1</sup> TEF L 238 av 5.9.2002, s. 38, og EØS-tillegget til TEF nr. 44 av 5.9.2002, s. 24.

<sup>2</sup> TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1.

<sup>3</sup> Forfatningsrettslege krav oppgjevne.

**Vedlegg 2**

## **Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1382/2003 av 22. juli 2003 om tildeling av finansiell støtte frå Fellesskapet for å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem (Marco Polo-programmet)**

Europaparlamentet og rådet for den europeiske unionen har —

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet, særleg artikkel 71 nr. 1 og artikkel 80 nr. 2,

med tilvising til framlegget frå Kommisjonen<sup>1</sup>, med tilvising til fråsegna frå Det europeiske økonomi- og sosialutvalet<sup>2</sup>,

med tilvising til fråsegna frå Regionutvalet<sup>3</sup>, etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 251 i traktaten<sup>4</sup>, og

ut frå desse synsmåtene:

1. Under møtet sitt i Göteborg 15.–16. juni 2001 slo Det europeiske rådet fast at ei betre fordeling mellom ulike transportmåtar er avgjerande i strategien for ei berekraftig utvikling.
2. Dersom det ikkje vert gjort målmedvitne tiltak, vil den samla godstransporten på veg i Europa auke med om lag 50 % innan 2010. Dette vil føre til ein auke på om lag 12 milliardar tonnkilometer per år i den internasjonale godstransporten på veg.
3. I kvitboka si «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: tid for å velje» gjorde Kommisjonen framlegg til tiltak som innan 2010 kan setje marknadsdelane til transportmåtene tilbake til det nivået dei var på i 1998. Dette vil leggje grunnen for ei betre fordeling frå 2010 og framover.
4. Det bør skipast eit program, heretter kalla «Marco Polo-programmet» eller «programmet», for å redusere opphopinga på vegane, å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem i Fellesskapet og å fremje transport med ulike transportsystem, for såleis å medverke til

eit effektivt og berekraftig transportsystem. For å nå dette målet bør programmet støtte tiltak innanfor godstransport, logistikk og andre relevante marknader. Desse tiltaka bør medverke til å halde fordelinga av gods mellom ulike transportsystem på same nivå som i 1998, ved at den forventta samla auken i internasjonal godstransport på veg vert overført til nærskipfart, jarnbane og innlandsvassvegar, eller til ein kombinasjon av transportmåtar der transporten på veg er kortast mogleg.

5. Marco Polo-programmet vil omfatte tre typar tiltak: for det første, tiltak for overgang til andre transportmåtar, som under dei gjeldande marknadstilhøva vil leggje vekt på å overføre mest mogleg last frå veg til nærskipfart, jarnbane og innlandsvassvegar; for det andre, katalyserande tiltak, som bør føre til ei endring i den måten annan godstransport enn vegtransport vert utført på i Fellesskapet; for det tredje, tiltak for felles læring, som bør gje betre kunnskap om godslogistikk og fremje meir moderne metodar og framgangsmåtar for samarbeid på godstransportmarknaden.
6. Tiltaka må omfatte territoriet til minst to statar. Dersom desse to statane er medlemsstatar eller andre statar som tek del i Marco Polo-programmet på dei vilkåra som er fastsette i denne forordninga, kan dei deltakande føretaka få refundert utgiftene sine gjennom programmet innanfor dei grensene som er fastsette i forordninga.
7. For å spegle att den europeiske dimensjonen ved desse tiltaka bør det oppmuntrast til samarbeid mellom føretak som er etablerte i ulike statar, i form av eit konsortium som gjer framlegg til tiltak.
8. Søkjarane bør kunne leggje fram nye eller eventuelt eksisterande prosjekt som best mogleg svarar til dei aktuelle krava i marknaden. Høvelege prosjekt bør ikkje forkastast som følge av ein altfor streng definisjon av kva tiltak

<sup>1</sup> TEF C 126 E av 28.5.2002, s. 354.

<sup>2</sup> TEF C 241 av 7.10.2002, s. 37.

<sup>3</sup> TEF C 278 av 14.11.2002, s. 15.

<sup>4</sup> Europaparlamentsfråsegn av 24. september 2002 (enno ikkje offentleggjort i TEU), felles haldning frå Rådet av 25. april 2003 (TEU C 153 E av 1.7.2003, s. 252) og europaparlamentsavgjerd av 3. juli 2003 (enno ikkje offentleggjort i TEU).

- som kan gjevast støtte. Den handlefridommen som Kommisjonen, med støtte frå det utvalet som er skipa i medhald av artikkel 12 nr. 1, har fått til å velje ut prosjekt, bør særleg opne for at det kan gjevast støtte til effektive prosjekt som ligg under den rettleiande grensa for å få finansiell støtte frå Fellesskapet.
9. Det kan vere tilfelle der vidareføringa av ei eksisterande teneste kan vere minst like føremålstenleg i form av ytterlegare overgang til andre transportmåtar, kvalitet, miljøføremoner og berekraft, som innføringa av ei ny teneste som fører til monalege utgifter.
  10. For at støtta til iverksetjing av tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere definert på ein oversiktleg, objektiv og tydeleg måte, bør ho byggje på dei utgiftene som samfunnet kan spare ved å nytte nærskipfart, jarnbane og innlandsvassvegar, eller ein kombinasjon av desse transportmåtene, i staden for berre vegtransport. Difor har Kommisjonen fastsett ei rettleiande finansiell støtte på 1 euro per 500 tonnkilometer gods som vert overført frå vegtransport.
  11. Ettersom spørsmålet om internalisering av eksterne transportkostnader, særleg dei miljømessige kostnadene, er sett på som viktig både i kvitboka «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: tid for å velje» og i konklusjonane frå møtet i Det europeiske rådet i Göteborg, og ettersom transportmarknaden er i snøgg endring, bør det vere mogleg å ta omsyn til det framtidige arbeidet med å utvikle metodar for å internalisere eksterne kostnader, å jamleg vurdere utviklinga av differensierte eksterne kostnader og å gjere framlegg om eventuelle endringar i den finansielle støtta i samsvar med dette.
  12. Resultata frå dei katalyserande tiltaka og tiltaka for felles læring i programmet bør spreia i tilstrekkeleg grad, slik at vidareføring, offentleggjering og klarleik vert sikra.
  13. Under utveljinga og gjennomføringa av eit prosjekt må det sikrast at det utvalde prosjektet verkeleg medverkar til den felles transportpolitikken og ikkje fører til uakseptabel konkurransevriding. Kommisjonen bør difor vurdere gjennomføringa av forordninga. Han bør seinast 31. desember 2006 leggje fram ein vurderingsrapport om resultata frå Marco Polo-programmet, om naudsynt saman med eit framlegg til endring av denne forordninga.
  14. Ettersom målet for Marco Polo-programmet ikkje kan nåast i tilstrekkeleg grad av medlemsstatane, og difor på grunn av omfanget til programmet betre kan nåast på fellesskapsplan, kan Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærleiksprinsippet slik det er fastsett i artikkel 5 i traktaten. I samsvar med prinsippet om rimeleg samhøve, slik det er fastsett i den nemnde artikkelen, går ikkje denne forordninga lenger enn det som er naudsynt for å nå dette målet.
  15. Dei tiltaka som er naudsynte for å gjennomføre denne forordninga, bør vedtakast i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>5</sup>.
  16. I denne forordninga er det for heile det tidsrommet som programmet varer, ført opp ein finansiell referansesum, slik det er definert i nr. 33 i den tverrinstitusjonelle avtala av 6. mai 1999 mellom Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen om budsjett disiplin og betre budsjett handsaming, utan at dette rører ved dei fullmaktene som budsjettstyresmakta har i medhald av traktaten.
  17. For finansieringa i medhald av denne forordninga skal kunne forvaltast på ein mest mogleg føremålstenleg og snøgg måte, bør denne forordninga ta til å gjelde så snart som råd etter at ho er vedteken —

## VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

### Kapittel I

#### Mål, definisjonar og verkeområde

##### Artikkel 1

#### Mål

Ved denne forordninga vert det for tidsrommet frå 1. januar 2003 til 31. desember 2010 skipa ei finansieringsordning, heretter kalla «Marco Polo-programmet» eller «programmet», som har som mål å redusere opphopinga på vegane, fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem i Fellesskapet og fremje transport med ulike transportsystem for såleis å medverke til eit effektivt og berekraftig transportsystem, med sikte på å oppnå, når programmet vert avslutta, ei overføring av den forventede samla auken i internasjonal godstransport på veg, målt i tonnkilometer, til nærskipfart, jarnbane og innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportmåtar der transporten på veg er så kort som mogleg.

<sup>5</sup> TEF L 184 av 17.7.1999, s. 23.

## Artikkel 2

### Definisjonar

I denne forordninga tyder:

- a. «tiltak» alle prosjekt som har samanheng med logistikkmarknaden og vert gjennomførde av føretak, som medverkar til å redusere opphopinga i godstransportsystemet og/eller til å fremje eit meir miljøvennleg transportsystem ved å skape best moglege vilkår for transporten til og frå transportkjeder med ulike transportsystem på territoriet til medlemsstatane,
- b. «tiltak for overgang til andre transportmåtar» alle tiltak som direkte og indirekte tek sikte på å overføre godstransport frå veg til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av ulike transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg, men som ikkje er eit katalyserande tiltak,
- c. «katalyserande tiltak» alle nyskapande tiltak som tek sikte på overvinne fellesskapsrelevante strukturelle hindringar i godstransportmarknaden som gjer at marknadene ikkje verkar på ein effektiv måte, at nærskipfarten, jarnbanene eller innlandsvassvegane er ikkje er konkurransedyktige og/eller at transportkjeder som nyttar desse transportmåtene, ikkje verkar på ein effektiv måte. For føremålet med denne definisjonen tyder «strukturelle hindringar i marknaden» alle faktiske hindringar for at godstransportkjeda skal verke på ein tilfredsstillande måte, bortsett frå dei som er fastlagde gjennom regelverket eller er tilfeldige,
- d. «tiltak for felles læring» alle tiltak som tek sikte på eit betre samarbeid for å skape struktur for best moglege arbeidsmetodar og framgangsmåtar innanfor godstransportkjeda, samstundes som det vert teke omsyn til krava til logistikk,
- e. «oppfølgingstiltak» alle tiltak som tek sikte på å førebu eller å støtte aktuelle eller framtidige tiltak, t.d. formidlingsverksemd, overvaking og vurdering av prosjekt og innsamling og analyse av statistiske data. Tiltak som tek sikte på marknadsføring av produkt, prosessar eller tenester, reklameverksemd og salsfremjing, er ikkje «oppfølgingstiltak»,
- f. «førebuande tiltak» alle tiltak som førebur eit katalyserande tiltak, t.d. tekniske, driftsmessige eller finansielle føregranskningar og prøving av utstyr,
- g. «konsortium» alle samanslutningar der minst to føretak gjer avtale om å gjennomføre og dele risikoen i samband med eit tiltak,
- h. «føretak» alle einingar som driv økonomisk

verksemd, utan omsyn til kva rettsleg status dei har og korleis dei er finansierte,

- i. «tilleggsverksemd» verksemd som er naudsynt for å nå måla for «tiltak for overgang til andre transportmåtar» eller «katalyserande tiltak», men som er underordna desse,
- j. «tonnkilometer» transport av eitt tonn gods eller tilsvarande voluminnhald over ein avstand på ein kilometer,
- k. «nærleggjande tredjestat» alle statar som ikkje er medlemmer i eller kandidatar for tilmelding til Den europeiske unionen, og som har felles grense med Den europeiske unionen eller har kyst mot eit lukka eller delvis lukka havområde som grensar til Den europeiske unionen.

## Artikkel 3

### Verkeområde

1. Marco Polo-programmet skal omfatte tiltak for overgang til andre transportmåtar, katalyserande tiltak og tiltak for felles læring
  - a. som omfattar territoriet til minst to medlemsstatar, eller
  - b. som omfattar territoriet til minst éin medlemsstat og territoriet til ein nærleggjande tredjestat.
2. Dersom eit tiltak omfattar territoriet til ein tredjestat, vert kostnader som kjem på i dette territoriet eller i denne staten, ikkje dekte gjennom programmet, bortsett frå i dei tilfella som er nemnde i nr. 3 og 4.
3. Programmet skal vere ope for deltaking for dei statane som er kandidatar for tilmelding. Deltakinga skal finne stad på dei vilkåra som er fastsette i assosieringsavtalene med desse statane, og på grunnlag av dei reglane som er fastsette ved avgjerd i assosieringsrådet for kvar av dei statane som det gjeld.
4. Programmet skal òg vere ope for deltaking for medlemsstatane i EFTA og EØS på grunnlag av tilleggslovingar i samsvar med dei framgangsmåtene som skal avtalast med desse statane.

## Kapittel II

### Søkjarar og tiltak som har rett til å få støtte

#### Artikkel 4

### Søkjarar som har rett til å få støtte

1. Som ein hovudregel skal prosjekt leggjast fram av eit konsortium som er samansett av to eller



fleire føretak, og som er etablert i minst to ulike medlemsstatar eller i minst éin medlemsstat og éin nærliggjande tredjestat.

2. Føretak som er etablerte utanfor Fellesskapet eller utanfor ein av dei deltakarstatane som er nemnde i artikkel 3 nr. 3 og 4, og som kan vere knytte til prosjektet, kan ikkje under nokon omstende få fellesskapsstøtte innanfor ramma av programmet.

#### Artikkel 5

##### Tiltak for overgang til andre transportmåtar

1. Tiltak for overgang til andre transportmåtar, eventuelt medrekna ytterlegare overgang som følgje at ei eksisterande teneste vert vidareført, skal kunne få støtte innanfor ramma av programmet såframt følgjande vilkår er stetta:
  - a. Det er venta at tiltaket for overgang til andre transportmåtar skal føre til ei faktisk, vesentleg, målbar og berekraftig overføring av godstransport frå veg til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller ein kombinasjon av ulike transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg.
  - b. Ein realistisk forretningsplan skal vise at overgangen til andre transportmåtar vil løne seg utan tilskot etter høgst 36 månader med fellesskapsstøtte.
  - c. Tiltaket for overgang til andre transportmåtar må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.
  - d. Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.
2. Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere høgst 30 % av dei samla utgiftene som er naudsynte for å verkeleggjere måla for tiltaket, og som har kome på som følgje av tiltaket. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket. Tilleggsutgifter til infrastruktur kan òg dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet med høgst 30 %, på det vilkåret at dei vert verande

marginale. Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er levert inn i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av kostnader til aktiva i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.

3. Finansiell støtte frå Fellesskapet i medhald av nr. 2, som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførde frå vegtransport til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportmåtar der transporten på veg er så kort som mogleg, skal i byrjinga fastsettast til 1 euro per 500 tonnkilometer gods. Denne rettleiande summen kan justerast, særleg i samsvar med kvaliteten på prosjektet eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde. I samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 12 nr. 2, kan Kommisjonen, når han finn det høveleg og naudsynt, granske på nytt korleis dei faktorane som ligg til grunn for utrekninga, har utvikla seg, og om naudsynt tilpasse den finansielle støttesummen frå Fellesskapet tilsvarande.
4. Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler. Desse avtalene skal gjelde for høgst 38 månader. Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 38 månader.
5. Den rettleiande grensa for å få tilskot til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere 250 millionar tonnkilometer overført gods per tiltak, eller i høve til den rettleiande summen for støtte i euro, 500 000 euro.

#### Artikkel 6

##### Katalyserande tiltak

1. Katalyserande tiltak skal kunne få finansiell støtte innanfor ramma av programmet dersom følgjande vilkår er stetta:
  - a. Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 48 månader, og vil vere lønsame etter denne fristen.
  - b. Tiltaket skal vere nyskapande på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, me-

- todar, utstyr, produkt eller tenesteyting.
- c. Det er venta at det katalyserande tiltaket skal føre til ei faktisk, vesentleg, målbar og berekraftig overføring av godstransport frå veg til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller ein kombinasjon av ulike transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg. Det er venta at tiltaket skal føre til ein reduksjon i opphopinga innanfor vegtransporten, og ikkje til ein overgang mellom nærskipfart, jarnbane og innlandsvassvegar.
  - d. Det katalyserande tiltaket skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla med tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.
  - e. Det katalyserande tiltaket må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.
  - f. Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på dei aktuelle tenestene er valde ut på etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.
2. Innanfor ramma av måla for kvitboka til Kommisjonen «Europeisk transportpolitikk fram mot 2010: tid for å velje» bør det leggjast særleg vekt på katalyserande tiltak som gjennomfører nye idear, t.d. ideen om «motorvegar til sjøs». Katalyserande tiltak på transportmarknaden bør helst nytte transeuropeiske nett slik det er definert i vedtak nr. 1692/96/EF<sup>6</sup>, eller dei felleseuropeiske transportkorridorane og -områda.
  3. Resultata av og metodane for dei katalyserande tiltaka skal spreiaast, slik at dei kan medverke til å nå måla for denne forordninga.
  4. Den finansielle støtta frå Fellesskapet til katalyserande tiltak skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynte for å verkeleggjere måla for tiltaket, og som har kome på som følge av tiltaket, medrekna førebuaande tiltak. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samband med gjennomføringa av tiltaket. Utgifter til tilleggstilltak i samband med utbygging av infrastruktur som er naudsynt for å nå

måla for tiltaket, kan òg dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet med høgst 35 %, på det vilkåret at dei vert verande marginale. Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er levert inn i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av kostnader til aktiva i anna enn fast eigedom skal ystast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.

5. Finansiell støtte frå Fellesskapet til katalyserande tiltak skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde for høgst 50 månader. Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 50 månader.
6. Dei politiske hovudmåla som det skal leggjast vekt på under utveljinga av slike tiltak, skal fastsetjast i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 12 nr. 2. Kommisjonen kan, med hjelp frå det utvalet som er skipa i medhald av artikkel 12 nr. 1, vurdere dei politiske hovudmåla når han finn det høveleg.
7. Den rettleiande grensa for å få støtte skal vere 1,5 millionar euro per tiltak.

#### Artikkel 7

##### Tiltak for felles læring

1. Tiltak for felles læring skal kunne få finansiell støtte innanfor ramma av programmet dersom følgjande vilkår er stetta:
  - a. Tiltaket skal føre til ei betring i dei kommersielle tenestene i marknaden, og vare høgst 24 månader.
  - b. Tiltaket skal vere nyskapande på europeisk plan.
  - c. Tiltaket må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.
  - d. Tiltaket for felles læring skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla med tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.

<sup>6</sup> TEF L 228 av 9.9.1996, s. 1. Forordninga sist endra ved forordning (EF) nr. 1346/2001 (TEF L 185 av 6.7.2001, s. 1).

2. Resultata av og metodane for tiltaka for felles læring skal spreia, slik at dei kan medverke til å nå måla for denne forordninga.
3. Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal vere høgst 50 % av dei samla utgiftene som er naudsynte for å verkeleggjere måla for tiltaket, og som har kome på som følgje av tiltaket. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket. Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er levert inn i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av kostnader til aktiva i anna enn fast eigedom skal ystast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.
4. Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde for høgst 26 månader.  
Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 26 månader.
5. Dei politiske hovudmåla som det skal leggjast vekt på under utveljinga av slike tiltak, skal fastsetjast i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 12 nr. 2.  
Kommissjonen kan, med hjelp frå det utvalet som er skipa i medhald av artikkel 12 nr. 1, vurdere dei politiske hovudmåla når han finn det høveleg.
6. Den rettleiande grensa for å få støtte skal vere 250 000 millionar euro per tiltak.

#### Artikkel 8

##### Nærmare reglar

Kommissjonen skal, i samsvar med dei framgangsmåtene som er nemnde i artikkel 1 nr. 2, fastsetje nærmare reglar for framgangsmåten for innlevering av søknad, utveljing, utføring og spreiding, og dessutan for krav til rapportering og kontroll i samband med dei einskilde tiltaka innanfor ramma av programmet.

#### Artikkel 9

##### Statsstøtte

Finansiell støtte frå Fellesskapet til dei tiltaka som er definerte i programmet, skal ikkje vere til hinder for at dei same tiltaka kan få statstøtte på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan, på det vilkåret at slik støtte er i samsvar med dei ordningane for statsstøtte som er fastsette i traktaten, og innanfor dei grensene som er fastlagde for kvar type tiltak i høvesvis artikkel 5 nr. 2, artikkel 6 nr. 4 og artikkel 7 nr. 3.

#### Kapittel III

##### Framlegging og utveljing av tiltak

#### Artikkel 10

##### Framlegging av tiltak

Tiltak skal leggjast fram for Kommissjonen i samsvar med dei nærmare reglane som er fastsette i medhald av artikkel 8. Framlegget skal innehalde alle dei opplysningane som er naudsynte for at Kommissjonen skal kunne velje ut tiltak i samsvar med artikkel 11.

#### Artikkel 11

##### Utveljing av tiltak – Tildeling av finansiell støtte

Tiltak som er lagde fram, skal vurderast av Kommissjonen. Kommissjonen skal avgjere om det skal tildelast finansiell støtte i medhald av denne forordninga, og samstundes, ved utveljinga av tiltak, ta omsyn til høvesvis det målet som er nemnt i artikkel 1, og dei vilkåra som er nemnde i artikkel 5, 6 eller 7. Ved utveljinga skal det takast omsyn til kva miljøvinstar dei framlagde tiltaka kan ha og korleis dei kan medverke til å redusere opphopinga på vegane. Kommissjonen skal ta avgjerda si i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 12 nr. 2.

Kommissjonen skal melde frå til støttemottakarene og medlemsstatane om avgjerda si.

#### Kapittel IV

##### Slutføresegner

#### Artikkel 12

##### Utval

1. Kommissjonen skal få hjelp av eit utval.
2. Når det vert vist til dette nummeret, skal artikkel 4 og 7 i avgjerd 1999/468/EF nyttast, sam-

stundes som det vert teke omsyn til føresegnene i artikkel 8 i den nemnde avgjerda.

Det tidsrommet som er fastsett i artikkel 4 nr. 3 i avgjerd 1999/468/EF, skal vere tre månader.

3. Utvalet fastset møteføresegnene sine.

#### Artikkel 13

##### Budsjett

Den finansielle ramma for gjennomføring av Marco Polo-programmet er 75 millionar euro for tidsrommet 1. januar 2003–1. januar 2003.

Dei årlege løyvingane skal godkjennast av budsjettstyresmakta innanfor ramma av dei finansielle overslaga.

#### Artikkel 14

##### Midlar til oppfølgingstiltak og vurdering av programmet

Opptil 5 % av det budsjettet som er fastsett i denne forordninga, skal nyttast til oppfølgingstiltak og uavhengig vurdering av gjennomføringa av artikkel 5, 6 og 7.

#### Artikkel 15

##### Vurdering

1. Kommisjonen skal minst éin gong per år informere utvalet om den finansielle gjennomføringa av programmet, og leggje fram ei ajourført oversikt over alle dei tiltaka som er finansierte innanfor ramma av programmet.
2. Kommisjonen skal seinast 31 desember 2006 leggje fram for Europaparlamentet, Rådet, Det europeiske økonomi- og sosialutvalet og Regionutvalet ein vurderingsrapport om resultatata av Marco Polo-programmet sett i høve til målet for programmet, om naudsynt saman med eit framlegg til endring av denne forordninga.

#### Artikkel 16

##### Iverksetjing

Denne forordninga skal nyttast frå dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utferda i Brussel, 22. juli 2003.

*For Europaparlamentet*  
P. COX  
*President*

*For Rådet*  
G. ALEMANN  
*Formann*