EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004 *2009*

Plenarsitzungsdokument

ENDGÜLTIG
A6-0408/2005

15.12.2005

***I
BERICHT

über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten "Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Marco Polo II")
(KOM(2004)0478 - C6-0088/2004 - 2004/0157(COD))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatter: Reinhard Rack

Erklärung der benutzten Zeichen

*	Verfahren der Konsultation *Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
**I	Verfahren der Zusammenarbeit (erste Lesung) *Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
**II	Verfahren der Zusammenarbeit (zweite Lesung) *Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des Gemeinsamen Standpunkts* *Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts*
***	Verfahren der Zustimmung *Absolute Mehrheit der Mitglieder außer in den Fällen, die in Artikel 105, 107, 161 und 300 des EG-Vertrags und Artikel 7 des EU-Vertrags genannt sind*
***I	Verfahren der Mitentscheidung (erste Lesung) *Mehrheit der abgegebenen Stimmen*
***II	Verfahren der Mitentscheidung (zweite Lesung) *Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des Gemeinsamen Standpunkts* *Absolute Mehrheit der Mitglieder zur Ablehnung oder Abänderung des Gemeinsamen Standpunkts*
***III	Verfahren der Mitentscheidung (dritte Lesung) *Mehrheit der abgegebenen Stimmen zur Billigung des gemeinsamen Entwurfs*

(Die Angabe des Verfahrens beruht auf der von der Kommission vorgeschlagenen Rechtsgrundlage.)

Änderungsanträge zu Legislativtexten

Die vom Parlament vorgenommenen Änderungen werden durch Fett- und Kursivdruck hervorgehoben. Wenn Textteile mager und kursiv gesetzt werden, dient das als Hinweis an die zuständigen technischen Dienststellen auf solche Teile des Legislativtextes, bei denen im Hinblick auf die Erstellung des endgültigen Textes eine Korrektur empfohlen wird (beispielsweise Textteile, die in einer Sprachfassung offenkundig fehlerhaft sind oder ganz fehlen). Diese Korrekturempfehlungen bedürfen der Zustimmung der betreffenden technischen Dienststellen.

INHALT

Seite

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS 5

BEGRÜNDUNG 24

STELLUNGNAHME DES HAUSHALTSAUSSCHUSSES 28

VERFAHREN 33

ENTWURF EINER LEGISLATIVEN ENTSCHLIESSUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten "Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II")
(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Das Europäische Parlament,

– in Kenntnis des Vorschlags der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat (KOM(2004)0478),

– gestützt auf Artikel 251 Absatz 2 und Artikel 71 Absatz 1 des EG-Vertrags, auf deren Grundlage ihm der Vorschlag der Kommission unterbreitet wurde (C6-0088/2004),

– gestützt auf Artikel 51 seiner Geschäftsordnung,

– in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr und der Stellungnahme des Haushaltsausschusses (A6-0408/2005),

1. billigt den Vorschlag der Kommission in der geänderten Fassung;

2. fordert die Kommission auf, es erneut zu befassen, falls sie beabsichtigt, diesen Vorschlag entscheidend zu ändern oder durch einen anderen Text zu ersetzen;

3. beauftragt seinen Präsidenten, den Standpunkt des Parlaments dem Rat und der Kommission zu übermitteln.

Vorschlag der Kommission	Abänderungen des Parlaments
	Änderungsantrag 1 Erwägung 1
(1) Das Weißbuch der Kommission über die Europäische Verkehrspolitik von September 2001 hebt die Entwicklung der Intermodalität als praktisches und wirksames Mittel hervor, um ein ausgewogenes Verkehrssystem zu ermöglichen, und schlägt die Entwicklung von Meeresautobahnen, qualitativ hochwertige integrierte intermodale maritime Angebote**,** als	(1) Das Weißbuch der Kommission über die Europäische Verkehrspolitik von September 2001 hebt die Entwicklung der Intermodalität als praktisches und wirksames Mittel hervor, um ein ausgewogenes Verkehrssystem zu ermöglichen, und schlägt ***sowohl*** die Entwicklung von Meeresautobahnen, qualitativ hochwertige integrierte intermodale maritime Angebote,

wichtigen Bestandteil dieser Strategie vor. Auf seiner Tagung in Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 erhob der Europäische Rat ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie für eine auf Dauer nachhaltige Entwicklung. Ferner unterstrich der Europäische Rat von Barcelona vom 15. und 16. März 2002 die Notwendigkeit, Verkehrsengpässe in verschiedenen Regionen zu verringern, wobei insbesondere die Alpen, die Pyrenäen und die Ostsee erwähnt wurden – ein Indiz dafür, dass die Strecken der Meeresautobahnen ein wesentlicher und bedeutender Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze *ist*. Ein marktorientiertes Finanzierungsprogramm für den intermodalen Verkehr ist ein zentrales Instrument, um die Intermodalität weiterzuentwickeln und sollte speziell die Einrichtung von Meeresautobahnen unterstützen.

als ***auch eine Intensivierung des Bahnverkehrs und der Binnenschifffahrt als Schlüsselelemente*** dieser Strategie vor. Auf seiner Tagung in Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 erhob der Europäische Rat ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie für eine auf Dauer nachhaltige Entwicklung. Ferner unterstrich der Europäische Rat von Barcelona vom 15. und 16. März 2002 die Notwendigkeit, Verkehrsengpässe in verschiedenen Regionen zu verringern, wobei insbesondere die Alpen, die Pyrenäen und die Ostsee erwähnt wurden – ein Indiz dafür, dass die Strecken der Meeresautobahnen ein wesentlicher und bedeutender Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze *sind*. Ein marktorientiertes Finanzierungsprogramm für den intermodalen Verkehr ist ein zentrales Instrument, um die Intermodalität weiterzuentwickeln und sollte speziell die Einrichtung von Meeresautobahnen ***und den Bahnverkehr sowie die Binnenschifffahrt*** unterstützen***, wobei unter anderem die Verbesserung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts gewährleistet wird.***

Begründung

Im Weißbuch der Kommission wird auch die Rolle der Bahn und der Binnenschifffahrt unterstrichen. Daher erscheint es angemessen, dass auch im „Marco Polo"-Programm alle alternativen Verkehrswege zur Straße gleich berücksichtigt werden.

Der wirtschaftliche, soziale und territoriale Zusammenhalt sollte als Kriterium zur Bewertung der neuen zur Finanzierung vorgeschlagenen Maßnahmen erwähnt werden.

Änderungsantrag 2
Erwägung 2

(2) Werden keine entschiedenen

(2) Werden keine entschiedenen

Maßnahmen ergriffen, wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um rund 60 % zunehmen. Dies würde im Zeitraum von 2007 bis 2013 zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in den 25 Mitgliedstaten der Europäischen Union führen, was negative Folgen durch Verkehrsunfälle, Staus und Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und Logistikprozesse, sowie Umweltschäden bedeutet.	Maßnahmen ergriffen, wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um rund 60 % zunehmen. Dies würde im Zeitraum von 2007 bis 2013 zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in den 25 Mitgliedstaten der Europäischen Union führen, was negative Folgen durch ***zusätzliche Kosten für Straßeninfrastrukturen,*** Verkehrsunfälle, Staus***, lokale und globale Schadstoffemissionen*** und Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und Logistikprozesse, sowie Umweltschäden bedeutet.

Begründung

Unfälle und Verkehrsstaus sind nur zwei von mehreren negativen Auswirkungen der Zunahme des Straßenverkehrs. Die Vermeidung zusätzlicher Kosten für Straßeninfrastrukturen und von lokalen und globalen Schadstoffemissionen sind zwei weitere wichtige Punkte, die in die Maßnahmen dieser Verordnung aufgenommen werden sollten.

Änderungsantrag 3
Erwägung 3

(3) Um diesen zunehmenden Straßengüterverkehr bewältigen zu können, müssen der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt noch stärker als heute genutzt werden; ebenso müssen weitere wirksame Initiativen seitens des Verkehrs- und Logistiksektors gefördert werden, um die Überlastung im Straßen-Verkehr zu verringern.	(3) Um diesen zunehmenden Straßengüterverkehr bewältigen zu können, müssen der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt noch stärker als heute genutzt werden; ebenso müssen weitere wirksame Initiativen seitens des Verkehrs- und Logistiksektors***, beispielsweise die Entwicklung von neuem technischen Wagenmaterial,*** gefördert werden, um die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern.

Begründung

Die technischen Innovationen im Bereich des Wagenmaterials ermöglichen es, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. So können mit einem optimierten Eisenbahnwaggon (bessere Umschlagsmöglichkeiten, höhere Dachkontur, höhere Nutzlast, mehr Ladefläche und folglich mehr Fassungsvermögen) mehr Güter transportiert werden. Diese sollten zur Erreichung der Ziele von Marco Polo II durch das Programm gefördert werden.

Änderungsantrag 4
Erwägung 4

(4) Das aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 vom 22.07.2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Programm Marco Polo") aufgestellte Programm sollte daher mittels neuer Aktionen, die eine tatsächliche Verminderung des internationalen Güterverkehrs zum Ziel haben, verstärkt werden. Die Kommission schlägt daher ein verstärktes Programm vor, im Folgenden "Programm Marco Polo II" oder "Programm" genannt, um die Intermodalität zu stärken, die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern und die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems in der Gemeinschaft zu steigern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollten mit dem Programm Aktionen in den Sektoren Güterverkehr und Logistik sowie auf anderen relevanten Märkten unterstützt werden. Das Programm soll dazu beitragen, das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs, vorzugsweise jedoch mehr, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu verlagern. Das laufende Marco Polo Programm aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 sollte daher ersetzt werden.	(4) Das aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 vom 22.07.2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems ("Programm Marco Polo") aufgestellte Programm sollte daher mittels neuer Aktionen, die eine tatsächliche Verminderung des internationalen Güterverkehrs zum Ziel haben, verstärkt werden. Die Kommission schlägt daher ein verstärktes Programm vor, im Folgenden "Programm Marco Polo II" oder "Programm" genannt, um die Intermodalität zu stärken, die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern und die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems in der Gemeinschaft zu steigern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollten mit dem Programm Aktionen in den Sektoren Güterverkehr und Logistik sowie auf anderen relevanten Märkten unterstützt werden***, die insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen ausgerichtet sind***. Das Programm soll dazu beitragen, das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs, vorzugsweise jedoch mehr, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu verlagern. Das laufende Marco Polo Programm aufgrund der Verordnung (EG) des Europäischen Parlaments und des Rates Nr. 1382/2003 sollte daher ersetzt werden.

Begründung

Die kleinen und mittleren Unternehmen stellen etwa die Hälfte der unternehmerischen Aktivitäten in Europa dar und beschäftigen einen beträchtlichen Anteil der europäischen Arbeitnehmer.

Änderungsantrag 5
Erwägung 7

(7) Den Antragstellern sollte es ermöglicht werden, neue oder gegebenenfalls bereits laufende Vorhaben vorzuschlagen, die den gegenwärtigen Marktbedürfnissen am besten entsprechen. Geeignete Vorhaben sollten nicht durch eine zu starre Definition der zulässigen Aktionen von vornherein ausgeschlossen werden.	(7) Den Antragstellern sollte es ermöglicht werden, neue oder gegebenenfalls bereits laufende Vorhaben vorzuschlagen, die den gegenwärtigen Marktbedürfnissen am besten entsprechen. Geeignete Vorhaben***, insbesondere solche, die von kleinen und mittleren Unternehmen vorgelegt werden,*** sollten nicht durch eine zu starre Definition der zulässigen Aktionen von vornherein ausgeschlossen werden.

Änderungsantrag 6
Erwägung 9

(9) Damit die gewährte Starthilfe für Aktionen zur Verkehrsverlagerung transparent, objektiv und klar begrenzt ist, sollten ihr die Kosten zugrunde gelegt werden, die der Gesellschaft erspart werden, wenn statt des ausschließlichen Straßentransports der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt genutzt werden. Aus diesem Grund legt die Verordnung als Finanzhilfe einen Richtbetrag von 1 EUR je 500 ***Tonnenkilometer*** verlagerter Güterverkehrsleistung fest.	(9) Damit die gewährte Starthilfe für Aktionen zur Verkehrsverlagerung transparent, objektiv und klar begrenzt ist, sollten ihr die Kosten zugrunde gelegt werden, die der Gesellschaft erspart werden, wenn statt des ausschließlichen Straßentransports der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt genutzt werden. Aus diesem Grund legt die Verordnung als Finanzhilfe einen Richtbetrag von 1 EUR je 500 ***Frachttonnenkilometer*** verlagerter Güterverkehrsleistung fest.

Begründung

Die Kubikmeter-Kilometer (tkm) sollten wegen des hohen Anteils an Volumengütern als

"Frachttonnen-Kilometer" interpretiert werden. Dies würde bedeuten, dass je nachdem welche Einheit die größte Verlagerung bringt, nach Tonnen-Kilometern oder Kubikmeter-Kilometern bewertet wird.

Änderungsantrag 7
Erwägung 10

(10) Die Ergebnisse aller Aktionen des Programms sollten angemessen verbreitet werden, um Publizität und Transparenz zu gewährleisten.	(10) Die Ergebnisse aller Aktionen des Programms sollten angemessen verbreitet werden, um Publizität***,*** Transparenz ***und den Austausch bewährter Praktiken*** zu gewährleisten

Begründung

Der Austausch bewährter Praktiken zwischen den verschiedenen Akteuren wird zu einer verstärkten Synergie untereinander führen.

Änderungsantrag 8
Erwägung 14 a (neu)

(14a) Bei gleichwertigen Projekten sollte dem Projekt, das im sensibleren Gebiet oder in einem Ballungsraum lokalisiert ist, Vorrang eingeräumt werden.

Begründung

Der Vorrang von Projekten in sensiblen Bereichen oder Ballungsgebieten entspricht der verkehrspolitischen Orientierung der EU.

Änderungsantrag 9
Erwägung 14 b (neu)

(14b) Besonderes Augenmerk sollte ebenfalls auf die sensiblen Bereiche innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches gelegt werden. Dies sollte bei der Aufteilung der finanziellen Mittel berücksichtigt werden.

Begründung

Viele Bereiche des europäischen Verkehrsnetzes werden schon gefördert oder bedürfen keiner Förderung. Durch eine Schwerpunktsetzung auf problematische Verkehrsknotenpunkte innerhalb des europäischen Gütertransportwesens kann eine Entlastung des Straßenverkehrs erreicht werden.

Änderungsantrag 10
Artikel 2 Buchstabe a

a) „Aktion“: ein Vorhaben, das von Unternehmen durchgeführt wird und zur Verringerung von Überlastungen im Straßengüterverkehrssystem und/oder zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beiträgt;	a) „Aktion“: ein Vorhaben, das von Unternehmen durchgeführt wird und zur Verringerung von Überlastungen im Straßengüterverkehrssystem und/oder zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beiträgt***. Im Bereich der Binnenschifffahrt können Vorhaben auch mehrere aufeinander abgestimmte Projekte umfassen;***

Begründung

Vorhaben für die Binnenschifffahrt sind oftmals nicht so umfangreich, um der Mindestfördergrenze zu entsprechen. Die Bündelung mehrerer abgestimmter Vorhaben kann den gleichen verkehrsverlagernden Effekt zeitigen.

Änderungsantrag 11
Artikel 2 Buchstabe d

d) „katalytische Aktion“: eine innovative Aktion, die darauf abzielt, ***gemeinschaftsrelevante*** strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt werden, beeinträchtigen, einschließlich Änderung oder Errichtung der notwendigen Infrastruktur; im Sinne dieser Begriffsbestimmung sind „strukturelle Markthemmnisse“ alle nicht	d) „katalytische Aktion“: eine innovative Aktion, die darauf abzielt, ***gemeinschaftsrelevante*** strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt werden, beeinträchtigen, einschließlich Änderung oder Errichtung der notwendigen Infrastruktur; im Sinne dieser Begriffsbestimmung sind „strukturelle Markthemmnisse“ alle nicht

regulierungsbedingten, tatsächlichen und nicht nur vorübergehenden Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens der Güterverkehrskette;	regulierungsbedingten, tatsächlichen und nicht nur vorübergehenden Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens der Güterverkehrskette;

Begründung

Redaktionelle Änderung. (Anm d. Übers.: betrifft nicht die deutsche Übersetzung).

Änderungsantrag 12
Artikel 2 Buchstabe g a (neu)

	(ga) „innovative Aktion“: eine Aktion, die Elemente beinhaltet, die bisher auf einem bestimmten Markt noch nicht existiert haben;

Änderungsantrag 13
Artikel 2 Buchstabe i

i) „Meeresautobahn-Aktion”: eine innovative Aktion, die Güter direkt von der Strasse auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auf eine Kombination von Transport auf dem Wasserweg und anderen Verkehrsträgern bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind verlagert, einschließlich Änderung oder Errichtung von Zusatzinfrastruktur, um fristgerecht eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen auf dem Wasserweg zu *bringen*, einschließlich ***nicht straßengebundenen*** Hinterland Güterverkehr für Dienstleistungen von Haus zu Haus;	i) „Meeresautobahn-Aktion”: eine innovative Aktion, die Güter direkt von der Strasse auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auf eine Kombination von Transport auf dem Wasserweg und anderen Verkehrsträgern***,*** bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, verlagert, einschließlich Änderung oder Errichtung von Zusatzinfrastruktur, um fristgerecht eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen auf dem Wasserweg zu *schaffen*, einschließlich ***gegebenenfalls der Verwendung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger, wie beispielsweise Beförderung auf Binnenwasserstraßen und auf der Schiene für den*** Hinterland-Güterverkehr ***und*** für ***integrierte*** Dienstleistungen von Haus zu Haus. ***Die Ressourcen der Regionen in äußerster Randlage sollten – wenn möglich – ebenfalls einbezogen werden;***

Änderungsantrag 14
Artikel 2 Buchstabe j

j) „Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung": eine innovative Aktion, die Transport in die Produktionslogistik integriert, um ***rechtzeitig*** einen Großteil des Straßengüterverkehrs zu vermeiden, ***wobei Gesamtproduktion*** und Arbeitskräfte ***auf dem Hoheitsgebiet der EU beibehalten werden, einschließlich Änderung/Errichtung von Zusatzinfrastruktur und Ausrüstungen***;	j) „Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung": eine innovative Aktion, die Transport in die Produktionslogistik integriert, um einen Großteil des Straßengüterverkehrs zu vermeiden***. Dadurch sollten die*** Produktion und ***die*** Arbeitskräfte ***innerhalb der Mitgliedstaaten nicht negativ beeinflusst werden.***

Begründung

Es besteht die Gefahr, dass der Vorschlag der Kommission zur Auslagerung von Produktion und Arbeitsplätzen aus dem Hoheitsgebiet der EU beiträgt. Das kann nicht akzeptiert werden und deshalb muss der Artikel geändert werden.

Änderungsantrag 15
Artikel 2 Buchstabe l

(l) „Tonnenkilometer": die Beförderung einer Tonne Fracht oder ***ihres volumetrischen Äquivalents*** über eine Entfernung von einem Kilometer;	(l) „***Frachttonnenkilometer"***": die Beförderung einer Tonne Fracht ***bzw. die Beförderung eines Kubikmeters Fracht*** über eine Entfernung von einem Kilometer; *(Mit der Annahme dieses Änderungsantrags werden entsprechende Änderungen im gesamten Text notwendig.)*

Begründung

Das Evaluierungskriterium sollte wegen des hohen Anteils an Volumengütern als "Frachttonnen-Kilometer" festgelegt werden. Dies würde bedeuten, das je nachdem welche Einheit die größte Verlagerung bringt, nach Tonnen-Kilometer oder Kubikmeter-Kilometer bewertet wird. Güter, die sperrig sind, aber nur ein geringes Gewicht aufweisen, werden normalerweise am besten nach dem "Volumen" und nicht nach "Gewicht" gemessen.

Bei mehr als zwei Drittel der von Lkw beförderten Güter handelt es sich um sogenannte "leichte Güter", die mit relativ geringer Masse die physische Ladekapazität von Lkw leicht füllen. Aufgrund dieses Merkmals machen sie die Mehrzahl der Fahrzeugkilometer auf der

Straße aus. Konkret gesagt, wenn ein Lkw 10 t "Stahl" befördern kann, so sind 50 ähnliche Lkw notwendig, um 10 t "Federn" zu befördern. An diesem einfachen Beispiel zeigt sich deutlich, welche strategische Bedeutung einer möglichst umfassenden Verlagerung leichter Güter von der Straße auf andere Verkehrsträger zukommt, da dies drastische Auswirkungen auf die Zahl der Fahrzeuge, die auf den Straßen unterwegs sind, hätte.

Änderungsantrag 16
Artikel 2 Buchstabe m

(m) "Unternehmen": jedes Gebilde, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von seiner Rechtsform und Finanzierung;	(m) "Unternehmen": jedes Gebilde, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von seiner Rechtsform und Finanzierung***, einschließlich regionaler oder sektoraler Ämter oder Einrichtungen für Entwicklung, Förderstellen oder anderer Stellen zur Förderung des intermodalen Verkehrs, die eine Wirtschaftstätigkeit ausüben***;

Änderungsantrag 17
Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a a (neu)

	(aa) sich auf das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates beziehen, jedoch zu mindestens 50 % grenzüberschreitenden Verkehr aus Mitgliedstaaten oder Drittländern, die am Marco Polo II-Programm beteiligt sind, betreffen;

Änderungsantrag 18
Artikel 4 Absatz 1

1. Vorhaben sind von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder in mindestens einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland vorzuschlagen.	1. Vorhaben sind von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder in mindestens einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland vorzuschlagen ***oder sind von einer regionalen Gebietskörperschaft eines Mitgliedstaats oder einer Zwischenorganisation vorzulegen.***

Begründung

Für KMU ist es viel leichter und weniger mühevoll, Vorhaben über eine regionale Gebietskörperschaft oder Zwischenorganisation zu beantragen. Durch Ermöglichung dieser Art von Anträgen haben die Unternehmen einen besseren Zugang zu dem MP II-Programm.

Änderungsantrag 19
Artikel 4 Absatz 1 a (neu)

	1a. Bei der Auswahl von Aktionen sollte die Kommission die Interessen der Regionen in äußerster Randlage und die langfristigen Auswirkungen der Aktionen gebührend berücksichtigen.

Änderungsantrag 20
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a

a) katalytische Aktionen, insbesondere solche, die darauf abzielen, Synergien im Eisenbahnsektor durch eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen zu steigern, bedürfen besonderer Beachtung.	a) katalytische Aktionen, insbesondere solche, die darauf abzielen, Synergien im Eisenbahnsektor***, in der Binnenschifffahrt und auf den Meeresautobahnen*** durch eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen zu steigern, bedürfen besonderer Beachtung.

Änderungsantrag 21
Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c

c) Aktionen zur Verkehrsverlagerung, gegebenenfalls einschließlich der durch die Weiterentwicklung bestehender Dienste entstehenden zusätzlichen Verkehrsverlagerung;	c) Aktionen zur Verkehrsverlagerung, gegebenenfalls einschließlich der durch die Weiterentwicklung bestehender Dienste entstehenden zusätzlichen Verkehrsverlagerung***. Die Kommission prüft, ob ergänzende Infrastrukturprojekte unterstützt werden können;***

Änderungsantrag 22
Artikel 9 Absatz 2 a (neu)

2a. Die finanzielle Unterstützung basiert auf Verträgen, die von der Kommission und dem Empfänger ausgehandelt werden. Die Vertragsbedingungen sehen vor, dass die finanzielle und administrative Belastung auf das in den anzuwendenden Bestimmungen, insbesondere im Haushaltsplan vorgesehene Mindestmaß beschränkt wird, um ein Höchstmaß an verwaltungstechnischer Effizienz und Flexibilität zu erreichen.

Begründung

Siehe Änderungsantrag 16.

Änderungsantrag 23
Artikel 14 Absatz 2

2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis spätestens 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo I für den Zeitraum von 2003 bis 2006 im Hinblick auf das Programmziel vor.	2. Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis spätestens 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo I für den Zeitraum von 2003 bis 2006 im Hinblick auf das Programmziel vor. ***Ergibt sich aus den Ergebnissen dieses Berichts die Notwendigkeit, das Programm anzupassen, legt die Kommission dementsprechend Vorschläge vor.***

Begründung

Derzeit liegt keine Ex-post-Bewertung des Marco Polo „I"-Programms vor. Nach Vorlage der Bewertung für den Zeitraum 2003-2006 durch die Kommission sollte es die Möglichkeit geben, das Programm entsprechend den Ergebnissen der Bewertung anzupassen, um seine Möglichkeiten optimal zu nutzen.

Änderungsantrag 24
Anhang I Spalte A Punkt 1 Buchstabe b

(b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen innovativ.	(b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen***, einschließlich verbraucherfreundlicher Versicherung und Dokumentation*** innovativ.

Begründung

Siehe Änderungsantrag 16.

Änderungsantrag 25
Anhang I Spalte A Punkt 4

Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt ***3.000.000 EUR***.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt ***1.000.000 EUR***.

Begründung

Es wird vorgeschlagen, die Mindestförderschwelle zu senken, damit auch KMU teilnehmen und Vorhaben präsentieren können, die weniger umfangreich sind, aber dennoch für die Gemeinschaft von Interesse sein können.

Änderungsantrag 26
Anhang I Spalte B Punkt 1 Buchstabe b

(b) Die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen, effiziente Hinterlandverbindungen, sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden besonders berücksichtigt.	(b) Die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, ***einschließlich verbraucherfreundlicher Versicherung und Dokumentation,*** Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen, effiziente Hinterlandverbindungen, sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden besonders berücksichtigt.

Begründung

Siehe Änderungsantrag 16.

Änderungsantrag 27
Anhang I Spalte B Punkt 2 Buchstabe b

b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen und Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. ***Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.***	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen und Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung.

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die von der Kommission für das MP II-Programm ausgewählten Projekte die Finanzhilfe gemäß den Kriterien in Anhang I erhalten, wird der letzte Satz des Textes gestrichen. Der gestrichene Satz untergräbt die vorher genannten Bedingungen. Die Unternehmen haben bereits bewiesen, dass sie den sehr strengen Auswahlprozess bestehen. Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, Bestimmungen in den Text aufzunehmen, die zu einer Verringerung der zugewiesenen Finanzhilfe führen könnten, die die Unternehmen vernünftigerweise auf der Grundlage der in Anhang I dargelegten Bedingungen erwarten können.

Änderungsantrag 28
Anhang I Spalte B Punkt 4

Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Meeresautobahnen - Aktion entspricht 2 Milliarden Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro- Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von ***4 000 000 EUR***.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Meeresautobahn - Aktion entspricht 2 Milliarden Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von ***2 000 000 EUR.***

Begründung

Die Innovationsstärke von kleinen und mittleren Unternehmen muss genutzt werden. Durch die Halbierung der Mindestförderschwelle erhalten auch sie die Möglichkeit, an dem Vorhaben teilzunehmen.

Änderungsantrag 29
Anhang I Spalte B Punkt 5

Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet***, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert***, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

Begründung

Der Austausch bewährter Praktiken führt zu mehr Synergien zwischen den verschiedenen Akteuren und trägt zu einer erhöhten Effizienz des Programms bei.

Änderungsantrag 30
Anhang I Spalte C Punkt 2 Buchstabe b

b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. ***Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.***	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Verkehrsinfrastruktur, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung.

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die von der Kommission für das MP II-Programm ausgewählten Projekte die Finanzhilfe gemäß den Kriterien in Anhang I erhalten, wird der letzte Satz des Textes gestrichen. Der gestrichene Satz untergräbt die vorher genannten Bedingungen. Die Unternehmen haben bereits bewiesen, dass sie den sehr strengen Auswahlprozess bestehen.

Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, Bestimmungen in den Text aufzunehmen, die zu einer Verringerung der zugewiesenen Finanzhilfe führen könnten, die die Unternehmen vernünftigerweise auf der Grundlage der in Anhang I dargelegten Bedingungen erwarten können.

Änderungsantrag 31
Anhang I Spalte C Punkt 4

Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Verkehrsverlagerung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von ***1 000 000 EUR.***	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Verkehrsverlagerung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem Betrag von ***500 000 EUR***.

Begründung

Die Innovationsstärke von kleinen und mittleren Unternehmen muss genutzt werden. Durch die Halbierung der Mindestförderschwelle erhalten auch sie die Möglichkeit, an dem Vorhaben teilzunehmen.

Änderungsantrag 32
Anhang I Spalte D Punkt 1 Buchstabe c

c) Die Aktion zur Straßenverkehrs-vermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder Vertriebsverfahrens in den Brennpunkt rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen***, wobei Gesamtproduktion*** und Arbeitskräfte ***auf dem Hoheitsgebiet der EU mindestens***	c) Die Aktion zur Straßenverkehrs-vermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder Vertriebsverfahrens in den Brennpunkt rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen***. Dadurch sollten die Produktion*** und ***die*** Arbeitskräfte ***innerhalb der Mitgliedstaaten nicht negativ***

beibehalten werden.	***beeinflusst*** werden.

Begründung

Es besteht die Gefahr, dass der Vorschlag der Kommission zur Auslagerung von Produktion und Arbeitsplätzen aus dem Hoheitsgebiet der EU beiträgt. Das kann nicht akzeptiert werden und deshalb muss der Artikel geändert werden.

Änderungsantrag 33
Anhang I Spalte D Punkt 2 Buchstabe b

b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen, Verkehrsinfrastruktur und Ausrüstungen, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung. ***Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.***	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, ausschließlich Vorbereitungsmaßnahmen, Verkehrsinfrastruktur und Ausrüstungen, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung.

Begründung

Um zu gewährleisten, dass die von der Kommission für das MP II-Programm ausgewählten Projekte die Finanzhilfe gemäß den Kriterien in Anhang I erhalten, wird der letzte Satz des Textes gestrichen. Der gestrichene Satz untergräbt die vorher genannten Bedingungen. Die Unternehmen haben bereits bewiesen, dass sie den sehr strengen Auswahlprozess bestehen. Es ist deshalb nicht gerechtfertigt, Bestimmungen in den Text aufzunehmen, die zu einer Verringerung der zugewiesenen Finanzhilfe führen könnten, die die Unternehmen vernünftigerweise auf der Grundlage der in Anhang I dargelegten Bedingungen erwarten können.

Änderungsantrag 34
Anhang I Spalte D Punkt 4

Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern oder 25 Mio. Fahrzeugkilometern an vermiedener Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern oder 25 Mio. Fahrzeugkilometern an vermiedener Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Förderung, einem

Betrag von ***1 000 000 EUR***.	Betrag von ***500 000 EUR***.

Begründung

Die Innovationsstärke von kleinen und mittleren Unternehmen muss genutzt werden. Durch die Halbierung der Mindestförderschwelle erhalten auch sie die Möglichkeit, an dem Vorhaben teilzunehmen.

Änderungsantrag 35
Anhang I Spalte D Punkt 5

Die Ergebnisse und die Methoden von Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet***, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert***, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

Begründung

Der Austausch bewährter Praktiken führt zu mehr Synergien zwischen den verschiedenen Akteuren und trägt zu einer erhöhten Effizienz des Programms bei.

Änderungsantrag 36
Anhang I Spalte E Punkt 1 Buchstabe a

(a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von know how verbessert werden, und dauert maximal 24 Monate.	(a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt***, einschließlich verbraucherfreundlicher Versicherung und Dokumentation*** führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von know how verbessert werden, und dauert maximal 24 Monate.

Begründung

Siehe Änderungsantrag 16.

Änderungsantrag 37
Anhang I Spalte E Punkt 5

Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet***, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert***, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

Begründung

Der Austausch bewährter Praktiken führt zu mehr Synergien zwischen den verschiedenen Akteuren und trägt zu einer erhöhten Effizienz des Programms bei.

BEGRÜNDUNG

Einleitung

Nach dem "Marco Polo I - Programm" (betreffend den Zeitraum 2003-2006), dass vom Europäischen Parlament mit großer Mehrheit angenommen wurde, stellt die Europäische Kommission nunmehr das "Marco Polo II - Programm" vor.

Grundsätzlich basiert es auf den Erfahrungen, die im Zuge des Marco Polo I (2003-2006) gesammelt wurden, aber auch auf dem ACT - Programm aus dem Jahre 1997. Angesichts des drohenden Kollapses des Straßenverkehrs war und ist die Intention des Programms, alternative und umweltfreundlichere Verkehrsträger zu fördern und besser in den Straßenverkehr zu integrieren. Dies käme allen Verkehrsträgern zu Gute und würde dazu beitragen, ein für unsere Wirtschaft und Umwelt besseres, nachhaltiges Gleichgewicht im Verkehrsbereich zu Stande zu bringen, vor allem, so hofft der Berichterstatter, in den natürlichen oder von Menschen geschaffen sensiblen Gebieten.

Schon Marco Polo I hatte nach den Angaben der Kommission ein sehr hoch gestecktes Ziel, nämlich den durchschnittlich erwarteten Anstieg des internationalen Straßengüterverkehrs auf die drei alternativen Verkehrsträger Kurzstreckenseeverkehr, Schiene und Binnenschifffahrt zu verlagern.

Um diesem Ziel und den sich daraus ergebenden Herausforderungen auch in einer erweiterten Union unter Zugrundelegung der Verkehrsprognosen, die eine weiterhin anhaltende Steigerung des zu transportierenden Gütervolumens voraussagen gerecht zu werden, müssen für Marco Polo II neue Vorschläge gemacht werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass das vorgeschlagene Finanzvolumen zum Zeitpunkt dieser Textabfassung abhängig ist vom Ausgang der Annahme der finanziellen Vorausschau. Wenn im Zuge dieses Verfahrens das vorgeschlagene Finanzvolumen herabgesetzt wird, müssen die im Vorschlag enthaltenen Beträge selbstverständlich entsprechend angepasst werden.

Marco Polo II - ein kurzer Überblick. Was ändert sich?

∑ **Finanzrahmen** (ausgehend davon, dass der in der finanziellen Vorausschau (2007-2013): vorgeschlagene Betrag von 740 Mio. € angenommen wird): 106 Mio. € pro Jahr (im Vergleich dazu: für Marco Polo I betrug der Finanzrahmen 25 Mio. € pro Jahr).

∑ **Geographisch**: die 25 Mitgliedstaaten der EU, die beitrittswilligen Staaten, EFTA und EWR-Länder und die östlichen Nachbarländer Russland, Belarus, Moldawien, die Ukraine, die Balkanstaaten und die Mittelmeerregion (Marco Polo I: die 15 Mitgliedstaaten, auch die damals beitrittswilligen Staaten, EFTA-EWR-Länder). Wenn Rumänien und Bulgarien der EU beitreten, werden sich die Grenzen der EU der Anrainerstaaten verschieben und kommen neue Länder in Betracht.

∑ **Aktionsbereiche**: Marco Polo I zielte darauf ab, den Zuwachs des internationalen Straßengüterverkehrs auf Alternativverkehrsträger zu verlagern. Marco Polo II geht noch

einen Schritt weiter und beabsichtigt, den internationalen Straßengüterverkehr sogar zu verringern. Es wird daher vorgeschlagen, den Aktionsbereich auf 2 Gebiete auszuweiten:

- Meeresautobahnen: Die Idee der "Motorways of the sea" wurde im letzten Verkehrsweißbuch aufgegriffen und fand unter Marco Polo I nur im Rahmen der Aktion für Verkehrsverlagerung und der katalytischen Aktion Beachtung. Unter Marco Polo II wird also eine separate Kategorie von Aktionen für Meeresautobahnen geschaffen.

- Verkehrsvermeidung: Dabei handelt es sich um eine Förderung der Rationalisierung des Verkehrs, der Logistik und Versorgungsketten. Anreize dafür gibt es schon länger aus der Industrie selbst; die Rolle der EU besteht hier eher in der Förderung und im Austausch von Erfahrungen und besten Praktiken.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die vorgesehene Finanzierung von Infrastruktur nicht mit der Finanzierung der TEN's verwechselt werden darf. Marco Polo II konzentriert sich nur auf kleinere Zusatzinfrastruktur, hat nur kurz- und mittelfristige Zielen, und ist nachfragegesteuert. Besondere Gewichtung kommt den Aktionen in den Bereichen Eisenbahn und Binnenschifffahrt zu.

Die Kriterien für die Finanzierung der TEN's sind genau das Gegenteil: es handelt sich um langfristige Europäische Infrastruktur-Projekte, die dem wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der EU dienen und bei denen die Mitgliedstaaten und Behörden eine prominente Rolle spielen.

Bei Marco Polo II geht es um Unternehmen, die wirtschaftliche Ziele anstreben. Durch Ihre Ergebnisse werden dadurch nachhaltige Verkehrsverlagerungen herbeigeführt.

Bemerkungen des Berichterstatters

1. Angesichts der heutigen Lage des Straßenverkehrs, wobei LKW's oft stundenlang im Stau stehen und unsere Umwelt unnötig verschmutzen, auch zum Teil weil unsere Straßeninfrastruktur dem zunehmendem Verkehr nicht gewachsen ist, kann der Berichterstatter das ambitiöse Ziel des Marco Polo II Programms nur voll unterstützen und zustimmen. Es gibt alternative Verkehrsträger, die aber aus den verschiedensten Gründen nicht ausreichend genutzt werden.

   Der Verkehr soll anders und besser organisiert und nachhaltig verlagert werden nämlich auf Verkehrsträger, die Mensch und Umwelt am wenigsten belasten. Dies gilt um so mehr in sensiblen Gebieten wie etwa in Ballungs- und Berggebieten.

2. Der Berichterstatter hat eine Anzahl von Änderungsvorschlägen eingereicht, die darauf abzielen, die Schwellenwerte für eine Teilnahme an den verschiedenen Kategorien von Aktionen herabzusetzen. Dies würde mehr Klein- und Mittel-Betrieben die Möglichkeit bieten, sich daran zu beteiligen. Die von der Kommission vorgeschlagenen Beträge kommen dem Berichterstatter ziemlich hoch vor, und nach den Resultaten einer zu diesem Thema stattgefundenen Anhörung, sind sie auch ein fast unüberwindbares Hindernis für KMU's .

Weil KMU's wegen ihrer Flexibilität ein großes Potential an innovativen Kräften besitzen, die oft nicht erkannt werden, würde eine Herabsetzung der Schwellenwerte die Möglichkeit bieten, dieses Potential auszunutzen und die daraus erzielten Ergebnisse in die Aktion für "Gemeinsames Lernen" zu verarbeiten.
Selbstverständlich sollen die Beträge nicht all zu niedrig angesetzt werden, da eine kritische Masse erhalten bleiben muss, um der Kommission einen viel zu großen Papieraufwand zu sparen (die jährlich vorgesehenen Beträge wurden ja mehr als vervierfacht) und das Hauptziel dabei nämlich die Verkehrsverlagerung nicht aus den Auge verloren geht.

3. Besonders hervorzuheben ist die von der Kommission vorgerechnete Hebelwirkung der Mittel, die im Rahmen des Marco Polo II-Programms ausgegeben werden: pro Jahr wird damit gerechnet, dass man 20-21 Milliarden Tonnen-Kilometer von der Straße auf andere Verkehrsträger verlagern bzw. vermeiden kann. Diese 20-21 Milliarden Tonnen-Kilometer bilden die geschätzte jährliche Zunahme des Straßenverkehrs, was für die Gesamtperiode der finanziellen Vorausschau (2007-2013) 144 Milliarden Tonnen-Kilometer bedeutet, die, so wird geschätzt, 5 Milliarden Euro extra externe Kosten verursachen würden. Wenn diese 5 Milliarden Euro ausgespart werden mit Hilfe der finanziellen Mittel des Marco Polo II-Programms und die 13 Millionen Euro für Verwaltungs- und Personal Kosten (740 + 13 = 753 Millionen), kommt man zu einer Hebelwirkung von 6 € ausgesparten externen Kosten pro ausgegebenen Euro. Dies ist beträchtlich obwohl es sich nur auf die externen Kosten bezieht.

   Es ist wichtig, dass dieser Effekt einen permanenten Charakter hat oder bekommt und nicht verschwindet mit dem Aufhören der EU-Unterstützung. Zudem soll darauf geachtet werden, dass Fracht die ohnehin für die Schiene bestimmt war nicht in die Projekte einbezogen wird, sonst wird ein falsches Bild vom Erfolg oder Nicht-Erfolg geboten.

4. Hier sei auch die Rolle der Binnenschiffart hervorzuheben. Dieser Verkehrsträger bietet erhebliche Möglichkeiten zur Verlagerung von Fracht weg von der Straße und ist bei weitem der umweltfreundlichste. Ein besonderes Merkmal ist die Zersplitterung in diesem Sektor und sein sehr traditioneller Charakter. Mehr Zusammenarbeit würde dem Sektor gut tun und ihm mehr Möglichkeiten bieten, seine Chancen voll auszuspielen.

   Bei der Bewerbung für Marco Polo Projekte wirken diese Merkmale sich negativ aus und deshalb soll sowohl der Sektor als auch die Kommission versuchen, diese Nachteile zu überwinden um zu einer Teilnahme durch die Binnenschiffart an Projekten zu kommen.

5. Besonders betont werden muss nach Ansicht des Berichterstatters die neue Kategorie Meersautobahnen. Die Tatsache, dass dazu eine neue Kategorie geschaffen wurde, zeigt, dass wir mehr und mehr gezwungen sind, ein gesamteuropäisches Konzept für den Verkehrsbereich zu entwickeln, in dem alle Spieler ihr Potential entfalten müssen. Dies sollte sowohl unserer Wirtschaft, den Konsumenten und auch unserer Umwelt zugute kommen.

   Durch den richtigen Einsatz von Meersautobahnen können Verkehrsströme, die sonst über Land verlaufen, auf strategische Weise umgeleitet werden und näher ans Ziel gebracht werden.

Um eine genauere Idee vom Potential dieser Aktionsform zu bekommen, kann man sich Tabelle 16 in Kommissionsdokument anschauen. Des weiteren fragt der Berichterstatter sich, warum die Erfolgsrate (55 Prozent) so niedrig eingeschätzt wird.

6. Eine Anzahl von Änderungsanträgen wurde eingebracht, die darauf abzielen, das Marco-Polo II-Programm so zu gestalten, dass die Extra-Formalitäten, die für die Benutzung von intermodalem Verkehr nötig sind, auf das Minimum reduziert werden. Es gibt und wird in Zukunft noch weitere Anstrengungen innerhalb der Kommission geben, die Zoll-, Versicherungs- und anderen Formalitäten soweit als möglich zu vereinfachen. Es ist wünschenswert, dass diese Ergebnisse dann in das Marco-Polo II-Programm einfließen und dass dieses somit als Demonstrationsprojekt dienen kann.

14.7.2005

STELLUNGNAHME DES HAUSHALTSAUSSCHUSSES

für den Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

zu dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten „Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II")

(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

Verfasser der Stellungnahme: Janusz Lewandowski

KURZE BEGRÜNDUNG

Mit diesem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates soll ein Finanzierungsinstrument, im Folgenden „Programm Marco Polo II" genannt, geschaffen werden. Marco Polo II soll die Überlastung im Straßenverkehr verringern, die Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems steigern und die Intermodalität stärken, um somit einen Beitrag zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem zu leisten. Die Laufzeit des Programms erstreckt sich vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013.

Das europäische Verkehrssystem wird im nächsten Jahrzehnt mit großen Herausforderungen konfrontiert werden. Der für die Europäische Union bis zum Jahr 2013 prognostizierte Zuwachs im Straßengüterverkehr beträgt mehr als 60%, und für die 10 neuen Mitgliedstaaten wird dessen Verdoppelung bis zum Jahr 2020 erwartet. Die Folgen sind Verkehrsstaus, Umweltzerstörung, Unfälle und die Gefahr des Verlusts der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industrie, die zur Steuerung ihrer Versorgung auf kosteneffiziente und zuverlässige Verkehrssysteme angewiesen ist. In dieser Situation ist eine stärkere Inanspruchnahme intermodaler Angebote erforderlich.

Marco Polo unterstützt Wirtschaftstätigkeiten auf dem Markt für Güterverkehrsdienstleistungen. Das Programm unterscheidet sich daher von der Unterstützung im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen und dem Transeuropäischen Netzwerkprogramm. Marco Polo fördert Verkehrsverlagerungsvorhaben in allen Bereichen des Güterverkehrsmarktes, nicht nur im kombinierten Verkehr. Maßnahmen, die auch Drittländer betreffen, können ebenfalls aus dem Programm finanziert werden. Unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Subsidiarität wird es jedoch vor allem eher auf internationale als auf nationale Vorhaben ausgerichtet sein. Das Hauptziel von Marco Polo ist die Unterstützung der Verlagerung eines Teils des Frachtverkehrs, welcher der erwarteten Zunahme im internationalen Straßengüterverkehr entspricht, auf alternative Verkehrsträger.

Als Antwort auf die oben genannten großen Herausforderungen wird für die kommende finanzielle Vorausschau (2007 – 2013) ein verlängertes und angepasstes „Marco Polo II“ Programm vorgeschlagen. Beruhend auf den erprobten Verfahren des laufenden Programms schlägt die Kommission zwei neue Arten von Aktionen vor: Meeresautobahnen-Aktionen zu und Aktionen zur Verkehrsvermeidung. Sie sollen zu einer effektiven Verringerung des internationalen Straßengüterverkehrs führen, was von den Bürgern und den industriellen Verladern gleichermaßen gewünscht wird. Marco Polo II erweitert darüber hinaus den Geltungsbereich auf alle Nachbarn der Europäischen Union. Es betont die Rolle des Schienengüterverkehrs und verdeutlicht den Umfang bestimmter Infrastrukturmaßnahmen.

Die Kommission schlägt einen Gesamtfinanzierungsrahmen von 740 Mio. EUR für den Zeitraum 2007 – 2013 vor. Dies sind ca. 106 Mio. EUR pro Jahr. Die vorgeschlagene jährliche Aufteilung entspricht der nachstehenden Tabelle:

Millionen €

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	**Insge-samt**
Verpflich-tungen	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	**740**
Zahlungen	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	**740**

Die Auswirkungen auf die Humanressourcen belaufen sich auf 13 Millionen Euro insgesamt, was ungefähr 1,8 Millionen Euro pro Jahr entspricht.

ÄNDERUNGSANTRÄGE

Der Haushaltsausschuss ersucht den federführenden Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr, folgende Änderungsanträge in seinen Bericht zu übernehmen:

Entwurf einer legislativen Entschließung

Änderungsantrag 1
Ziffer 1a (neu)

1a. weist darauf hin, dass die im Legislativvorschlag enthaltenen Mittel für den Zeitraum nach 2006 der Entscheidung über den nächsten mehrjährigen Finanzrahmen unterliegen;

Änderungsantrag 2
Ziffer 1b (neu)

1b. fordert die Kommission auf, nach Annahme des nächsten mehrjährigen Finanzrahmens gegebenenfalls einen Vorschlag zur Anpassung des finanziellen Bezugsrahmens vorzulegen;

Begründung

Der Referenzbetrag für den Finanzrahmen kann nicht festgelegt werden, bis eine Entscheidung über die Finanzielle Vorausschau getroffen wurde. Sobald eine Entscheidung getroffen wurde, legt die Kommission einen Legislativvorschlag vor, um den Referenzbetrag entsprechend der angemessenen Obergrenze des betreffenden Finanzrahmens festzulegen.

Vorschlag für eine Verordnung

Vorschlag der Kommission[1]	Abänderungen des Parlaments
Änderungsantrag 1 Artikel 11	
Der als finanzieller Bezugsrahmen dienende ***Betrag*** für die Durchführung des Programms	Der als finanzieller Bezugsrahmen dienende ***Richtbetrag*** für die Durchführung des

[1] Noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

Marco Polo II beläuft sich für den Zeitraum ***vom*** 1. Januar 2007 ***bis 31. Dezember 2013*** auf 740 Mio. EUR. Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen der finanziellen Vorausschau bewilligt.	Programms Marco Polo II beläuft sich für den Zeitraum ***von 7 Jahren ab*** 1. Januar 2007 auf 740 Mio. EUR. Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen der finanziellen Vorausschau bewilligt.

Begründung

Der Referenzbetrag für den Finanzrahmen ist lediglich ein Richtwert, bis eine Entscheidung über die Finanzielle Vorausschau getroffen wird. Sobald eine Entscheidung getroffen wurde, legt die Kommission einen Legislativvorschlag vor, um den Referenzbetrag entsprechend der angemessenen Obergrenze des betreffenden Finanzrahmens festzulegen (Vgl. Änderungsantrag zur legislativen Entschließung).

VERFAHREN

Titel	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten „Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II")
Verfahrensnummer	(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))
Federführender Ausschuss	TRAN
Mitberatender Ausschuss **Datum der Bekanntgabe im Plenum**	BUDG 22.2.2005
Verstärkte Zusammenarbeit	
Verfasser(in) der Stellungnahme **Datum der Benennung**	Janusz Lewandowski 26.10.2004
Prüfung im Ausschuss	14.7.2005
Datum der Annahme der Vorschläge	14.7.2005
Ergebnis der Schlussabstimmung	Ja-Stimmen: 20 Nein-Stimmen: Enthaltungen:
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Gérard Deprez, Bárbara Dührkop Dührkop, Hynek Fajmon, Salvador Garriga Polledo, Neena Gill, Ingeborg Gräßle, Louis Grech, Nathalie Griesbeck, Catherine Guy-Quint, Jutta D. Haug, Anne Elisabet Jensen, Sergej Kozlík, Wiesław Stefan Kuc, Janusz Lewandowski, Vladimír Maňka, Jan Mulder, Nina Škottová, Helga Trüpel, Kyösti Tapio Virrankoski
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellvertreter(innen)	Lidia Joanna Geringer de Oedenberg
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	

VERFAHREN

Titel	Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten "Marco Polo" Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II")
Bezugsdokumente	KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD)
Datum der Übermittlung an das EP	15.7.2004
Federführender Ausschuss Datum der Bekanntgabe im Plenum	TRAN 22.2.2005
Mitberatende(r) Ausschuss/Ausschüsse Datum der Bekanntgabe im Plenum	BUDG CONT ENVI 22.2.2005 22.2.2005 22.2.2005
Nicht abgegebene Stellungnahme(n) Datum des Beschlusses	CONT ENVI 23.3.2005 1.9.2004
Verstärkte Zusammenarbeit Datum der Bekanntgabe im Plenum	
Berichterstatter(-in/-innen) Datum der Benennung	Reinhard Rack 7.9.2004
Ersetzte(r) Berichterstatter(-in/-innen)	
Vereinfachtes Verfahren – Datum des Beschlusses	
Anfechtung der Rechtsgrundlage Datum der Stellungnahme JURI	
Änderung der Mittelausstattung Datum der Stellungnahme BUDG	BUDG 14.7.2005
Konsultation des Eur. Wirtschafts- und Sozialausschusses durch das EP – Datum des Beschlusses des Plenums	9.3.2005
Konsultation des Ausschusses der Regionen durch das EP – Datum des Beschlusses des Plenums	-
Prüfung im Ausschuss	23.11.2004 15.3.2005 15.6.2005 13.9.2005
Datum der Annahme	22.11.2005
Ergebnis der Schlussabstimmung	+: 40 –: 2 0: 1
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Mitglieder	Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Fernand Le Rachinel, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zīle
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung	Zsolt László Becsey, Markus Ferber, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle,

anwesende Stellvertreter(-innen)	Sepp Kusstatscher, Willem Schuth
Zum Zeitpunkt der Schlussabstimmung anwesende Stellv. (Art. 178 Abs. 2)	
Datum der Einreichung	15.12.2005