

EUROPAPARLAMENTET

2004



2009

Plenarhandling

SLUTLIG VERSION
A6-0408/2005

15.12.2005

*****I**

BETÄNKANDE

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)
(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

Utskottet för transport och turism

Föredragande: Reinhard Rack

Teckenförklaring

- * Samrådsförfarandet
majoritet av de avgivna rösterna
- **I Samarbetsförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- **II Samarbetsförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- *** Samtyckesförfarandet
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter utom i de fall som avses i artiklarna 105, 107, 161 och 300 i EG-fördraget och artikel 7 i EU-fördraget
- ***I Medbeslutandeförfarandet (första behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna
- ***II Medbeslutandeförfarandet (andra behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna den gemensamma ståndpunkten
majoritet av parlamentets samtliga ledamöter för att avvisa eller ändra den gemensamma ståndpunkten
- ***III Medbeslutandeförfarandet (tredje behandlingen)
majoritet av de avgivna rösterna för att godkänna det gemensamma utkastet

(Angivet förfarande baseras på den rättsliga grund som kommissionen föreslagit.)

Ändringsförslag till lagtexter

Parlamentets ändringar markeras med ***fetkursiv stil***. *Kursiv stil* används för att uppmärksamma berörda avdelningar på eventuella problem i texten. Kursivering används för att markera ord eller textavsnitt som det finns skäl att korrigera innan den slutliga texten produceras (exempelvis om en språkversion innehåller uppenbara fel eller saknar textavsnitt). Dessa förslag underställs berörda avdelningar för godkännande.

INNEHÅLL

	Sida
FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION.....	5
MOTIVERING	21
YTTRANDE FRÅN BUDGETUTSKOTTET	25
ÄRENDETS GÅNG	30

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS LAGSTIFTNINGSRESOLUTION

om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda

(Marco Polo II)

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

(Medbeslutandeförfarandet: första behandlingen)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av kommissionens förslag till Europaparlamentet och rådet (KOM(2004)0478),
- med beaktande av artikel 251.2 och artikel 71.1 i EG-fördraget, i enlighet med vilka kommissionen har lagt fram sitt förslag (C6-0088/2004),
- med beaktande av artikel 51 i arbetsordningen,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism och yttrandet från budgetutskottet (A6-0408/2005).

1. Europaparlamentet godkänner kommissionens förslag såsom ändrat av parlamentet.
2. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att lägga fram en ny text för parlamentet om kommissionen har för avsikt att väsentligt ändra sitt förslag eller ersätta det med ett nytt.
3. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att delge rådet och kommissionen parlamentets ståndpunkt.

Kommissionens förslag

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Skäl 1

(1) I vitboken om den gemensamma transportpolitiken från september 2001 konstaterar kommissionen att en mera omfattande intermodalitet vore ett praktiskt och effektivt sätt att få ett balanserat transportsystem, där höghastighetsleder till sjöss – integrerade intermodala sjötransportalternativ av hög kvalitet – bör kunna ingå som **en viktig beståndsdel**. Vid sitt möte i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 förklarade Europeiska rådet att en

(1) I vitboken om den gemensamma transportpolitiken från september 2001 konstaterar kommissionen att en mera omfattande intermodalitet vore ett praktiskt och effektivt sätt att få ett balanserat transportsystem, där **såväl** höghastighetsleder till sjöss – integrerade intermodala sjötransportalternativ av hög kvalitet – **som en intensifiering av järnvägssektorn och de inre vattenvägarna** bör kunna ingå som **nyckelfaktorer**. Vid sitt

trafikomställning utgör en av grundstenarna i strategin för hållbar utveckling. Europeiska rådet betonade vidare vid mötet den 15 och 16 mars 2002 behovet av att undanröja flaskhalsar i bl.a. Alperna, Pyrenéerna och Östersjön, vilket är en indikation på att transportlinjerna längs höghastighetslederna till sjöss ingår som en viktig del i det transeuropeiska transportnätet. Ett viktigt verktyg för utbyggnaden av intermodaliteten är ett marknadsanpassat program för intermodalitetsstöd, särskilt inriktat på uppbyggnaden av höghastighetsleder till sjöss.

möte i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 förklarade Europeiska rådet att en trafikomställning utgör en av grundstenarna i strategin för hållbar utveckling. Europeiska rådet betonade vidare vid mötet den 15 och 16 mars 2002 behovet av att undanröja flaskhalsar i bl.a. Alperna, Pyrenéerna och Östersjön, vilket är en indikation på att transportlinjerna längs höghastighetslederna till sjöss ingår som en viktig del i det transeuropeiska transportnätet. Ett viktigt verktyg för utbyggnaden av intermodaliteten är ett marknadsanpassat program för intermodalitetsstöd, särskilt inriktat på uppbyggnaden av höghastighetsleder till sjöss **och järnvägssektorn och de inre vattenvägarna som bland annat säkrar en bättre ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.**

Motivering

I kommissionens vitbok betonas också järnvägssektorns och de inre vattenvägarnas roll. Därför är det ändamålsenligt att behandla samtliga transportvägar likvärdigt i Marco Polo-programmet.

Kriteriet om ekonomisk, social och territoriell sammanhållning måste utgöra ett element vid utvärderingen av de förslag till finansiering som framlagts.

Ändringsförslag 2 Skäl 2

(2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. För unionens 25 medlemsstater motsvarar detta en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer om året under perioden 2007–2013. En sådan ökning åtföljs av negativa konsekvenser i form av olyckor, trafikstockningar, mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor och miljöförstöring.

(2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. För unionens 25 medlemsstater motsvarar detta en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer om året under perioden 2007–2013. En sådan ökning åtföljs av negativa konsekvenser i form av **tilläggskostnader för väginfrastrukturen**, olyckor, trafikstockningar, **lokala och globala föroreningar**, mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor och

miljöförstöring.

Motivering

Olyckor och trafikstockningar är endast två negativa konsekvenser av de ökade vägtransporterna. Att undvika tilläggskostnader för väginfrastruktur och lokala och globala föroreningar är två andra viktiga punkter som bör integreras i åtgärderna i denna förordning.

Ändringsförslag 3

Skäl 3

(3) För att denna ökning i vägtransporterna skall kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre. Kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen måste stimuleras ytterligare för att minska trafikstockningarna.

(3) För att denna ökning i vägtransporterna skall kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre. Kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen, **däribland tekniska förnyelser av tågagnarna**, måste stimuleras ytterligare för att minska trafikstockningarna.

Motivering

De tekniska förnyelserna (innovationerna) av tågagnarna gör det möjligt att överföra mer godstransporter från vägarna till järnvägarna. På så sätt kan man transportera mer gods med optimalt utrustade järnvägsvagnar (bättre omlastningsmöjligheter, högre tak, mer nyttolast, mer lastutrymme och sålunda mer kapacitet). Dessa innovationer bör främjas genom programmet så att målen i Marco Polo II kan uppnås.

Ändringsförslag 4

Skäl 4

(4) Marco Polo-programmet, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda, bör förstärkas med ytterligare åtgärder inriktade på faktisk minskning av de internationella vägtransporterna. Kommissionen föreslår därför ett utvidgat program, nedan kallat Marco Polo II-programmet eller programmet, i syfte att främja intermodalitet, minska vägtrafikstockningarna och öka

(4) Marco Polo-programmet, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda, bör förstärkas med ytterligare åtgärder inriktade på faktisk minskning av de internationella vägtransporterna. Kommissionen föreslår därför ett utvidgat program, nedan kallat Marco Polo II-programmet eller programmet, i syfte att främja intermodalitet, minska vägtrafikstockningarna och öka

transportsystemets miljöprestanda i gemenskapen. För att uppnå detta bör programmet stödja åtgärder som rör marknaderna för godstransport och logistik och andra, relevanta marknader. Åtgärderna bör bidra till att den förväntade sammanlagda ökningen, och helst ännu mer, av den internationella godstrafiken på väg ställs om till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt. Det pågående Marco Polo-programmet, inrättat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003, bör därför ersättas.

transportsystemets miljöprestanda i gemenskapen. För att uppnå detta bör programmet stödja åtgärder som rör marknaderna för godstransport och logistik och andra, relevanta marknader, **med särskild inriktning på små och medelstora företag**. Åtgärderna bör bidra till att den förväntade sammanlagda ökningen, och helst ännu mer, av den internationella godstrafiken på väg ställs om till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt. Det pågående Marco Polo-programmet, inrättat enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003, bör därför ersättas.

Motivering

Små och medelstora företag utgör ungefär hälften av Europeiska unionens företag och de sysselsätter en betydande del av unionens arbetskraft.

Ändringsförslag 5 Skäl 7

(7) Sökandena bör kunna lägga fram förslag till nya eller, i förekommande fall, befintliga projekt, som bäst motsvarar de aktuella marknadskraven. Lämpliga projekt bör inte förkastas genom en alltför stelbent definition av vilka åtgärder som kan finansieras.

(7) Sökandena bör kunna lägga fram förslag till nya eller, i förekommande fall, befintliga projekt, som bäst motsvarar de aktuella marknadskraven. Lämpliga projekt, **särskilt sådana som har lagts fram av små och medelstora företag**, bör inte förkastas genom en alltför stelbent definition av vilka åtgärder som kan finansieras.

Ändringsförslag 6 Skäl 9

(9) För att startstödet till trafikomställningsåtgärder skall vara öppet, objektivt och tydligt begränsat bör det bygga på kostnadsbesparingar för samhället genom användning av närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar i stället för enbart vägtransporter. Därför innehåller

(9) För att startstödet till trafikomställningsåtgärder skall vara öppet, objektivt och tydligt begränsat bör det bygga på kostnadsbesparingar för samhället genom användning av närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar i stället för enbart vägtransporter. Därför innehåller

förordningen ett vägledande ekonomiskt stöd på 1 euro för varje omställning av 500 **tonkilometer** vägtransport.

förordningen ett vägledande ekonomiskt stöd på 1 EUR för varje omställning av 500 **fraktkilometer** vägtransport.

Motivering

Kubikmeter-kilometer skall tolkas som "fraktkilometer" till följd av den stora andelen skrymmande gods. Detta innebär att den enhet som ger den största transporterade mängden avgör om beräkningen skall göras i tonkilometer eller kubikmeter-kilometer.

Ändringsförslag 7

Skäl 10

(10) För att öppenhet och insyn skall kunna garanteras bör resultaten av alla åtgärder som genomförs inom ramen för programmet spridas i tillräcklig utsträckning.

(10) För att öppenhet och insyn **samt utbyte av bästa metoder** skall kunna garanteras bör resultaten av alla åtgärder som genomförs inom ramen för programmet spridas i tillräcklig utsträckning.

Motivering

Utbyte av bästa metoder mellan de olika aktörerna medför ökade synergieffekter mellan dessa.

Ändringsförslag 8

Skäl 14a (nytt)

(14a) Vid likvärdiga projekt bör det projekt som avser ett känsligare område eller ett storstadsområde prioriteras.

Motivering

Prioriteringen av projekt i känsliga områden eller storstadsområden är förenlig med EU:s transportpolitiska riktlinjer.

Ändringsförslag 9

Skäl 14b (nytt)

(14b) Särskild vikt bör dessutom läggas vid känsliga områden inom den geografiska räckvidden. Detta bör tas i betraktande vid fördelningen av finansiella medel.

Motivering

Flera områden inom det europeiska trafiknätet har redan främjats eller behöver inte främjas. Man kan avlasta vägtransporten genom att koncentrera sig på problematiska knutpunkter för trafiken inom den europeiska godstransporten.

Ändringsförslag 10

Artikel 2, led a

a) åtgärd: ett av företag genomfört projekt som bidrar till att minska trafikstockningarna i systemet för godstransporter på väg eller till att förbättra transportsystemets miljöprestanda inom medlemsstaternas och deltagande länders territorium.

a) åtgärd: ett av företag genomfört projekt som bidrar till att minska trafikstockningarna i systemet för godstransporter på väg eller till att förbättra transportsystemets miljöprestanda inom medlemsstaternas och deltagande länders territorium. ***På de inre vattenvägarna kan åtgärder också bestå av flera samordnade projekt.***

Motivering

Projekt för de inre vattenvägarna är ofta inte tillräckligt omfattande för att nå den lägsta stödnivån. Flera samordnade projekt som buntas ihop kan också leda till överföringar från ett transportslag till ett annat.

Ändringsförslag 11

Artikel 2, led d

d) katalysatoråtgärd: en innovativ åtgärd inriktad på att komma till rätta med strukturella hinder av betydelse för gemenskapen på godstransportmarknaden vilka hindrar marknaderna från att fungera väl eller hämmar närsjöfartens, järnvägens och de inre vattenvägarnas konkurrenskraft, eller hindrar transportkedjor där dessa transportsätt ingår från att fungera väl, inbegripet modifiering eller anläggning av nödvändig infrastruktur. Vid tillämpningen av denna definition betyder strukturella handelshinder faktiska hinder för godstransportkedjans funktion, dock inte lagstiftning eller tillfälliga hinder.

(Berör inte den svenska versionen.)

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 12 Artikel 2, led ga (nytt)

ga) innovativa åtgärder: åtgärder med element som inte hittills förekommit på en viss marknad.

Ändringsförslag 13 Artikel 2, led i

i) åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss: en innovativ åtgärd som direkt överför godstrafik från väg till närsjöfart eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt, inbegripet modifiering eller anläggning av kringliggande infrastruktur, för att vid en lämplig tidpunkt starta en mycket storskalig intermodal vattenburen transporttjänst med täta förbindelser som inbegriper **icke vägburna** godstrafikförbindelser till inlandet, och **som kan erbjuda** integrerade tjänster från dörr till dörr.

i) åtgärd rörande höghastighetsleder till sjöss: en innovativ åtgärd som direkt överför godstrafik från väg till närsjöfart eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna så korta som möjligt, inbegripet modifiering eller anläggning av kringliggande infrastruktur, för att vid en lämplig tidpunkt starta en mycket storskalig intermodal vattenburen transporttjänst med täta förbindelser som **i tillämpliga fall inbegriper användning av de mest miljövänliga transportsätten såsom inre vattenvägar och järnvägar för** godstrafikförbindelser till inlandet och integrerade tjänster från dörr till dörr. **Om möjligt skall även de yttersta randområdenas resurser integreras.**

Ändringsförslag 14 Artikel 2, led j

j) trafikundvikandeåtgärd: en innovativ åtgärd som integrerar transport i produktionslogistik för att **vid en lämplig tidpunkt** undvika en hög procentandel godstransporter på väg samtidigt som produktionen och sysselsättningen **som helhet inom EU:s territorium upprätthålls, inbegripet modifiering eller anläggning av**

j) trafikundvikandeåtgärd: en innovativ åtgärd som integrerar transport i produktionslogistik för att undvika en hög procentandel godstransporter på väg. **Detta får inte ha en negativ inverkan på produktionen och sysselsättningen i medlemsstaterna.**

kringliggande infrastruktur och utrustning.

Motivering

Det finns en risk för att kommissionens förslag bidrar till omlokalisering av produktion och arbetstillfällen från unionens ytterområden. Detta är inte acceptabelt och därför bör artikeln ändras.

Ändringsförslag 15 Artikel 2, led 1

l) **tonkilometer**: transport av ett ton gods, eller **dess volymekvivalent**, över en sträcka av en kilometer.

l) **fraktttonkilometer**: transport av ett ton gods eller **alternativt transport av en kubikmeter gods**, över en sträcka av en kilometer.

(Denna ändring berör hela lagtexten under behandling. Om ändringen antas skall hela texten anpassas i överensstämmelse härmed).

Motivering

Med beaktande av den stora andelen skrymmande gods bör bedömningskriteriet vara "fraktttonkilometer". Detta innebär att den enhet som ger den största transporterade mängden avgör om beräkningen skall göras i tonkilometer eller kubikmeter-kilometer. Beträffande gods som är skrymmande och av begränsad vikt är den bästa metoden vanligtvis att man använder "volym" som måttstock istället för "massa".

Mer än två tredjedelar av det gods som transporteras av lastbilar är så kallat "lätt gods" som ofta tar upp lastbilens fysiska rumskapacitet med en relativt begränsad massa. På grund av detta karaktärsdrag svarar gods av detta slag för flertalet fordonskilometer på vägarna. Konkret innebär detta till exempel att medan en lastbil kan transportera 10 ton stål, behövs det 50 liknande lastbilar för att transportera 10 ton fjädrar. Med denna enkla förevisning är det lätt att förstå att det ur strategisk synvinkel sett är viktigt att överföra så mycket som möjligt av det lätta godset från vägarna till andra transportformer eftersom detta skulle ha en mycket stor inverkan på antalet fordon som färdas på vägarna.

Ändringsförslag 16 Artikel 2, led m

m) företag: en inrättning som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett rättslig form och finansieringsform.

m) företag: en inrättning som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett rättslig form och finansieringsform, **inklusive regionala och sektoriella utvecklingskontor eller**

**utvecklingsagenturer,
marknadsföringskontor eller andra
inrättningar för främjande av
intermodala transporter som bedriver
ekonomisk verksamhet.**

Ändringsförslag 17
Artikel 3, punkt 1, led aa (nytt)

**aa) inbegriper en medlemsstats territorium
men berör, åtminstone till 50 procent,
gränsöverskridande trafik från
medlemsstater eller tredje länder som
omfattas av Marco Polo II-programmet,**

Ändringsförslag 18
Artikel 4, punkt 1

1. Projektförslag skall lämnas in av konsortier bestående av minst två företag etablerade i minst två olika medlemsstater eller i minst en medlemsstat och ett närbeläget tredje land.

1. Projektförslag skall lämnas in av konsortier bestående av minst två företag etablerade i minst två olika medlemsstater eller i minst en medlemsstat och ett närbeläget tredje land **eller lämnas in av en regional myndighet i en medlemsstat eller en förmedlande organisation.**

Motivering

För små och medelstora företag är det mycket enklare och mindre betungande att lämna in projekt genom en regional myndighet eller en förmedlande organisation. Genom denna typ ansökningar har företagen bättre tillgång till Marco Polo II-programmet.

Ändringsförslag 19
Artikel 4, punkt 1a (ny)

**1a. När kommissionen väljer ut åtgärder
skall den ta vederbörlig hänsyn till de
yttersta randområdenas intressen och till
åtgärdernas bestående effekter.**

Ändringsförslag 20
Artikel 5, punkt 1, led a

a) Katalysatoråtgärder, särskilt sådana som är inriktade på att förbättra synergierna inom järnvägssektorn genom bättre användning av befintlig infrastruktur.

a) Katalysatoråtgärder, särskilt sådana som är inriktade på att förbättra synergierna inom järnvägssektorn, **på de inre vattenvägarna, inom sjöfartssektorn och på höghastighetslederna till sjöss** genom bättre användning av befintlig infrastruktur.

Ändringsförslag 21
Artikel 5, punkt 1, led c

c) Trafikomställningsåtgärder inbegripet, i lämpliga fall, den ytterligare trafikomställning som följer av utvecklingen av en befintlig tjänst.

c) Trafikomställningsåtgärder inbegripet, i lämpliga fall, den ytterligare trafikomställning som följer av utvecklingen av en befintlig tjänst.
Gemenskapen skall undersöka möjligheterna att främja anknutna infrastrukturprojekt.

Ändringsförslag 22
Artikel 5, punkt 2a (ny)

2a. Det ekonomiska stödet skall basera sig på avtal mellan kommissionen och mottagaren. Avtalsbestämmelserna och avtalsvillkoren skall såvitt möjligt säkra att den ekonomiska och administrativa belastningen är så liten som möjlig med hänsyn till gällande regler och bestämmelser, särskilt budgetförordningen, så att största möjliga administrativa effektivitet och flexibilitet uppnås.

Motivering

Se kommentarerna till ändringsförslag 16.

Ändringsförslag 23
Artikel 14, punkt 2

2. Kommissionen skall senast den 30 juni 2007 lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för

2. Kommissionen skall senast den 30 juni 2007 lägga fram en utvärdering om Marco Polo-programmets resultat för

perioden 2003–2006 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

perioden 2003–2006 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. ***Om utvärderingen visar att programmet måste justeras skall kommissionen lägga fram lämpliga förslag.***

Motivering

Hittills har det inte gjorts någon efterhandsutvärdering av Marco Polo I-programmet. När kommissionen har lagt fram sin utvärdering för perioden 2003–2006 bör det finnas en möjlighet att justera programmet i enlighet med resultaten från utvärderingen så att möjligheterna i programmet utnyttjas på bästa möjliga sätt.

Ändringsförslag 24

Bilaga I, kolumn A, punkt 1, led b

b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster.

b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster ***inklusive användarvänlig försäkring och dokumentation.***

Motivering

Se kommentarerna till ändringsförslag 16.

Ändringsförslag 25

Bilaga I, kolumn A, punkt 4

Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd skall vara ***3 miljoner euro.***

Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd skall vara ***1 000 000 EUR.***

Motivering

Förslaget är att minska de lägsta stödbeloppen så att de blir tillgängliga för små och medelstora företag som skulle kunna lägga fram projekt av mindre omfattning som ändå kan vara av intresse för gemenskapen.

Ändringsförslag 26

Bilaga I, kolumn B, punkt 1, led b

b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; särskilt viktigt är att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva.

b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; särskilt viktigt är att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, **inklusive användarvänlig försäkring och dokumentation**, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva.

Motivering

Se kommentarerna till ändringsförslag 16.

Ändringsförslag 27

Bilaga I, kolumn B, punkt 2, led b

b) Undantaget förberedande åtgärder och transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början vara *1 euro* per 500 tonkilometer omställd vägtransport. **Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagetets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.**

b) Undantaget förberedande åtgärder och transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början vara *1 EUR* per 500 tonkilometer omställd vägtransport.

Motivering

För att garantera att de projekt som kommissionen väljer ut till Marco Polo II-programmet får det ekonomiska stöd som de har rätt till enligt kriterierna i bilaga I måste sista meningen i ledet strykas. Den strukna meningen underminerar de villkor som tidigare nämnts. Företagen har redan visat att de klarar av den mycket rigorösa urvalsprocessen. Det är därför inte berättigat att i texten införa bestämmelser som kan leda till att det beviljade ekonomiska stödet minskar, ett stöd som företagen har rätt att förvänta sig enligt villkoren i bilaga I.

Ändringsförslag 28

Bilaga I, kolumn B, punkt 4

Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd

Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd

rörande höghastighetsleder till sjöss skall motsvara 2 miljarder tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **4 miljoner euro**.

rörande höghastighetsleder till sjöss skall motsvara 2 miljarder tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **2 000 000 EUR**.

Motivering

Små och medelstora företags innovationsförmåga måste utnyttjas. Genom att halvera de lägsta stödbeloppen ger man också dessa företag möjlighet att delta i projektet.

Ändringsförslag 29 Bilaga I, kolumn B, punkt 5

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas **och utbyte av bästa metoder främjas** i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Motivering

Utbyte av bästa metoder medför ökade synergieffekter mellan de olika aktörerna och bidrar till att höja programmets effektivitet.

Ändringsförslag 30 Bilaga I, kolumn C, punkt 2, led b

b) Undantaget transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början vara *1 euro* per 500 tonkilometer omställd vägtransport. **Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslaget kvaliteten eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.**

b) Undantaget transportinfrastruktur skall det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer, på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, till en början vara *1 EUR* per 500 tonkilometer omställd vägtransport.

Motivering

För att garantera att de projekt som kommissionen väljer ut till Marco Polo II-programmet får det ekonomiska stöd som de har rätt till enligt kriterierna i bilaga I måste sista meningen i ledet strykas. Den strukna meningen underminerar de villkor som tidigare nämnts. Företagen har redan visat att de klarar av den mycket rigorösa urvalsprocessen. Det är därför inte berättigat att i texten införa bestämmelser som kan leda till att det beviljade ekonomiska

stödet minskar, ett stöd som företagen har rätt att förvänta sig enligt villkoren i bilaga I.

Ändringsförslag 31
Bilaga I, kolumn C, punkt 4

Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikomställningsåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **1 miljon euro**.

Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikomställningsåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **500 000 EUR**.

Motivering

Små och medelstora företags innovationsförmåga måste utnyttjas. Genom att halvera de lägsta stödbeloppen ger man också dessa företag möjlighet att delta i projektet.

Ändringsförslag 32
Bilaga I, kolumn D, punkt 1, led c

(c) Åtgärden skall främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera produktions- eller distributionprocesser och på så sätt uppnå kortare sträckor, högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, **samtidigt som** produktionen och sysselsättningen **som helhet inom EU:s territorium upprätthålls**.

(c) Åtgärden skall främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera produktions- eller distributionprocesser och på så sätt uppnå kortare sträckor, högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg. **Detta får inte ha en negativ inverkan på** produktionen och sysselsättningen **i medlemsstaterna**.

Motivering

Det finns en risk för att kommissionens förslag bidrar till omlokalisering av produktion och arbetstillfällen från unionens ytterområden. Detta är inte acceptabelt och därför bör artikeln ändras.

Ändringsförslag 33
Bilaga I, kolumn D, punkt 2, led b

b) Undantaget förberedande åtgärder, transportinfrastruktur och utrustning skall

b) Undantaget förberedande åtgärder, transportinfrastruktur och utrustning skall

det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer till en början vara *1 euro* per 500 tonkilometer respektive 25 fordonskilometer vägtransport som undviks. **Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.**

det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer till en början vara *1 EUR* per 500 tonkilometer respektive 25 fordonskilometer vägtransport som undviks.

Motivering

För att garantera att de projekt som kommissionen väljer ut till Marco Polo II-programmet får det ekonomiska stöd som de har rätt till enligt kriterierna i bilaga I måste sista meningen i ledet strykas. Den strukna meningen underminerar de villkor som tidigare nämnts. Företagen har redan visat att de klarar av den mycket rigorösa urvalsprocessen. Det är därför inte berättigat att i texten införa bestämmelser som kan leda till att det beviljade ekonomiska stödet minskar, ett stöd som företagen har rätt att förvänta sig enligt villkoren i bilaga I.

Ändringsförslag 34 Bilaga I, kolumn D, punkt 4

Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikundvikandeåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer eller 25 miljoner fordonskilometer godstransport som undviks eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **1 miljon euro.**

Lägsta vägledande stödbelopp för en trafikundvikandeåtgärd skall motsvara 500 miljoner tonkilometer eller 25 miljoner fordonskilometer godstransport som undviks eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, **500 000 EUR.**

Motivering

Små och medelstora företags innovationsförmåga måste utnyttjas. Genom att halvera de lägsta stödbeloppen ger man också dessa företag möjlighet att delta i projektet.

Ändringsförslag 35 Bilaga I, kolumn D, punkt 5

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas **och utbyte av bästa metoder främjas** i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Motivering

Utbyte av bästa metoder medför ökade synergieffekter mellan de olika aktörerna och bidrar till att höja programmets effektivitet.

Ändringsförslag 36 Bilaga I, kolumn E, punkt 1, led a

a) Åtgärden skall leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt att främja eller underlätta trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring, och ha en varaktighet på högst 24 månader.

a) Åtgärden skall leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, **inklusive användarvänlig försäkring och dokumentation**, särskilt att främja eller underlätta trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring, och ha en varaktighet på högst 24 månader.

Motivering

Se kommentarerna till ändringsförslag 16.

Ändringsförslag 37 Bilaga I, kolumn E, punkt 5

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Åtgärdens resultat och metoder skall spridas **och utbyte av bästa metoder främjas** i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.

Motivering

Utbyte av bästa metoder medför ökade synergieffekter mellan de olika aktörerna och bidrar till att höja programmets effektivitet.

MOTIVERING

Inledning

Efter det första Marco Polo-programmet (för perioden 2003–2006), som antogs med stor majoritet av Europaparlamentet, lägger Europeiska kommissionen nu fram ”Marco Polo II-programmet”.

Principiellt sett baserar det sig på erfarenheterna från det första Marco Polo-programmet (2003–2006), men också på ACT-programmet från 1997. Med tanke på den kollaps som hotar vägtransportsystemet var och förblir programmets intention att främja alternativa och miljövänliga transportsätt och integrera dem bättre i vägtransportsystemet. Detta skulle gynna alla transportsätt och bidra till att få till stånd en hållbar jämvikt i trafiken som är bättre för vår ekonomi och miljö, enligt föredraganden framför allt i känsliga områden, både naturliga sådana och områden skapade av människan.

Redan i det första Marco Polo-programmet sattes enligt kommissionens upplysningar ett mycket ambitiöst mål upp, nämligen att överföra den genomsnittliga förväntade ökningen av den internationella godstrafiken på väg till tre alternativa transportsätt: närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar.

För att vi också i en utvidgad union skall kunna uppnå detta mål och de utmaningar det innebär med tanke på trafikprognoserna, som förutspår en fortsatt ihållande ökning av de godsmängder som skall transporteras, måste nya förslag ges för Marco Polo II-programmet.

Det bör påpekas att den föreslagna budgeten vid tidpunkten för upprättandet av denna text är beroende av att budgetplanen antas. Om den föreslagna budgeten minskas i samband med detta förfarande måste beloppen i förslaget naturligtvis justeras i enlighet med detta.

Marco Polo II - en kort översikt. Vad kommer att ändras?

Σ **Finansieringsram** (under förutsättning att beloppet på 740 000 000 EUR som föreslås i budgetplanen (2007–2013) godkänns): 106 000 000 EUR per år (det första Marco Polo-programmet hade en budget på 25 000 000 EUR per år).

Σ **Geografiskt**: EU:s 25 medlemsstater, dess kandidatländer, EFTA och EES-länderna och de östliga grannländerna Ryssland, Vitryssland, Moldavien, Ukraina, Balkanstaterna och Medelhavsregionen (Marco Polo I: de 15 medlemsstaterna, de dåvarande kandidatländerna, EFTA och EES-länderna). Om Rumänien och Bulgarien går med i EU kommer EU:s gränser till randstaterna att förskjutas och nya länder kommer i fråga.

Σ **Åtgärdstyper**: Marco Polo I syftade till att överföra ökningen av den internationella godstrafiken på väg till alternativa transportsätt. Marco Polo II går ännu ett steg längre och är avsett att till och med minska de internationella vägtransporterna. Det föreslås därför att ytterligare två åtgärdstyper införs:

- Höghastighetsleder till sjöss: Idén med ”Motorways of the sea” togs upp i den senaste vitboken om en gemensam transportpolitik och beaktades i det första

Marco Polo-programmet enbart inom ramen för trafikomställningsåtgärden och katalysatoråtgärden. I Marco Polo II kommer alltså en separat kategori med åtgärder för höghastighetsleder till sjöss att skapas.

- Trafikundvikande: Här handlar det om att främja en rationalisering av trafiken, logistiken och leverantörskedjorna. Incitament till detta finns sedan länge hos industrin själv; EU:s roll består här snarare i att ge stöd och att utbyta erfarenheter och bästa metoder.

Det bör därtill påpekas att den planerade finansieringen av infrastruktur inte får förväxlas med stödet till utbyggnaden av de transeuropeiska transportnäten. Marco Polo II-programmet är enbart inriktat på mindre kringliggande infrastruktur, har endast kort- och medellångsiktiga mål och är efterfrågestyrt. Åtgärder som gäller järnväg och inre vattenvägar prioriteras.

Kriterierna för stödet till det transeuropeiska transportnätet utgör raka motsatsen: det handlar om långfristiga europeiska infrastrukturprojekt som gynnar den ekonomiska och sociala sammanhållningen inom EU och där medlemsstater och myndigheter spelar en framträdande roll.

I Marco Polo II handlar det om företag som har ekonomiska mål. Deras resultat leder därmed till bestående trafikomställningar.

Föredragandens kommentarer

1. Med tanke på dagens läge för vägtransporterna, där lastbilar ofta står timtals i kö och smutsar ned miljön i onödan, delvis också eftersom vårt vägnät inte är dimensionerat för den ökande trafiken, kan föredraganden endast helt och fullt stödja och samtycka till Marco Polo II-programmets ambitiösa mål. Det finns alternativa transportsätt, som dock av olika orsaker inte används tillräckligt mycket.

Trafiken bör organiseras på ett bättre och mer hållbart sätt och överföras till transportsätt som påverkar människa och miljö så lite som möjligt. Detta är ännu viktigare i känsliga områden som till exempel storstads- och bergsregioner.

2. Föredraganden har lagt fram ett antal ändringsförslag som syftar till att sänka de lägsta stödbeloppen för ett deltagande i de olika åtgärdstyperna. Detta skulle göra det möjligt för små och medelstora företag att delta i dessa. De belopp som kommissionen har föreslagit förefaller föredraganden ganska höga, och enligt resultaten av en utfrågning om detta utgör de också ett nästintill oöverstigligt hinder för små och medelstora företag.

Eftersom små och medelstora företag på grund av sin flexibilitet har en stor potential av innovativa krafter, som man ofta inte inser, skulle en sänkning av de lägsta stödbeloppen göra det möjligt att utnyttja denna potential och använda sig av dess uppnådda resultat i åtgärden för ”gemensamt lärande”.

Naturligtvis bör inte beloppen sättas alltför lågt eftersom en kritisk massa fortfarande måste upprätthållas för att bespara kommissionen alltför mycket pappersarbete (de planerade årliga beloppen har ju mer än fyrdubblats) så att inte huvudmålet, det vill säga trafikomställningen, förloras ur sikte.

3. Något som särskilt bör framhävas är den av kommissionen beräknade hävstångseffekten av de medel som betalas ut inom ramen för Marco Polo II-programmet: man räknar med att 20–21 miljarder tonkilometer kan överföras till andra transportsätt eller undvikas. Dessa 20–21 miljarder tonkilometer utgör den beräknade årliga ökningen av vägtransporterna, vilket för budgetplanens sammanlagda period (2007–2013) innebär 144 miljarder tonkilometer, som enligt beräkningarna skulle orsaka ytterligare externa kostnader på 5 000 000 000 EUR. Om dessa 5 000 000 000 EUR sparas in med hjälp av Marco Polo II-programmets finansiella medel och de 13 000 000 EUR som har avsatts för förvaltnings- och personalkostnader ($740\,000\,000 + 13\,000\,000 = 753\,000\,000$) uppnår man en hävstångseffekt på 6 EUR i insparade externa kostnader för varje använd euro. Detta är en betydande summa även om det bara rör sig om externa kostnader.

Det är viktigt att denna effekt har eller får en permanent karaktär och inte försvinner när EU-stödet upphör. Därtill bör man ta hänsyn till att gods som ändå var tänkt att fraktas via järnväg inte inbegripits i projektet, i annat fall skulle det ge en felaktig bild av huruvida projektet skulle lyckas eller inte.

4. Här bör man också understryka de inre vattenvägarnas roll. Detta transportsätt erbjuder avsevärda möjligheter till att få bort godstransporterna från vägarna och är det i särklass mest miljövänliga. Särskilt utmärkande är splittringen i denna sektor och dess mycket traditionella karaktär. Mer samarbete skulle gynna sektorn och ge den fler tillfällen att utnyttja sina möjligheter.

Dessa egenskaper har en negativ effekt på ansökningar om Marco Polo-projekt och därför bör både sektorn och kommissionen försöka övervinna dessa problem för att se till att de inre vattenvägarna kan delta i projekt.

5. Föredraganden anser att den nya kategorin Höghastighetsleder till sjöss bör betonas särskilt. Det faktum att en ny kategori har skapats för detta visar att vi blir mer och mer tvungna att utveckla ett sameuropeiskt koncept för trafiksektorn där alla aktörer måste utveckla sin potential. Detta skulle gynna såväl konsumenterna som vår egen ekonomi och miljö.

Genom att inrätta lämpliga höghastighetsleder till sjöss kan man omdirigera trafikflöden som annars rör sig över land på ett strategiskt sätt och föra dem närmare sina mål.

För att få en bättre bild av potentialen hos denna åtgärdstyp kan man titta på tabell 16 i kommissionsdokumentet. Vidare frågar sig föredraganden varför andelen lyckade projekt (55 procent) uppskattas så lågt.

6. Ett antal ändringsförslag har lagts fram som syftar till att gestalta Marco Polo II-programmet så att de ytterligare formaliteter som krävs för intermodal trafik reduceras till ett minimum. Det görs och kommer i framtiden att göras insatser inom kommissionen för att så långt det är möjligt förenkla tullförfaranden, försäkringsförfaranden och andra förfaranden. Det är önskvärt att dessa resultat sedan integreras i Marco Polo II-programmet och att detta därmed kan tjäna som ett demonstrationsprojekt.

14.7.2005

YTTRANDE FRÅN BUDGETUTSKOTTET

till utskottet för transport och turism

över förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)
(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

Föredragande: Janusz Lewandowski

KORTFATTAD MOTIVERING

Syftet med Europaparlamentets och rådets förslag till förordning är att inrätta ett finansiellt instrument kallat Marco Polo II-programmet. Detta program skall minska trafikstockningarna, förbättra transportsystemets miljöprestanda och stärka de intermodala transporterna för att därigenom bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. Programmet skall löpa från den 1 januari 2007 till den 31 december 2013.

Europeiska unionens transportsystem kommer att ställas inför svåra utmaningar under det kommande decenniet. Godstrafiken på väg i Europeiska unionen förväntas öka med mer än 60 procent fram till 2013 och en fördubbling förväntas i de tio nya medlemsstaterna fram till 2020. Detta leder till trafikstockningar, miljöförstöring och olyckor. Det kan också försämra den europeiska industrins konkurrenskraft, eftersom industrins leverantörskedjor behöver ett kostnadseffektivt och tillförlitligt transportsystem. Under dessa omständigheter krävs det att större vikt läggs vid intermodalitet.

Marco Polo stöder kommersiella åtgärder på marknaden för godstransporttjänster. Detta stöd skiljer sig därför från det stöd som utgår genom forsknings- och utvecklingsprogrammen och programmet för transeuropeiska nät. Marco Polo främjar projekt för överföringar från ett transportsätt till ett annat inom alla segment på godsmarknaden, inte bara avseende kombinerade transporter. Programmet kan också finansiera åtgärder som omfattar tredje länder. Med hänsyn till subsidiaritetsprincipen kommer dock fokus att ligga mer på internationella än på nationella projekt. Det främsta syftet med Marco Polo är att bidra till att den förväntade ökningen av den internationella godstrafiken på väg ställs om till alternativa transportsätt.

För att bemöta dessa svårigheter föreslås härmed ett reviderat Marco Polo II-program för

nästa budgetperiod (2007–2013). Programmet bygger på mekanismerna i det första Marco Polo-programmet, men kommissionen föreslår också två nya åtgärdestyper: åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss och trafikundvikandeåtgärder. De bör, faktiskt, kunna leda till en minskning i den internationella godstrafiken på väg, mycket eftersträvad av både medborgarna och industritransportanvändarna. Marco Polo II-programmet utvidgar också programmets tillämpningsområde till unionens alla grannländer. Programmet betonar järnvägstransporternas roll och klargör i vilken mån vissa infrastrukturåtgärder omfattas.

Kommissionen föreslår ett totalt budgetanslag på 740 miljoner euro för perioden 2007–2013, dvs. omkring 106 miljoner euro per år. Den årliga fördelningen framgår av följande tabell:

	miljoner euro											
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totalt
Åtaganden	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Betalningar	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

Effekterna avseende personal uppgår till totalt 13 miljoner euro, vilket motsvarar ca 1,8 miljoner euro per år.

ÄNDRINGSFÖRSLAG

Budgetutskottet uppmanar utskottet för transport och turism att som ansvarigt utskott infoga följande ändringsförslag i sitt betänkande:

Förslag till lagstiftningsresolution

Ändringsförslag 1 Punkt 1a (ny)

1a. Europaparlamentet betonar att de anslag för perioden efter 2006 som anges i lagstiftningsförslaget är beroende av vilket beslut som fattas om nästa fleråriga finansieringsram.

Ändringsförslag 2 Punkt 1b (ny)

1b. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att, så snart nästa fleråriga finansieringsram har antagits, i förekommande fall lägga fram ett förslag till justering av programmets referensbelopp.

Motivering

Referensbeloppet för finansieringsramen kan inte fastställas förrän ett beslut har fattats om budgetplanen. Så snart ett beslut har fattats skall kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag om att fastställa referensbeloppet med iakttagande av taket i berörd finansieringsram.

Förslag till förordning

Kommissionens förslag¹

Parlamentets ändringar

Ändringsförslag 1 Artikel 11

Finansieringsramen för genomförandet av Marco Polo II-programmet under **perioden 1 januari 2007–31 december 2013** skall vara 740 miljoner euro.

De årliga anslagen kommer att anslås av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Den vägledande finansieringsramen för genomförandet av Marco Polo II-programmet under **sjuårsperioden från den 1 januari 2007** skall vara 740 miljoner euro.

De årliga anslagen kommer att anslås av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Motivering

Referensbeloppet för finansieringsramen är endast vägledande fram till dess att ett beslut har fattats om budgetplanen. Så snart ett beslut har fattats skall kommissionen lägga fram ett lagstiftningsförslag om att fastställa referensbeloppet med iakttagande av taket i berörd finansieringsram (se ändringsförslaget i lagstiftningsresolutionen).

¹ Ännu ej offentliggjort i EUT.

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)
Referensnummer	KOM(2004)0478– C6-0088/2004 – 2004/0157(COD)
Ansvarigt utskott	TRAN
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	BUDG 22.2.2005
Förstärkt samarbete	
Föredragande av yttrande Utnämning	Janusz Lewandowski 26.10.2004
Behandling i utskott	14.7.2005
Antagande av ändringsförslag	14.7.2005
Slutomröstning: resultat	för: 20 emot: nedlagda röster:
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Lidia Joanna Geringer de Oedenberg
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)	

ÄRENDETS GÅNG

Titel	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)			
Referensnummer	KOM(2004)0478– C6-0088/2004 – 2004/0157(COD)			
Framläggande för parlamentet	15.7.2004			
Ansvarigt utskott Tillkännagivande i kammaren	TRAN 22.2.2005			
Rådgivande utskott Tillkännagivande i kammaren	BUDG 22.2.2005	CONT 22.2.2005	ENVI 22.2.2005	
Inget yttrande avges Beslut	CONT 23.3.2005	ENVI 1.9.2004		
Förstärkt samarbete Tillkännagivande i kammaren				
Föredragande Utnämning	Rienhard Rack 7.9.2004			
Tidigare föredragande				
Förenklat förfarande – beslut				
Bestridande av den rättsliga grunden JURI:s yttrande				
Ändrad anslagstilldelning BUDG:s yttrande	BUDG 14.7.2005			
Samråd med Europeiska ekonomiska och sociala kommittén – beslut i kammaren	9.3.2005			
Samråd med Regionkommittén – beslut i kammaren	-			
Behandling i utskott	23.11.2004	15.3.2005	15.6.2005	13.9.2005
Antagande	22.11.2005			
Slutomröstning: resultat	+: 40	-: 2		
	0: 1			
Slutomröstning: närvarande ledamöter	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 Natrass, 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 Zile			
Slutomröstning: närvarande suppleanter	Zsolt László Becsey, Markus Ferber, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Sepp Kussstatscher, Willem Schuth			
Slutomröstning: närvarande suppleanter (art. 178.2)				
Ingivande	15.12.2005			