



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 24.07.1996

KOM(96) 335 slutlig

96/0207 (SYN)

KOMMISSIONENS MEDDELANDE

om ett åtgärdsprogram för att främja kombitransporter av varor

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

om beviljande av ekonomiskt stöd till åtgärder för att främja kombitransporter av varor

(framlagt av kommissionen)

KOMMISSIONENS MEDDELANDE

om ett åtgärdsprogram för att främja kombitransporter av varor

INLEDNING

1. För att kunna utvecklas behöver Europeiska gemenskapen ett pålitligt och integrerat transportsystem för hela Europa. För genomförandet av handeln och för att garantera människors rörlighet måste det europeiska transportsystemet både vara effektivt och uppfylla allmänna ekonomiska och sociala kriterier, däribland miljöskydd och säkerhet för användarna och tredje part.
2. Kombinerade transporter är i stort sett detsamma som transport av varor med intermodal transportutrustning med hjälp av minst två olika transportsätt utan avlastning av varorna under resan. Den del som utgör transport på väg bör vara så kort som möjligt. Ett sådant transportsystem kan bli av avgörande betydelse i ett effektivt intermodalt transportsystem. Transportsätten konkurrerar här på jämlik nivå, eftersom användaren betalar alla interna och externa kostnader för det transportsätt som han väljer. Samarbete mellan transportsätten förekommer också och bildar tillsammans den intermodala transportkedjan, varvid de enskilda transportsätten väljs för den del av resan där de är mest konkurrenskraftiga. Generellt sett innebär detta transporter på landsväg för den inledande och avslutande transportsträckan, medan järnväg, pråm eller maritima transportsätt väljs för de längre sträckorna.
3. De kombinerade transporterna spelar emellertid inte någon sådan roll ännu. Gemenskapens kombitransportnät är ofta underutnyttjat och de kombinerade transporterna utgör ännu inte någon effektiv konkurrens med landsvägstrafiken på längre sträckor. Anledningen till det är i huvudsak följande:
 - För många av vägsträckorna har inte priset för vägtransporter helt anpassats till de totala sociala kostnaderna för trafikstockning, säkerhet och konsekvenser för miljön. I många fall erbjuder transporterna på väg därför lägre priser än de kombinerade transporterna. Vägtransporterna är billigare, eftersom de inte ställer krav på dyr omlastning och intermodal utrustning, som inte kan användas vid vanlig vägtransport.
 - Kombitransportens servicekvalitet kan inte alltid konkurrera med vägtransportens. De krav på omlastning som ställs på kombitransporterna innebär därför ett hot mot deras konkurrenskraft vad gäller transiteringstiden. Den datateknik som behövs för uppföljning, fakturering och andra avancerade kundtjänster i samband med en transport över en lång transportsträcka i Europa, i vilken flera olika operatörer och transportsätt är inblandade och som utförs av människor som talar olika språk, är fortfarande ofta otillfredsställande jämfört med vägtransporter. Kombitransporter anses dessutom ofta vara mindre tillförlitliga än vägtransporter.
4. Ett steg i riktning mot det faktiska införandet av ett intermodalt system är att öka användningen av kombitransporter. Att belägga varje transportsätt med de kostnader som faktiskt tillkommer dem är ett långsiktigt mål. Det kan endast uppnås gradvis,

eftersom såväl transportsystemet som användarna behöver tid på sig för att anpassa sig till denna förändring. På kort sikt kan en ökad användning av kombinerade transporter bli verklighet genom förbättrade resultat inom de givna ramarna och genom att åtgärder vidtas mot de brister som är kända. Åtgärder från medlemsstaternas sida på detta område är helt visst betydelsefulla. Eftersom kombitransporterna i allmänhet sträcker sig över längre avstånd och ofta passerar genom flera länder har det varit nödvändigt med ett initiativ från Europeiska gemenskapens sida för att främja det internationella samarbetet mellan marknadens parter i syfte att förbättra de kombinerade transporterna.

5. 1992 inledde kommissionen därför ett program som skulle visa att kombitransporterna kan stå sig i konkurrensen, även under gällande regelmässiga och ekonomiska förhållanden, och leda över trafiken från vägtransporter till andra transportsätt som skulle kunna vara både ekonomiskt genomförbara och fördelaktiga när det gäller säkerhet och miljö. Detta program kallades PACT-programmet: pilotåtgärder för de kombinerade transporterna.
6. Detta program börjar nu gå mot sitt slut. Ett nytt PACT-program har föreslagits i form av en rådsförordning med en total budget av 35 miljoner ecu under perioden 1997-2001. En intern utvärdering av det första PACT-programmet har nyligen genomförts av kommissionens tjänstegrenar. Det första PACT-programmet hade inte någon särskild målsättning. Det fastställde nämligen inte några konkreta åtgärder för att uppnå den allmänna målsättningen att bidra till en ökad användning av kombitransporterna. Det saknas även uppgifter från oberoende experter om konsekvenserna av PACT. Ett ganska stort antal projekt synes emellertid ha haft uppmuntrande resultat. Två av de viktigaste slutsatserna av den interna utvärderingen av det första PACT-programmet förtjänar att omnämnas: Det allt större behovet av offentliga investeringar i intermodal transportutrustning och behovet av ekonomiskt stöd till den kommersiella tillämpningen av forskningsresultaten.

Syftet med den föreslagna förordningen är att ta itu med de svårigheter som man stött på vid utvärderingen av det första PACT-programmet genom att garantera att det nya PACT-programmet

- har en klart definierad målsättning
- erbjuder en bättre ram för kontroll och utvärdering.

Den allmänna målsättningen förblir alltså densamma: att bidra till ökad användning av kombitransporter, där detta är ekonomiskt genomförbart på lång sikt. Målet med det nya PACT-programmet bör framför allt vara att bemöta nackdelarna med de nuvarande kombitransporterna. Dessa mål är i korthet följande:

- Att öka kombitransporternas konkurrenskraft i förhållande till landsvägtransporterna, både när det gäller pris och kvalitet på service.
- Att främja användningen av avancerad teknik i samband med kombitransporterna.

- Att förbättra företagens tillgång till kombitransporter oavsett deras storlek. Detta innebär ökad konkurrens vid tillhandahållandet av kombitransporttjänster och verkar därmed främjande för konkurrenskraften.
7. I detta meddelande behandlas de befintliga pilotåtgärderna (avsnitt A), innehållet i det nya PACT-program som kommer att följa (avsnitt B) och riktlinjer för framtida åtgärder för att främja de kombinerade transporterna (avsnitt C). Därefter följer ett förslag till en rådsförordning om beviljande av ekonomiskt stöd till åtgärder för att främja kombinerade varutransporter. I bilagan anges de viktigaste resultaten av de projekt som finansierats genom pilotprogrammen under åren 1992 - 1995.

A.DE NUVARANDE PILOTÅTGÄRDERNA (PACT)

8. Pilotåtgärderna på kombitransportområdet (PACT) inleddes 1992 på grundval av ett beslut från kommissionen⁽¹⁾. Syftet med åtgärderna som planerades för en period av fem år var att undersöka åtgärdsbehovet och var en del av det arbetsprogram för kombitransporter som kommissionen lade fram för rådet 1992 (KOM(92)230)⁽²⁾. PACT som inrättades på försöksbasis tilldelades endast en liten budget: 1,963 miljoner ecu 1992, 2,9 miljoner ecu 1993, 4,395 miljoner ecu 1994 och 4,1 miljoner ecu 1995. 5 miljoner ecu har anslagits för 1996.
9. Syftet med PACT var att bidra till en ökad användning av kombitransporter på land som ett alternativ till de transporter som endast går på landsväg. Det ingick i det allmänna program som kommissionen hade lagt fram för rådet⁽³⁾ och som hade utformats som ett komplement till och ett stöd för åtgärderna att inrätta ett transeuropeiskt nätverk. Vid utarbetandet av programmet framkom att kombitransporterna hade följande brister jämfört med transporterna på landsväg:
- De potentiella kundernas ovillighet att använda denna form av transporter, vilket framför allt beror på den dåliga kvaliteten på service och på att detta transportsätt betingar ett högre pris än transporterna på landsväg.
 - Övergång från vägtransporter till kombitransporter innebär investeringar i särskild utrustning som inte kan återanvändas i samband med transporter på landsväg om problem med transporterna på järnväg eller till sjöss skulle uppstå.

⁽¹⁾ Kommissionens beslut 93/45/EEG av den 22 december 1992 om ekonomiskt stöd till pilotprojekt beträffande kombinerade transporter. EGT nr L 16, 25.1.1993.

⁽²⁾ KOM(92)230 slutlig, 11 juni 1992.

⁽³⁾ Idem.

De befintliga kombitransportnäten var och är alltså underutnyttjade. Det har funnits ett behov av att öka användningen av dem samtidigt som man på längre sikt inför de felande länkarna efter antagande av rådets beslut om det transeuropeiska nätet för kombinerade transporter⁽⁴⁾.

10. PACT-programmet har inriktats på kortsiktiga åtgärder för att förbättra kvaliteten på service vid kombitransporter och som ett komplement till forskning eller investeringar. För att kraven på europeisk sida skall kunna uppfyllas och hänsyn tas till konkurrensreglerna har ekonomiskt stöd inom ramen för PACT-programmet lämnats sådana projekt som syftar till att förbättra resultaten för kombitransporterna på den aktuella leden. Det har stått öppet för alla operatörer som önskat delta i projektet och som är beredda att investera i det.

Programmet omfattar medlemsstaternas territorium. Pilotåtgärderna har också kunnat röra kombitransportförbindelser utanför gemenskapen när detta varit berättigat på grund av en omfattande trafik till eller från gemenskapen.

11. PACT-programmet har varit riktat mot kombitransporter på järnväg/landsväg eller på inre vattenvägar/landsväg. När en överfart sjövägen utgör en gemenskapsregions enda möjliga tillfartsväg till gemenskapens territorium har denna också omfattats av programmet. Detta har bland annat varit fallet med förbindelseleden Nordeuropa - Italien - Grekland -, Irland - Förenade kungariket - Frankrike (via tunneln under Engelska kanalen) och leden Tyskland - Finland.
12. På fyra år har PACT finansierat 65 projekt på 22 förbindelseleder, därav 11 per järnväg/landsväg, 5 på de inre vattenvägarna och 6 inkluderade överfart sjövägen. 17 berörde endast gemenskapens territorium (inbegripet Österrike, Sverige och Finland före dessa staters anslutning) och 5 inbegrep en del utanför gemenskapen, i Schweiz eller länderna i Central- och Östeuropa (Polen, Tjeckien och Slovenien). Projekten leddes av offentliga organ (ministerier, järnvägar), halvofficiella organ (autonoma hamnar, vid de inre vattenvägarna eller vid havet) och privata organ (kombitransportföretag, handelskammare). 1995 mottog kommissionen 57 projekt med ansökningar om anslag på totalt närmare 20 miljoner ecu, av vilka endast 4,1 miljoner ecu kunde beviljas från PACT-budgeten och 0,4 miljoner ecu från den budget som är avsatt för åtgärder för transportförbindelserna med tredje land. I bilaga I lämnas närmare uppgifter om detta samt en översikt av programmet under de senaste fyra åren.
13. PACT utformades som ett stöd till företagen. Av den anledningen har man strävat efter att i största möjliga utsträckning överlåta initiativen till projekten till operatörerna och att göra förfarandena snabba och smidiga. I gengäld har det inom ramen för PACT-programmet organiserats informationskampanjer för att ge publicitet åt verksamheten. Framför allt har strukturer för löpande och noggranna kontroller upprättats: Kommissionen granskar att förslagsställarna verkligen bemödar sig om att

⁽⁴⁾ Rådets beslut 93/628/EEG av den 29 oktober 1993 om skapandet av ett transeuropeiskt nät för kombinerade transporter. EGT nr L 305, 10.12.1993, s. 1.

finansiera den del av projektet som inte erhåller stöd, de berörda medlemsstaterna skall lämna sitt medgivande och samråd ske med övriga parter, kontroll av projektets framskridande och av de faktiska utgifterna efter halva tiden, teknisk och finansiell översyn av vart och ett av projekten vid utgången av varje år (inbegripet kontroll av fakturorna och av de finansierade åtgärderna).

14. PACT lanserades som ett försök. Av den anledningen lämnades ett ganska brett spelrum för de åtgärder som skulle kunna komma i fråga för stöd. I kommissionens beslut godkändes tre kategorier av åtgärder: preliminära undersökningar om frågor gemensamma för alla de projekt som skulle erhålla 100 % stöd efter ett anbudsförfarande, genomförbarhetsstudier av en särskild försökssträcka som skulle erhålla 50 % stöd och nyskapande åtgärder som skulle erhålla 30 % stöd. PACT har i själva verket endast finansierat en enda undersökning till hundra procent (om de intermodala terminalerna) och 32 genomförbarhetsstudier. 77,86 % av budgeten för de fyra åren 1992 - 1995 avsattes till direkta åtgärder och de nyskapande åtgärdernas andel ökade jämfört med studierna och uppgick 1995 till 97 %.

B.DET NYA PACT-PROGRAMMET

15. Det nya PACT-programmet kommer att omfatta ett strukturellt program grundat på en förordning. Med det första PACT-programmet ökade antalet ansökningar om anslag enligt PACT kraftigt. Från 1994 har budgeten således aldrig varit tillräcklig för att tillmötesgå de mest hållbara projekten. 1995 tvingades kommissionen till och med att temporärt stoppa eller uppskjuta befintliga projekt för att göra det möjligt att åtminstone introducera några nya förbindelser, exempelvis till de nya medlemsstaterna. I det nya PACT-programmet måste i första hand dessa krav uppfyllas.
16. Den smidighet som karakteriserar pilotåtgärderna bidrar till att förklara deras dragkraft på den privata sektorn, särskilt på de små och medelstora transportföretagen⁽⁵⁾. Det förfarande som föreslås här grundar sig på det som tillämpas för närvarande. Detta innebär att alla ekonomiska aktörer, såväl privata som offentliga, inbegripet de offentliga myndigheterna, kan överlämna ett projekt direkt till kommissionen. Kommissionen undersöker i förväg om den direkt berörda medlemsstaten går med på förslaget och gör en bedömning av det. En kommitté av nationella experter som utnämns av de femton medlemsstaternas regeringar (den kommitté av typ II a som avses i rådets beslut av den 13 juli 1987) granskar varje år de mottagna projekten och yttrar sig över dem. Kommissionen administrerar därefter de projekt som valts ut av kommittén och lämnar varje år en rapport om genomförandet av det föregående årets

⁽⁵⁾ Enligt kommissionens meddelande om små och medelstora företag KOM(96)261 är följande kriterier avgörande för om ett företag skall anses tillhöra kategorin små och medelstora företag:

- Det skall ha högst 250 anställda.
- Det skall ha en årlig omsättning av högst 40 miljoner ecu eller en årlig balansräkning på högst 27 miljoner ecu.
- Högst 25 % av kapitalet får ägas av ett eller flera företag som inte är små eller medelstora.

projekt till denna. I likhet med vad som tidigare varit fallet har experterna endast rådgivande funktion, men kommissionen har i princip alltid följt deras råd. Mot bakgrund av det ökade antalet ansökningar och behovet att sprida utgifterna över hela året kommer förslagen i fortsättningen att granskas två gånger om året i stället för en gång. I finansieringsöversikten fastställs därför två möten per år.

17. Pilotåtgärderna kan, genom att bidra till spridningen av tekniker eller genom att bevisa att de förbindelseleder som på förhand titt sig svåra i själva verket är möjliga att genomföra, övertyga tidigare motvilliga operatörer och uppmuntra till andra projekt genom en snöbollseffekt. Det är därför viktigt att garantera stor spridning av projektresultaten och att ge programmen stor publicitet. Kommissionen har därför vidtagit åtgärder för att offentliggöra åtgärderna och kommer att intensifiera informationerna till allmänheten. Alla rapporter skall också vara offentliga, utom den ekonomiska rapporten som omfattas av affärssekretessen, och alla projekt skall vara öppna, vilket innebär att potentiella parter som konkret önskar delta i ett projekt som erhåller PACT-stöd skall kunna göra detta på samma villkor som de operatörer som redan är parter i projektet, givetvis under förutsättning att villkoren är lika. För att inte ge upphov till en förmånsbehandling som skulle strida mot konkurrensreglerna skall slutligen varje förslag som är genomförbart och konkurrerar med ett annat redan lanserat projekt vara berättigat till samma villkor, vilket innebär att hela PACT-programmet måste ha en tillräckligt stor budget.
18. När det gäller stödberättigade åtgärder dras i den här föreslagna förordningen lärdom av det nuvarande PACT-programmet, i vilket det fastställs att det skall vara möjligt att erhålla 100 % stöd för preliminära undersökningar av frågor som är gemensamma för alla projekt. Mot bakgrund av den utpräglat praktiska målsättningen med programmen har denna möjlighet i själva verket tillämpats i allt mindre utsträckning under de gångna åren. Åtgärden finns därför inte med i det här förslaget.

Det bör påpekas att sådana undersökningar alltså är möjliga inom DG VII:s allmänna budget för undersökande verksamhet i enlighet med det vanliga anbudsförfarandet⁽⁶⁾. I gengäld har stödet på 50 % för genomförbarhetsstudier av en specifik försökssträcka bibehållits, för att de olika parterna i den intermodala sektorn av ett projekt skall kunna vara med redan från början.

19. De nyskapande åtgärderna är givetvis fortfarande den viktigaste delen av programmet. Som regel kan dessa åtgärder finansieras under en period av upp till tre år. Det nya PACT-programmet som är en direkt fortsättning på de tidigare pilotåtgärderna har därför som målsättning att förbättra kombitransporternas konkurrenskraft genom att stödja pilotåtgärder. Detta leder även till en politik som syftar till ett mera balanserat intermodalt transportsystem än det nuvarande. Följaktligen föreslås att gemenskapsstöd skall beviljas i form av subventioner till nyskapande åtgärder under en begränsad tidsperiod, så att stödet begränsas till nyinvesteringar och inte till subventioner av den

⁽⁶⁾ Det erinras om att de undersökningar som erhållit 100 % stöd i de nuvarande pilotprogrammen, till skillnad från övriga undersökningar eller åtgärder, har omfattats av kommissionens vanliga förfaranden, särskilt kravet på ett anbudsförfarande.

vanliga verksamheten. Vidare föreslås en förenkling av förfarandena för tillträde till programmen. Ett viktigt kriterium vid utvärderingen av förslagen och deras prioriteringsordning blir analysen av förhållandet mellan stödbeloppet och gemenskapens vinster i form av säkerhet, miljö och en ändring av trafikflödet, särskilt när det gäller att på bästa sätt ta till vara de begränsade ekonomiska resurserna.

20. I det gamla PACT-programmet erhöll de nyskapande åtgärderna högst 30 % i stöd. Definitionen av åtgärderna lämnades avsiktligt öppen, eftersom syftet med dem var just att undersöka vad marknaden önskade och vad som behövdes. De fyra år som programmet har varit i bruk visar i själva verket att behoven är mångskiftande, men följande fyra viktiga kategorier av åtgärder har mottagit stöd:

- a) Investering i materiel (särskild järnvägs- eller landsvägsutrustning för kombinerade transporter) och i utrustning för omlastning på terminaler (portalkranar, fasta eller rörliga kranar m.m.).
- b) Kommersiell drift av ny teknik, särskilt teknik som är provad inom ramen för de nationella eller europeiska forskningsprogrammen.
- c) Medfinansiering av kostnaderna för tillträde till infrastrukturen, under förutsättning att bidraget inte överstiger de marginella kostnaderna för tillträde till infrastrukturen för de kombitransporttjänster som omfattas av pilotåtgärden.
- d) Alla åtgärder som rör logistik och utbildning.

Med den föreslagna förordningen blir således en hel del flexibilitet i användningen möjlig även i fortsättningen, även om det föreslagna programmet fortfarande kommer att finansiera fasta åtgärder och vissa variabla driftskostnader, med undantag av personalkostnader, kostnader för energiförbrukning och för att täcka ekonomiska förluster. Subventionernas löptid kommer slutligen att vara begränsad, eftersom prestationsmålen måste uppnås med varje projekt och de senare måste vara tillräckligt konkurrenskraftiga vid utgången av tidsfristen för att inte behöva stå för tjänster som inte är ekonomiskt lönsamma på lång sikt.

21. Igångsättningen av ett projekt kan visserligen ge upplysningar om vilka ändringar som skall göras på nätet, men anläggandet och upprättandet av nätverk skall hänföras till infrastrukturpolitiken (transeuropeiska nät) för vilka anslag tas från en annan budget. Åtgärder för anläggande och upprättande av infrastruktur⁽⁷⁾ är därför undantagna från PACT:s tillämpningsområde. Samma sak gäller forskningen där det finns ett särskilt europeiskt transportprogram⁽⁸⁾, i förhållande till vilket PACT tillhör ett senare stadium.

⁽⁷⁾ Dessa åtgärder för anläggande av infrastruktur och utveckling omfattas av rådets förordning (EG) nr 2236/95 av den 18 september 1995, EGT nr L 228 av den 23 september 1995, s.1.

⁽⁸⁾ Rådets beslut nr 94/914/EG av den 15.12.1994 om ett särskilt program för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet (1994 - 1998). EGT nr L 361 av den 31.12.1994.

22. Syftet med PACT är att, som ett alternativ till de rena landsvägtransporterna, främja kombitransporter som kan konkurrera i kvalitet och på sikt även när det gäller priser. Det tidigare PACT-programmet omfattade transporter på de inre transportvägarna (järnväg/landsväg/inre vattenvägar). Sjötransport kom endast i fråga när denna utgjorde den enda möjligheten för en region inom gemenskapen att nå de övriga delarna av gemenskapens territorium. Med den nya förordningen vars strävan är att uppnå intermodalitet utökas kategorierna till att omfatta även korta sjötransporter under förutsättning att målsättningen med PACT respekteras nämligen att införa ett alternativ till landsvägtransporterna.
23. Den årliga budgeten för det tidigare PACT-programmet uppgick till 2 - 5 miljoner ecu. En höjning av budgeten föreslås av följande skäl:
- På senare tid har förslag till projekt som skall finansieras genom PACT-programmet i allt högre grad kommit från icke traditionella företag, dvs från transportföretag som är nya på marknaden för kombitransporter eller till och med från företag som bildats för att möta dessa nya behov. Det står klart att denna tendens kommer att förstärkas ytterligare under de kommande tre åren, något som kan sättas i samband med det ökade tillträdet till de järnvägsnät som infördes genom direktiv 91/440/EEG. En konsekvens blir emellertid att anslagen för det nya PACT-programmet måste höjas avsevärt.
 - Dessutom är en stor del av den intermodala vagnparken föråldrad och de nationella järnvägsbolagen mer och mer obenägna att investera i utrustning, vilket leder till ett ökat behov hos de intermodala transportbolagen att få tillgång till särskilda vagnar för att kunna klara den potentiella ökningen av trafiken. Med en höjning av budgeten borde det bli möjligt att påskynda införandet av den nya vagnparks- och omlastningsteknik som tas fram inom ramen för det fjärde ramprogrammet om forskning (1994 - 1998), särskilt det europeiska programmet för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet⁽⁹⁾.
24. I likhet med det tidigare PACT-programmet medges genom det nya programmet projekt utanför gemenskapen, även projekt som leds av privata företag som inte är etablerade inom det berörda landets territorium, under förutsättning att det kan styrkas att den berörda leden står för en betydande del av trafiken till eller från gemenskapen och att det stödberättigade företaget erbjuder tillräckliga garantier för sitt anseende och att det förfogar över ekonomiska resurser.
25. Flera nya kontrollåtgärder införs med den föreslagna förordningen, samtidigt som grunddragen i det befintliga systemet bibehålls. Principen är att tillträdet till programmet (som måste vara öppet för alla operatörer, även de små och medelstora företagen) underlättas, samtidigt som en sträng kontroll av genomförandet införs.

⁽⁹⁾ Rådets beslut nr 94/914/EG av den 15 december 1994 om ett särskilt program för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet (1994 - 1998). EGT nr L 361, 31.12.1994.

Ansökningsförfarandet har förenklats i så stor utsträckning som möjligt och stora ansträngningar har gjorts, och kommer att göras, för att ge publicitet åt programmet och för att öka dess öppenhet. När programmet väl har igångsatts, kommer kommissionen, å andra sidan, att kontrollera hur det framskrider minst var sjätte månad och kommer inte att reglera utgifterna förrän man har fått bevis för att arbetet har utförts. I förslaget fastställs slutligen en begränsad giltighetstid för programmet, för att undvika en situation där man står inför ett permanent stöd. Den allmänna målsättningen med denna åtgärd är att bidra till en ökad användning av kombitransporterna. Vid utgången av den femårsperiod som föreskrivs i förordningen måste en utvärdering göras om programmet har uppfyllt målsättningen.

FRAMTIDA UTMANINGAR

26. En av målsättningarna med den intermodala politik som förs i Europa är att uppväga de nuvarande kommersiella nackdelarna med kombitransporterna som beror på att otillräcklig hänsyn tas till den sociala kostnadsdelen i transportpriserna. Det rör sig om en långsiktig process som syftar till ett återinförande av de verkliga transportkostnaderna. De åtgärder som föreskrivs i PACT-programmet och som föreslås här är endast ett av de instrument som är möjliga. Ett annat kan vara att upprätta ett liknande instrument på nationell nivå. Kommissionen har genomfört en generell granskning av principerna och riktlinjerna för statligt stöd på transportområdet och överväger bland annat eventuella åtgärder på kombitransportområdet.
27. Den första frågan är om det är berättigat att betrakta finansieringen av infrastruktur till järnvägar eller kombitransporter som ett statligt stöd. Mot bakgrund av den princip om fri tillgång till järnvägsnäten som fastställdes i direktiv 91/440⁽¹⁰⁾ bör denna fråga ställas. Detta skulle även kunna gälla intermodala terminaler när dessa ägs av ett offentligt företag och under förutsättning att samma princip om fri tillgång gäller för dem.
28. En annan aspekt som skall beaktas vid statliga stöd är kostnaderna för tillträde till järnvägsinfrastrukturen. På samma sätt som föreslås här undersöks möjligheterna att bevilja statliga stöd, i det här fallet snarare nationella stöd än gemenskapsstöd till avgifterna för tillträde till infrastrukturen på järnvägsområdet för att kompensera de nackdelar som det innebär för järnvägstransporterna (och därmed också för kombitransporterna på järnväg och landsväg) att de sociala kostnaderna i många fall inte beaktas i tillräckligt hög grad när det gäller priserna för landsvägstransporter. Detta gäller endast under förutsättning att stödbeloppet inte gör mer än kompenserar för nackdelen.
29. Det är slutligen även dags att ta itu med det problem som rör överfarter över bergskedjorna. Landsvägsförbindelserna genom Alperna eller Pyrénéerna, som ofta passerar genom ekologiskt känsliga områden kan, med de nuvarande vägpriserna, för närvarande inte utmanövreras av järnvägarna, eftersom de geologiska förutsättningarna

⁽¹⁰⁾ Rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar. EGT nr L 237, 24.8.1991.

är en fördyrande omständighet. Mot bakgrund av de starka kraven på miljö och säkerhet kan det i sådana sällsynta fall bli nödvändigt att ge större stimulans åt den typen av transporter. Detta leder till frågan om statligt stöd för driftskostnader i extrema fall. Det kan under rådande omständigheter leda till att gemenskapens regler för statligt stöd till transportsektorn ändras.

30. Gemenskapsstödet och de statliga stöden kan visa sig nödvändiga även inom ett annat område nämligen när det gäller investeringar i kombitransportutrustning. Särskild intermodal utrustning (containrar, växelflak, plattformar, påhängsvagnar) kan inte återanvändas i landsvägstransporter i händelse av problem, utom till oöverstigliga kostnader, och många företag har helt enkelt inte råd att ta risken. Möjligheterna att ändra de skattesystem som tillämpas på denna typ av utrustning undersöks för närvarande.
31. Det är likaledes nödvändigt att intensifiera åtgärderna för forskning och utveckling. PACT-programmet har visat att den nya tekniken är i behov av ekonomiskt stöd för att kunna tillämpas på de kombinerade transporterna, eftersom företagen inom denna sektor, med undantag av de stora järnvägsbolagen, varken är av den omfattningen eller har de egna resurser som behövs för att själva kunna ta itu med denna verksamhet. Utöver det fjärde ramprogrammet som redan omnämnts i punkt 23 ovan har kommissionen inrättat industriforskningsenheter (bland annat en om intermodalitet (SEK(95)1824). Kommissionen har också föreslagit att verksamheten på detta område skall inriktas på vissa forskningsteman (KOM(96)12) och överväger att ge ut ett meddelande om miljöaspekterna i samband med varutransporter på landsväg, i enlighet med åtgärdsprogrammet på transportområdet⁽¹¹⁾. Detta arbete måste fortsätta. Det nya PACT-program som föreslås här överensstämmer med alla dessa åtgärder, eftersom nya ekonomiska medel ställs till förfogande som ökar effekten av programmen genom att de hjälper till i den senare fasen som rör införandet på marknaden och när det gäller att bevisa att de är kommersiellt genomförbara.
32. Slutligen är det nödvändigt att se bortom unionens gränser. Öppnandet av järnridån har ändrat handelsmönstren, men har samtidigt givit upphov till trafikflöden österut som alltmer överbelastar nätverken i Central- och Östeuropa. Dessa länder som snabbt måste utveckla alternativa transportsätt har ett antal hinder att övervinna: obetydlig eller ingen intermodal utrustning (både när det gäller omlastningar och transporter) och obetydliga ekonomiska medel till investeringar, en vägtransportmarknad som är mycket splittrad samt osmidiga och ineffektiva järnvägsstrukturer. Utvecklingen av intermodala förbindelser är ett av svaren, men upprättandet av infrastrukturer måste åtföljas av åtgärder som främjar användningen av dem. I det avseendet är försöket med PACT inom Europeiska unionen ett bra exempel på vad som är möjligt. Det nuvarande PACT-programmet har redan finansierat åtgärder som rör förbindelser från gemenskapen till Östeuropa (se ovan punkt 12) och det förslag till förordning som lämnas här kommer också att erbjuda en sådan möjlighet. Dessutom undersöker kommissionen nu möjligheten att främja kombitransporter i Central- och Östeuropa (dvs. förbindelser inom detta område) och lämpliga instrument för genomförandet av

⁽¹¹⁾ KOM(95) 302

sådana åtgärder. Den kommer att upprätta en rapport över vilka åtgärder som behövs i länderna i Central- och Österuropa och vilka som skulle vara mest kostnadseffektiva. I förekommande fall kommer kommissionen att utarbeta förslag till utgången av 1996.

För att garantera rörlighet på lång sikt och för att ett effektivt transportsystem skall upprättas måste unionen nu inrikta sina insatser på en intermodal strategi när det gäller varutransporter. Eftersom valet av transportsätt måste ligga hos användarna är det viktigt att förbli lyhörd för operatörernas önskningar och att ge dem de medel som behövs för att få dem att välja kombitransporterna. Detta bör ske genom att man tar bort alla hinder, såväl juridiska som ekonomiska, som skapar svårigheter för de transportsätt som tar största hänsyn till miljön. Om denna politik kommer att lyckas - och det blir allt viktigare - kommer att bero på unionens förmåga att övertyga och hjälpa de ekonomiska aktörerna att följa med i utvecklingen och att utveckla ett globalt och sammanhängande program med åtgärder som främjar intermodala transporter som tar hänsyn till och räknar med våra grannar.

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

om beviljande av ekonomiskt stöd till åtgärder för att främja kombitransporter av varor

Motivering

Förslagets allmänna målsättning

1. Den allmänna målsättningen med detta förslag är att förlänga och utvidga räckvidden för det nu gällande systemet med beviljande av ekonomiskt stöd till pilotåtgärder för att främja kombinerade transporter (PACT⁽¹⁾). PACT infördes på försöksbasis 1992 för en tidsperiod av fem år. Detta förslag som läggs fram då pilotåtgärderna har varit i gång i fyra år innebär att projektet omvandlas till ett program som kommer att löpa under en period av fem år med början 1997. Då programmet nu går in i en fullt operativ fas innebär förslaget att budgetmöjligheterna ökar.
2. I sin resolution av den 30 oktober 1990 om upprättandet av ett europeiskt kombitransportnät⁽²⁾ underströk rådet behovet av bästa möjliga användning av gemenskapens transportresurser samtidigt som kraven på miljöskydd beaktades. En av konsekvenserna måste bli att användningen av kombitransporter ökar. Det är nu ett accepterat faktum att transportpriserna vid alla typer av transporter inte ger en fullständig bild av de kostnader som de enskilda resorna innebär för samhället i form av hänsyn till miljön, säkerhet för användare och tredje part samt trafikstockningar.

Denna situation är till stor nackdel för de kombinerade transporterna och det har därför blivit nödvändigt att införa en politik som kompenserar detta genom att hjälpa sektorn att förbättra sina resultat, särskilt när det gäller organisation och logistik.

3. Detta var tanken bakom kommissionens beslut att lansera PACT-programmet 1992. I det nuvarande förslaget bibehålls huvuddragen i det befintliga pilotprogrammet, men den geografiska räckvidden utvidgas till att omfatta även transporterna till sjöss. Av de erfarenheter som vunnits under de senaste fyra åren framgår det att de viktigaste målen för det ekonomiska stödet i viss mån ändras. Genom förslaget upphävs möjligheten till 100 % stöd till preliminära undersökningar, medan möjlighet ges till 50 % finansiering av konkreta genomförbarhetsstudier och grunden för nyskapande åtgärder klart definieras till 30 %. Förslaget förbättrar förfarandena för urval och uppföljning av projekt och ger en bättre grund för utvärdering.
4. Slutligen är det viktigt att understryka att syftet med en utveckling av kombitransporterna är att stimulera en övergång från befintlig eller potentiell trafik på landsväg till transportsätt som tar större hänsyn till miljön såsom transporter på järnväg, de inre vattenvägarna och till sjöss. Detta nya program kommer även att bidra

⁽¹⁾ PACT: Pilotåtgärder för kombitransporter. Kommissionens beslut 93/45/EG av den 22 december 1992 om ekonomiskt stöd till pilotprojekt beträffande kombinerade transporter. EGT nr L 16, 25.1.1993, s. 55.

⁽²⁾ Not från rådets generalsekretariat nr 9832/90 av den 12 november 1990.

till en minskning av transporternas skador på miljön, både när det gäller användningen av naturresurser, föroreningen av luft, vatten och mark och konsekvenserna för människors hälsa och säkerhet. Förslaget bidrar även till en hållbar regional utveckling i Europa, eftersom ett främjande av kombitransporter gynnar integreringen av perifera regioner i Europa.

5. Hur de åtgärder som läggs fram av gemenskapen i detta förslag förhåller sig till subsidiaritetsprincipen framgår vid besvarande av fyra grundläggande frågor:

- a) Vilka är målsättningarna med programmet i förhållande till gemenskapens åtaganden?

Unionen är skyldig att upprätta och säkerställa ett effektivt varutransportsystem som kan möta användarnas krav på rörlighet. Kombitransporterna spelar en viktig roll i detta system, eftersom de möjliggör en effektiv användning av transportkapaciteten. Utvecklingen stöter emellertid på stora hinder av de skäl som anges ovan. På kort sikt kan problemen lösas endast genom planer för ekonomiskt stöd.

Ett sådant system infördes på försök av kommissionen 1992. Syftet med det föreslagna programmet är att omforma systemet till ett stabilare instrument genom att genomföra de förändringar som visat sig nödvändiga mot bakgrund av de senaste fyra årens erfarenhet.

- b) Är detta förslag endast gemenskapens ansvarsområde eller delas ansvaret med medlemsstaterna?

Programmet avser utvecklingen av kombitransporter i Europa och kommer därför i huvudsak att beröra de internationella förbindelserna, varför åtgärder på gemenskapsplanet synes mest lämpliga. Det är därför som förslaget läggs fram på grundval av artikel 75 i fördraget och det är således endast gemenskapens ansvarsområde.

- c) Vilka handlingsmöjligheter står till gemenskapens förfogande?

Gemenskapen förfogar redan över system för stöd till infrastruktur (transeuropeiska nät) (rådets förordning 2236/95) och forskning (rådets beslut 94/914/EG). Det program som föreslås här blir, trots att det utesluter åtgärder för infrastruktur, ett komplement till de båda, eftersom förbindelser som ingår i det transeuropeiska kombitransportnätet måste prioriteras. Även om programmet inte stödjer forskningsprojekt, kan det på samma sätt fungera som stöd på det senare stadiet, då den teknik som har utprovats tekniskt inom

ramen för gemenskapens FoTU-verksamhet i det fjärde ramprogrammet (1994 -1998)⁽³⁾ för första gången tas i bruk på marknaden. Det föreslagna programmet blir således ännu ett medel att upprätta nödvändig samverkan med befintliga gemenskapsinstrument.

d) Är en enhetlig förordning nödvändig eller räcker det med ett direktiv?

När det gäller gemenskapens ekonomiska stöd som endast kan förvaltas av kommissionen är en förordning den bästa lösningen.

Förklaring till de enskilda artiklarna

1. I artikel 1 anges den allmänna och specifika målsättningen med de åtgärder som finansieras i enlighet med den föreslagna förordningen.
2. I artikel 2 definieras de termer som används i förordningen och begränsningen av dess räckvidd. När det kan bevisas att det finns ett intresse för gemenskapen kan även projekt som börjar eller slutar utanför gemenskapens territorium komma i fråga.
3. I artikel 3 fastställs villkoren för beviljande av stöd när det gäller förslagen. Åtgärder som kan komma i fråga för stöd är åtgärder som uppfyller de specifika målen i förordningen. Avsikten med dem måste vara att öka kombitransporternas konkurrenskraft i förhållande till landsvägstransporterna, både när det gäller priser och tjänstekvalitet, eller att förbättra möjligheterna för företagen att vinna tillträde till kombitransporter, oavsett deras storlek.

Förslagen godtas endast om medgivande har lämnats av de stater på vilkas territorium projekten skall genomföras.

4. I artikel 4 fastställs reglerna för det ekonomiska stödets omfattning. Detta kan beviljas för genomförbarhetsstudier av en viss förbindelseled och för nyskapande åtgärder, såsom särskilda investeringar och olika variabla driftskostnader med undantag av utgifter för personal, energi eller ersättning för förluster. Investeringar i kombitransportutrustning, för tillträde till infrastruktur för järnvägar och de inre vattenvägarna, för införande av utprovad och godkänd teknik eller utrustning och för program som rör logistik, personalutbildning och programannonsering, omfattas av förordningen.

⁽³⁾ Särskilt inom ramen för arbetsgruppen om intermodalitet eller det särskilda programmet för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet (1994 - 1998) som upprättades genom rådets beslut nr 94/914/EG av den 15.12.1994 (EGT nr L 361, 31.12.1994), samt arbetsgruppen för industriell forskning, intermodalitet och interoperabilitet på transportområdet (SEK(95) 1824).

I artikel 4 fastställs även den högsta procentsatsen för gemenskapsstödet. Enligt denna tillåts också medlemsstaterna lämna ekonomiskt stöd till åtgärder som redan erhållit stöd enligt det nuvarande gemenskapsprogrammet, under förutsättning att de uppfyller kraven i den relevanta gemenskapslagstiftningen, särskilt artiklarna 77, 92 och 93 i Romfördraget och i tillämpningsföreskrifterna⁽⁴⁾.

5. I artikel 5 anges ansökningsförfarandet. Det grundar sig på tre principer:
 - i) att underlätta tillträdet till programmet, särskilt för de små och medelstora företagen,
 - ii) att varje ansökan garanteras samma behandling genom att fastställa regler för deras innehåll och presentation,
 - iii) att kommissionen får tillräckliga informationer för att endast välja ut de projekt som bidrar till att målsättningen med PACT-programmen uppnås.
6. I artikel 6 fastställs förfarandet och urvalskriterierna för beviljande av ekonomiskt stöd.
7. I artikel 7 fastställs beslutsförfarandet. För detta ändamål inrättas en rådgivande kommitté bestående av nationella experter som skall handla i enlighet med artikel 2.II a i rådets beslut av den 13 juli 1987 om närmare villkor för utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter⁽⁵⁾.
8. I artikel 8 fastställs de ekonomiska bestämmelserna.
9. I artikel 9 fastställs bestämmelser om den finansiella kontrollen av redan inledda åtgärder.
10. I artikel 10 anges förfarandena för uppföljning och utvärdering.
11. I artikel 11 fastställs att kommissionen, två år efter ikraftträdandet av förordningen, skall upprätta en rapport om programmets fortskridande och sända den till parlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. I artikeln anges även att programmet skall utvärderas i enlighet med kommissionens principer för utvärdering.
12. I artikel 12 fastställs att mottagarna av stödet enligt detta program skall ge så mycket publicitet som möjligt åt gemenskapens åtgärder.
13. I artikel 13 anges att programmet skall löpa fram till och med den 31 december 2001.
14. I artikel 14 fastställs datum för förordningens ikraftträdande.

⁽⁴⁾ Rådets förordning nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT nr L 130, 15.6.1970, s. 1).

⁽⁵⁾ Rådets beslut 87/373/EEG av den 13 juli 1987 (EGT nr L 197, 18.7.1987).

Förslag till

RÅDETS FÖRORDNING (EG)

om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till åtgärder för att främja kombitransporter av varor

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75.1 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet⁽³⁾, i samarbete med Europaparlamentet, och

med beaktande av följande:

På grund av den nuvarande situationen och den förväntade utvecklingen på transportområdet inom gemenskapen är det nödvändigt att på bästa sätt förvalta gemenskapens transportresurser, samtidigt som behoven att skydda miljön respekteras. Detta innebär att användningen av kombitransporter måste uppmuntras i enlighet med rådets resolution av den 30 oktober 1990 om upprättandet av ett europeiskt kombitransportnät.

Upprättandet av ett kombitransportnät bör kompletteras med gemenskapsåtgärder när det gäller organisationen av kombitransportkedjor.

Till följd av rådets nämnda resolution av den 30 oktober 1990 lanserade kommissionen genom beslut 93/45/EEG⁽⁴⁾ ett femårigt system på prov för beviljande av ekonomiskt stöd till pilotåtgärder för att främja kombinerade transporter. Detta system löper ut den 31 december 1996.

Gemenskapsåtgärder på detta område har visat sig vara lämpliga och denna försöksverksamhet bör omvandlas till ett lämpligt ramverk för åtgärder för kombitransporter av varor av intresse för gemenskapen, med beaktande av de erfarenheter som har vunnits sedan 1992.

(1)

(2)

(3)

(4) EGT nr L 16, 25.1.1993, s. 55.

Syftet med åtgärderna är att utveckla de fördelar kombitransporterna innebär för samhället när det gäller att minska trafikstockningarna, förbättra säkerheten, och framför allt när det gäller hänsynen till miljön samt att medverka till en hållbar regional utveckling i Europa.

Den slutliga målsättningen med åtgärderna är att medverka till utvecklingen av ett effektivt europeiskt transportsystem genom att stödja införandet av alternativ till långväga landsvägstransporter som kan godkännas av marknaden. De åtgärder som erhåller stöd genom denna förordning bör därför inte leda till en restaurering av vägförbindelser.

Dessa åtgärder rör gemenskapens kombitransporter, däribland transporter utanför gemenskapens territorium, och det är därför nödvändigt att ta hänsyn till förbindelseleder som delvis är belägna utanför gemenskapens territorium, under förutsättning att det kan bevisas att trafikens omfattning är av intresse för gemenskapen.

I enlighet med principen om fritt val av transportsätt, inkluderas i dessa åtgärder ekonomiskt stöd till investeringar i kombitransportutrustning, tillträde till infrastruktur för järnväg och inre vattenvägar, affärsmässigt utnyttjande av tidigare utprovad och godkänd teknik eller utrustning samt program för logistik, personalutbildning och annonsering av åtgärderna, med undantag av konstruktion av transportinfrastruktur, utvecklingsprojekt eller projekt för teknisk forskning -i form av genomförbarhetsstudier eller ekonomiska bidrag till nyskapande program som syftar till att förbättra kombitransporternas konkurrenskraft.

Grunden för det ekonomiska stöd som omfattas av den här förordningen skiljer sig dock från den som anges i rådets förordning (EG) nr 2236/95, av den 18 september 1995, om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nät⁽⁵⁾ och från den som anges i rådets beslut 94/914/EG av den 15 december 1994 om ett särskilt program för forskning, teknisk utveckling och demonstration på transportområdet (1994 - 1998)⁽⁶⁾. Det är därför möjligt att bevilja finansiering av olika åtgärder på samma försökssträcka, eftersom detta kan ge upphov till viktiga samverkans effekter. Detta gemenskapsstöd kan således vara ett kompletterande stöd till gemenskapens verksamhet när det gäller forskning och införande av det transeuropeiska nätverket.

Mot bakgrund av det europeiska intresset för de utvalda projekten och av den ständiga uppföljningen av dessa från kommissionens sida, kan medlemsstaterna, av samma anledning, bevilja ekonomiskt stöd till de åtgärder som ingår i en åtgärdsplan under förutsättning att de uppfyller kraven i artiklarna 77, 92 och 93 i Romfördraget och i tillämplig sekundär lagstiftning.

Det ekonomiska gemenskapsstödet bör vara tidsbegränsat och fungera som ett särskilt incitament åt operatörerna att upprätta tjänster av det här slaget.

⁽⁵⁾ EGT nr L 228, 23.9.1995, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT nr L 361, 31.12.1994, s. 56.

Det är nödvändigt att regelbundet övervaka tillämpningen av denna förordning och kommissionen bör därför, två år efter dess ikraftträdande, överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén om detta.

Målsättningen med de åtgärder som avses i denna förordning är att hjälpa till med att sätta igång kombitransportprojekt och åtgärderna bör därför tidsbegränsas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Målsättning

I denna förordning fastställs villkoren, reglerna och förfarandena för beviljande av gemenskapsstöd åt projekt som bidrar till ökad användning av kombitransporter av varor genom

- a) ökad konkurrenskraft för de kombinerade transporterna, både när det gäller pris och kvalitet på tjänster i förhållande till landsvägtransporterna, eller
- b) främjande av användningen av avancerad teknik vid kombinerade transporter, eller
- c) ökad tillgång till kombinerade transporter för företagen, oavsett deras storlek.

Artikel 2

Definitioner

1. I denna förordning avses med

- a) *intermodal transportutrustning*: container, plattform, växelflak eller vägfordon. Termen omfattar dock inte fartyg för transport till sjöss eller på de inre vattenvägarna,
- b) *kombinerad transport*: alla transporter av varor mellan medlemsstaterna som utförs med hjälp av intermodal transportutrustning, utan att varorna lastas av från utrustningen ifråga under någon del av resan och där minst två olika transportsätt används såsom transport på landsväg, järnväg, inre vattenväg eller till sjöss och där sträckorna på landsväg är så korta som möjligt,
- c) *operator* : varje företag som bedriver kombinerade varutransporttjänster helt eller delvis med hjälp av egen eller förhyrd utrustning, men som använder ett annat företag för transporterna på järnväg, till sjöss eller på de inre vattenvägarna.

2. Inom gemenskapens territorium skall åtgärder på kombitransportområdet prioritera de internationella kombitransportkorridorer som anges i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG⁽⁷⁾. En korridor där en eller flera av de kombitransportåtgärder som anges i den här förordningen skall äga rum kallas en försökssträcka.

Dessa åtgärder kan även avse kombitransportförbindelser utanför gemenskapens territorium, när detta är berättigat på grund av omfattande trafik till eller från gemenskapen.

Artikel 3

Stödberättigade åtgärder

1. Ekonomiskt stöd från gemenskapen kan beviljas åtgärder för kombinerade transporter på befintliga försökssträckor eller kommande sträckor vars syfte är att pröva åtgärder för att uppnå de mål som anges i artikel 1.
2. Varje ansökan om en åtgärd skall först godkännas av de medlemsstater på vilkas territorium den kombitransportsträcka är belägen som omfattas av åtgärden.
3. Från och med den 27 juni 1997 skall ekonomiskt stöd från gemenskapen inte beviljas för åtgärder avsedda att täcka kostnaderna för tillträde till järnvägsinfrastruktur eller kostnader för järnvägstransporter, om järnvägsföretaget inte innehar tillstånd i enlighet med artikel 2 i rådets direktiv 95/18/EG⁽⁸⁾.
4. Ekonomiskt stöd för gemenskapen till de nyskapande åtgärder som anges i artikel 4.2 a, 4.2 b och 4.2 c i den här förordningen skall inte beviljas förvaltare av infrastruktur enligt artikel 3 i rådets direktiv 91/440/EEG⁽⁹⁾ och järnvägsföretag enligt samma artikel, med undantag av dem som anges i artikel 10.2 i direktiv 91/440/EEG.

Artikel 4

Det ekonomiska gemenskapsstödet omfattning

1. Ekonomiskt gemenskapsstöd kan lämnas till
 - a) genomförbarhetsstudier för en särskild försökssträcka,
 - b) nyskapande åtgärder, såsom särskilda investeringar och vissa variabla driftskostnader, med undantag av åtgärder för personalkostnader, energiförbrukning och för att täcka ekonomiska förluster.

⁽⁷⁾ EGT nr L 228, 9.9.1996, s. 1.

⁽⁸⁾ EGT nr L 143, 27.6.1995, s. 70.

⁽⁹⁾ EGT nr 237, 24.8.1991, s. 25.

2. Det ekonomiska stödet skall begränsas till 50 % för genomförbarhetsstudierna och 30 % för de nyskapande åtgärderna. De sistnämnda skall i huvudsak omfatta
 - a) investering i intermodal transportutrustning, under förutsättning att mottagaren eller mottagarna åtar sig att använda utrustningen på den berörda förbindelseleden under minst fem år,
 - b) investering i omlastningsutrustning oavsett transportsätt,
 - c) medfinansiering av kostnaderna för tillträde till infrastruktur för järnväg och inre vattenvägar,
 - d) affärsmässigt utnyttjande av utprovad och godkänd teknik eller utrustning, särskilt inom ramen för de europeiska forskningsprogrammen, inbegripet telematikprogrammen,
 - e) åtgärder rörande logistik, personalutbildning och annonsering av de åtgärder som omfattas av den här förordningen.
3. Mottagare av gemenskapens ekonomiska stöd får av medlemsstaterna beviljas stöd för samma åtgärder, under förutsättning att de uppfyller kraven i artiklarna 77, 92 och 93 i Romfördraget och i gemenskapslagstiftningen om statligt stöd och offentlig upphandling.

Artikel 5

Överlämnande av projekt

1. Projekt om åtgärder på kombitransportområdet får överlämnas till kommissionen av en medlemsstat eller av ett privat eller offentligt företag, etablerat inom eller utanför gemenskapen. Projekt kan lämnas över gemensamt av flera stater eller företag.
2. Det överlämnade förslaget bör innehålla en beskrivning av projektet, varvid hänsyn skall tas till följande:
 - a) Typ av projekt
 - nyskapande projekt
 - genomförbarhetsstudie (inbegripet målsättning, metoder och kostnader för studien).

b) Beskrivning av projektet

- transportsätt och operatörer som är berörda
- skäl till planerat projekt (begäran från klienter, trafikstockningar, potentiell marknad, områdets avlägsna läge m m)
- nyheter jämfört med den nuvarande situationen
- intensitet och typ av samarbete
- projektets längd
- behov av stöd (annat beviljat eller planerat stöd, de sökandes ekonomiska resurser m.m.)
- ansökt stödbelopp i ecu.

c) Avsedd förbindelseled/vägsträcka i projektet

- ledens betydelse för gemenskapens ekonomi (mängd trafik med de olika transportsätten, ytterligare potential)
- ledens betydelse för gemenskapens transportpolitik (införande av försökssträcka i gemenskapens transeuropeiska kombitransportnät, försökssträckans betydelse för viktiga multimodala transportkorridorer i tredje land)
- marknadsvillkor, befintliga tjänster eller tekniker, inbegripet andra transportsätt.

d. Typ av begärt gemenskapsstöd i enlighet med artikel 4.2.

3. De sökande skall, i det överlämnade förslaget, ange målsättningarna med projektet samt vilka medel som skall användas för att uppnå målen. Förslaget skall innehålla alla de uppgifter som är nödvändiga för att kommissionen skall kunna utföra det urvalsförfarande som anges i artikel 6.1 - 6.4.
4. För att kunna utvärderas måste varje ansökan om en åtgärd på kombitransportområdet, utöver de uppgifter som anges i punkterna 2 och 3, innehålla följande:
 - a) Ett viljeförklaringsbrev från sökandena, i vilket dessa åtar sig att genomföra projektet om det ansökta ekonomiska stödet beviljas.
 - b) En finansieringsöversikt med uppgift om samtliga kostnader i ecu och alla andra förslag till finansiering av projektet.

- c) En bilaga med uppgifter om parterna i projektet och en beskrivning av deras rättsliga status och ekonomiska förmåga.
5. Så snart kommissionen mottagit en ansökan skall den kontrollera om detta är stödberättigat i enlighet med artiklarna 2, 3 och 4 i den här förordningen.

Artikel 6

Urval av projekt - Beviljande av ekonomiskt stöd

1. Beslut om beviljande av ekonomiskt stöd enligt denna förordning skall antas i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 7. De skall baseras på ett urvalsförfarande i vilket skall fastställas om projektet bidrar till ökad användning av kombitransporter.
2. Kommissionen bedömer om det är troligt att projektet kommer att uppfylla dess angivna målsättning enligt artikel 5.3 och om det uppfyller de allmänna och specifika mål som fastställs i artikel 1. För detta ändamål tar kommissionen i första hand hänsyn till de kriterier som anges i punkterna 3 och 4 i denna artikel.
3. När kommissionen bedömer om projektet sannolikt kommer att uppfylla sin målsättning, tas följande faktorer i första hand i beaktande och jämförs med den sökandes egna bedömningar:
 - a. Kombitransportens kundpotential.
 - b. Priser och tjänster (tillgänglighet, pålitlighet, tidsvinster) jämfört med konkurrerande landsvägtjänster eller andra tjänster (vid tiden för överlämnandet och efter projektets genomförande).
 - c. Förväntade intäkter.
 - d. Kostnadsfaktorer (särskilt uppgifter för bedömning av marginalkostnaderna för tillträdet till infrastrukturen, framför allt järnvägsinfrastrukturen, för den tjänst som omfattas av pilotåtgärden och all annan information som gör det möjligt att bedöma om stöd till kostnaderna för tillträde till infrastrukturen är berättigat).
 - e. Tidplan för att nå bärkraftighet.
4. När kommissionen bedömer om projektet sannolikt kommer att uppfylla målsättningen med gemenskapens transportpolitik, kommer hänsyn framför allt att tas till följande faktorer:
 - a. Beräknad trafikomläggning (i procent av den totala trafiken på leden/sträckan).
 - b. Effekterna på andra transporttjänster på den relevanta marknaden och eventuella nya aktörer.

- c. Projektresultatens betydelse för andra satsningar/förbindelseleder/marknadsdeltagare.
 - d. Fördelar för miljön och säkerhet jämfört med den nuvarande situationen.
5. Kommissionen kommer även att säkerställa att det överlämnade projektförslaget uppfyller följande kompletterande villkor som fastställs i förordningen:
- a. Godkännande av de stater på vilkas territorium åtgärden utförs.
 - b. Uteslutning av åtgärder för infrastruktur.
 - c. Uteslutning av åtgärder för forskning.
 - d. Garanti för att de järnvägsföretag som deltar i projektet, senast den 27 juni 1997, innehar tillstånd i enlighet med artikel 2 i direktiv 95/18/EG.
6. De förfaranden för utvärdering och uppföljning som anges i artikel 10 skall fastställas i de beslut som anges i punkt 1 i denna artikel.
7. Dessa beslut skall rikta sig till mottagarna och till de medlemsstater på vilkas territorium kombitransportförbindelserna är belägna.

Artikel 7

Kommittéförfarande

Kommissionen skall bistås i sitt arbete av den kommitté som upprättats i enlighet med artikel 17.2 i förordning nr 2236/95/EG och som skall ha en sammansättning motsvarande den inom transportsektorn.

Kommissionens företrädare skall förelägga kommittén ett förslag till åtgärder. Kommittén skall yttra sig över förslaget inom den tid som ordföranden bestämmer med hänsyn till hur brådskande frågan är. Den skall fatta sitt beslut med den majoritet som enligt artikel 148.2 i fördraget skall tillämpas vid beslut som rådet skall fatta på förslag av kommissionen, varvid medlemsstaternas röster skall vägas enligt vad som anges i den artikeln. Ordföranden får inte rösta.

Kommissionen skall besluta med omedelbar verkan. Om beslutet inte är förenligt med kommitténs yttrande skall kommissionen emellertid genast underrätta rådet.

Kommissionen får uppskjuta verkställandet av de beslutade åtgärderna under en tid som inte överstiger en månad från dagen då rådet underrättats.

Rådet får fatta ett annat beslut med kvalificerad majoritet inom den tid som anges i föregående stycke.

Artikel 8

Ekonomiska bestämmelser

1. Ekonomiskt stöd får beviljas för utgifter i samband med genomförandet av åtgärder genomförda av de mottagare eller tredje parter som ålagts att genomföra uppdraget.
2. Ekonomiskt stöd skall inte omfatta utgifter som uppkommit före den dag då kommissionen mottog ansökan.
3. Åtaganden och betalningar skall uttryckas och betalas i ecu.
4. Betalningarna skall i allmänhet utföras som förskott och som en slutlig betalning. Den första förskottsbetalningen skall göras så snart som ansökan om ekonomiskt stöd har godkänts. De därpå följande betalningarna skall göras på grundval av ansökan om betalning och med beaktande av de framsteg som har gjorts med projektet.
5. Kommissionen skall göra den slutliga betalningen efter godkännande av en verksamhetsrapport om undersökningen eller om andra åtgärder, överlämnad av mottagaren och i vilken samtliga faktiska kostnader tas upp.

Artikel 9

Ekonomisk kontroll

1. Utan att detta påverkar den kontroll som medlemsstaterna utövar enligt lagar och andra författningar, och utan att detta påverkar bestämmelserna i artikel 188 a i fördraget eller den kontroll som utförs i enlighet med fördragets artikel 209 c, kan tjänstemän eller andra anställda vid kommissionen besöka stödmottagande anläggningar för att utföra kontroller på plats.
2. Om det vid genomförandet av en åtgärd finns anledning att anta att en del av eller hela det beviljade stödet inte är berättigat, skall kommissionen på lämpligt sätt undersöka ärendet.
3. Efter den undersökning som avses i punkt 2 kan kommissionen minska, avbryta eller dra in stödet till åtgärden i fråga, om undersökningen visar att någon oegentlighet förekommit eller att något av de villkor som anges i beslutet om beviljande av stöd inte är uppfyllt, och särskilt att det skett en väsentlig förändring som påverkar åtgärdens art eller sättet att genomföra den utan att kommissionen fått tillfälle att godkänna detta.

Artikel 10

Uppföljning och utvärdering

1. Kommissionen skall följa upp genomförandet av projekt när dessa genomförs och efter det att de har slutförts. För detta ändamål skall den vid behov även anlita externa experter. Tidsfristen för uppföljning efter det att ett projekt har slutförts skall bestämmas av kommissionen i det beslut som anges i artikel 6.1 med avseende på projektets specifika villkor. När ett projekt har slutförts och innan slutbetalning sker skall kommissionen utvärdera projektet.
2. Högst en procent av den budget som anges i den här förordningen skall avsättas för oberoende uppföljnings- och utvärderingsverksamhet.

Artikel 11

Rapportering

Två år efter ikraftträdandet av denna förordning skall kommissionen överlämna en rapport om den verksamhet som har utförts i enlighet med förordningen till Europaparlamentet, rådet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Kommissionen skall ta största möjliga hänsyn till de yttranden som andra institutioner framför om rapporten.

Tillämpningen av denna förordning skall utvärderas i överensstämmelse med kommissionens utvärderingsprinciper. Resultatet av utvärderingen skall finnas tillgängligt före den 1 oktober 2001.

Artikel 12

Publicitet

Mottagarna skall säkerställa att lämplig publicitet ges åt det stöd som beviljas i enlighet med den här förordningen, så att allmänheten får kännedom om gemenskapens roll vid genomförandet av projekten. De skall samråda med kommissionen om hur detta skall genomföras.

Artikel 13

Varaktighet

Ekonomiskt stöd till kombinerade transporter i enlighet med denna förordning skall beviljas under perioden 1 januari 1997 - 31 december 2001. Senast den 31 december 2001 skall rådet, på förslag från kommissionen i enlighet med bestämmelserna i fördraget, besluta om det ekonomiska stödet skall fortsätta att gälla efter det datumet.

Artikel 14

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA TILL MEDDELANDET

A. BESKRIVNING AV PACT-PROGRAMMET 1992 - 1995

Under en fyraårsperiod har PACT-programmet finansierat 65 projekt på 22 förbindelseleder, av vilka 11 har inkluderat transporter på landsväg/järnväg, 5 en sträcka längs en inre vattenväg och 6 en transport till sjöss. 17 rörde endast EU:s territorium (inbegripet Österrike, Sverige och Finland) och 5 inbegrep en extern sträcka, genom Schweiz, Norge eller länderna i Central- och Östeuropa (Polen, Tjeckien och Slovenien). Projekten leddes av offentliga organ (ministerier, järnvägsföretag), halvofficiella organ (autonoma hamnar, längs de inre vattenvägarna eller vid havet) eller privata organ (kombitransportföretag, handelskammare). 1995 mottog kommissionen 57 projekt med ansökan om finansiering av totalt nästan 20 miljoner ecu, av vilka den kunde bevilja endast 4,1 miljoner ecu inom ramen för PACT-budgeten och 0,4 miljoner ecu inom ramen för åtgärder med anknytning till tredje land.

Förteckning över försökssträckor som redan erhållit stöd (1992 - 1995)

Nr.	År	Förbindelseleder	Transportsätt	Typ av PACT
1	1992	Norra Europa -Italien - Grekland via Brindisi/Patras	järnväg - hav - landsväg	undersökningar + åtgärd
2	1992	Tyskland - Frankrike - Spanien - Portugal via Port Bou/Cerbère	järnväg - landsväg	undersökningar + åtgärd
3	1993	Frankrike (Le Havre) - Centraleuropa	järnväg - landsväg	undersökningar + åtgärd
4	1993	Nordiska länderna - europeiska kontinenten	järnväg - hav - landsväg	undersökningar + åtgärd
5	1993	Nederländerna - Österrike (Rotterdam - Wien)	inre vattenvägar - landsväg	åtgärder
6	1993	Förenade kungariket - Belgien - Tyskland - Italien	hav - järnväg - landsväg	åtgärder
7	1993	Förenade kungariket - (Glasgow - Folkestone) europeiska kontinenten, via tunneln	järnväg - landsväg	undersökningar
8	1993	Tyskland - Polen (Hannover - Poznan)	järnväg - landsväg	undersökningar

9	1993	Irland - Förenade kungariket - europeiska kontinenten	hav - järnväg - landsväg	undersökningar
10	1993	Nederländerna - Schweiz (Rotterdam - Basel)	inre vattenvägar - landsväg	undersökningar
11	1994	Tyskland - Italien (München - Verona)	järnväg - landsväg	åtgärder
12	1994	Nederländerna - Frankrike (Rotterdam - Lille)	inre vattenvägar - landsväg	åtgärder
13	1994	Belgien - Tyskland (Zeebrugge - Aachen)	järnväg - landsväg	åtgärder
14	1994	Nederländerna - Belgien (Rotterdam - Antwerpen)	inre vattenvägar - landsväg	åtgärder
15	1994	Tyskland - Frankrike - Spanien - Portugal via Irún (Atlantsträckan)	järnväg - landsväg	undersökningar + åtgärder
16	1994	Irland - Förenade kungariket - Tyskland (Rostock - Dresden)	hav - järnväg - landsväg	undersökningar
17	1995	Tyskland - Frankrike - spanska gränsen (Koblenz - Perpignan)	järnväg - landsväg	undersökningar + åtgärder
18	1995	Tyskland (Dresden) - Sydosteuropa	järnväg - landsväg	åtgärder
19	1995	Frankrike - (Lille - Antwerpen)	inre vattenvägar - landsväg	åtgärder
20	1995	Finland - Sverige (Åbo hamn)	hav - järnväg - landsväg	åtgärder
21	1995	Spanien - Förenade kungariket, via tunneln	järnväg - landsväg	åtgärder
22	1995	Nordeuropa - Tyskland - Österrike - Slovenien (Ljubljana)	järnväg - landsväg	undersökningar + åtgärder

2. Innehållet i projekten över de olika sträckorna var mycket varierande beroende på de mycket skiftande situationerna och användarbehoven. På vissa sträckor visade sig kvalitetsbegreppet vara det viktigaste, vilket ledde till åtgärder för att främja utvecklingen av avancerad datateknik. Så till exempel testar det franska företaget CNC (Compagnie Nouvelles de Conteneurs) för närvarande ett märke som har installerats på flera tusen av dess lastenheter (containrar, växelflak och påhängsvagnar) för att transporterna skall kunna kontrolleras. Man är också i färd med att anpassa terminalerna på sträckan Le Havre - Centraleuropa för att införa utrustning för automatläsning av märkena. Detta system är det första i sitt slag i Europa, eftersom denna teknik hittills endast har testats på järnvägsvagnar och för järnvägsnätens speciella behov. Det här systemet däremot drivs av ett kombitransportföretag som utgår från de egna användarbehoven. Kommissionen har finansierat 30 % av de investeringar som behövdes för detta projekt, men på villkor att de senaste datanormerna iakttas för att garantera överensstämmelse med den framtida utvecklingen av systemet och för att hålla tillträdet till denna teknik öppet för andra operatörer. Några av alla de projekt som har finansierats anges här nedan.

Tyskland/Benelux - Italien - Grekland

Via Milano - Bari - Brindisi - Patras

3. Detta projekt lanserades 1992 som en av de två första förbindelserna inom ramen för PACT. Parter i projektet är Uniontrasporti som är medlem i handelskammarorganisationen, företagen i UIRR, Ferrovie dello Stato, Assointerporti (italienska hamnorganisationen) och Combimare (italienskt transportföretag), nationella tekniska högskolan i Aten (NTUA), grekiska järnvägarna och de grekiska konsulterna ADK Triton, Impetus och FORTH (regionala kretensiska stiftelsen för forskning och teknik). Grekiska skeppsredare har varit engagerade i detta projekt sedan 1994. Det tyska kombitransportföretaget Kombiverkehr deltar indirekt i projektet genom UIRR (internationella järnvägs-/landsvägsunionen) och tyska järnvägsföretag representeras av italienska Ferrovie dello Stato.

Parterna åtog sig att utveckla en ny kombitransporttjänst per järnväg/landsväg/hav genom att förbättra kvaliteten på service. Projektet var framgångsrikt på så sätt att ett pendeltåg per dag i vardera riktningen infördes till ett konkurrenskraftigt pris jämfört med den transport som uteslutande går per landsväg. Projektet inleddes 1992 med en genomförbarhetsstudie. Till följd av resultaten av denna studie beslutade parterna att lansera en andra experimentell fas 1993/1994 som innebar att man testade projektets validitet genom att införa en tjänst med sämre kvalitet än den som var planerad på lång sikt, men med lägre kapitalomkostnader. Detta innebar att man använde befintliga tåg och ett kombifartyg (passagerare/varor) mellan Brindisi och Patras samt klienter som var "pionjärer". Tjänsten har varit i gång sedan 1994 med användning av förhyrd utrustning för att begränsa riskerna och under perioder som kan förlängas med två månader i taget samt med en restid mellan Milano och Brindisi på cirka 16 timmar.

Av de goda resultaten från denna experimentella fas uppmuntrades parterna i projektet att gå vidare till en tredje, mera avancerad fas: införandet av ett direkttåg mellan Milano och Brindisi, förändringar av båttiderna för att endast använda lastbåt mellan Brindisi och Patras, investeringar i omlastnings- och datautrustning. Denna fas inleddes 1995. Samma år övergick parterna till att använda ett direkttåg per dag och överväger nu att utvidga servicen ytterligare. Kommissionen finansierade 50 % av genomförbarhetsstudien och 30 % av de flesta av åtgärderna under de andra och tredje faserna. Man undersöker också möjligheterna till en utvidgning av förbindelsen till Kreta, varvid 50 % skall finansieras av kommissionen.

Nordeuropa - Frankrike - Spanien - Portugal

4. Ursprungligen lanserades sträckan från Tyskland till den iberiska halvön över den östliga gränsen vid Pyrenéerna (Port Bou).

Den första fasen avslutades i oktober 1993 och omfattade huvudsakligen upprättandet av viss infrastruktur. En ny portalkran installerades i Port Bou, vilket förbättrade kvaliteten på servicen genom att omlastningstiden från ett tåg till ett annat förkortades avsevärt - vilket var nödvändigt med tanke på övergången från fransk till spansk spårvidd - och genom att omlastningskapaciteten ökades med 35 %. Hanteringen i terminalerna förbättrades också genom att ett datasystem installerades för bättre samordning av lastning, transitering och lossning. I projektet ingick även inköp av vagnar som var särskilt anpassade till kombitransporter, införande av elektronisk fakturering och biljettreservation och en rad kompletterande undersökningar för att förbättra kvaliteten på service längs denna förbindelseled.

I den andra fasen gjordes investeringar för att eliminera de slutliga hindren för transporter på denna sträcka samt en undersökning för att knyta samman de olika kommunikationstjänsterna mellan de fyra transportföretag som är verksamma längs denna väg för att förbättra kommunikationen mellan operatörerna och informationen till kunderna och användarna av kombitransporterna.

Parter i projektet är följande järnvägsföretag: Spanska (RENFE), portugisiska (CP) och franska (SNCF), kombitransportföretag som är medlemmar i UIRR, ICF (Intercontainer - Interfrigo) och CNC.

De 30 % som medfinansierades av kommissionen användes till nyskapande åtgärder och 50 % medfinansierade genomförbarhetsstudierna.

1995 infördes två nya projekt för denna sträcka, ett spanskt projekt och ett portugisiskt, under vilka man testade bimodal teknik (användning av armerade påhängsvagnar anpassade för direktmontering på en boggie för att fungera som järnvägsvagn) som anpassats till ändringarna i spårvidden mellan Frankrike och Spanien.

5. 1994 infördes ännu en korridor, via Atlantkusten från Benelux-länderna till Spanien, över den västra gränsen i Pyrenéerna (Hendaye). För projektet beviljades 50 % stöd för en undersökning om den svarta punkten vid gränspassagen och 30 % för åtgärder för att förbättra kapaciteten vid gränskomplexet Hendaye - Irún.

Parter i projektet är de belgiska, franska, spanska och portugisiska järnvägarna och de två viktigaste franska kombitransportföretagen (Novatrans och CNC).

6. En tredje korridor infördes 1995 mellan Tyskland och sydöstra Frankrike, som i ett senare skede kommer att förlängas till Spanien. Detta är ett annat bimodalt projekt, i vilket man emellertid använder en teknik som skiljer sig från de övriga. För att inte favorisera en bimodal teknik framför en annan, då alla är nya på marknaden, har kommissionen beslutat att ge likvärdigt stöd åt alla genomförbara projekt som syftar till att testa en av dessa tekniker i Europa på kommersiell basis. Part i projektet är det tyska företaget ITINERA.

Överfarten över Alperna - München - Verona

7. I enlighet med denna princip har PACT även medverkat till ett projekt som leds av ett annat tyskt företag (BTZ) och som syftar till att upprätta en tredje bimodal teknik mellan München och Verona. Projektet är betydelsefullt såtillvida som det omfattar en sträcka med mycket begränsad vägtrafik där det följaktligen är nödvändigt att i större utsträckning hitta kompletterande lösningar till de vanliga kombitransporterna hos de vanliga vägtransportföretagen. Den bimodala tekniken hjälper dem att hålla utrustning och slippa bygga terminaler för omlastning till järnväg.

Andra nyskapande tekniska projekt

8. I PACT-programmet ingår även att medverka till den kommersiella utvecklingen av ny teknik. 1993 kunde Piggyback Consortium (en organisation av företag som är intresserade av att använda kanaltunneln) med hjälp av detta ta fram ny utrustning anpassad till kanaltunneln och till de lastprofilrestriktioner som gäller för de brittiska järnvägarna, samtidigt som tillräcklig lastningskapacitet bibehölls för att de skulle förbli konkurrenskraftiga.

Vid sidan av den redan använda bimodala tekniken understödjer PACT-programmet sedan 1995 även installation av datoriserade och modulära omlastningssystem i Tyskland. Syftet är att testa den nya teknikens kommersiella lönsamhet.

Sammanbindning av isolerade eller perifera regioner

9. Syftet med programmet var att det skulle täcka hela Europa, särskilt att det skulle sammanbinda perifera eller isolerade regioner. Ett av de mest omfattande projekten rörde Grekland och innebar att säkra och högeffektiva förbindelser skulle upprättas med övriga delar av unionen (se punkt 3). En annan försökssträcka har förbundit de nordiska länderna med Tyskland, via Jylland. Initiativ till den togs av det danska företaget NTU i samarbete med järnvägen. Projektet fortsätter.

1995 gavs PACT nya impulser när det gäller att införliva de nya medlemsstaterna. Ett exempel på det är projektet mellan Finland och Sverige, som är särskilt inriktat på att förbättra den intermodala kapaciteten i Åbo (Finland).

Kombitransporter på de inre vattenvägarna

10. Syftet med PACT är att främja utvecklingen av kombitransporterna. Detta begränsas dock inte till transporterna på järnväg/landsväg. Sedan 1993 har ett stort antal projekt avsedda för de inre vattenvägarna finansierats genom programmet.

Nederländerna - Tyskland - Österrike Förbindelsen Rotterdam - Wien

Det första projektet lanserades 1993 och fortsatte 1994 och 1995. Syftet är att utveckla en kombinerad transportservice på landsväg och de inre vattenvägarna mellan Rotterdam och ett antal hamnar längs Rhen och Donau. Målsättningen med projektet är att erbjuda låga kostnader, men hög kvalitet på service och att öka användningen av de inre vattenvägarna vid kombitransporter. Parter i projektet är de transportföretag som trafikerar Rhens inre vattenvägar.

Nederländerna - Belgien - Frankrike Förbindelsen Rotterdam - Lille

Projektet som lanserades 1994 av hamnmyndigheterna i Lille har varit mycket framgångsrikt och fortskrider som planerat. De befintliga båtarna med mellanstor kapacitet har kunnat användas, vilket bevisar att även dessa fartyg kan användas för kombitransporter i infrastrukturer som från början bedöms vara för små. En förutsättning för projektet var att servicen var så anmärkningsvärt pålitlig och faktumet att hamnmyndigheten i Lille, som är ett statligt organ, tog ansvaret för riskerna i inledningsskedet. Hamnmyndigheten har lovat att flytta över servicen till den privata sektorn så snart den blir lönsam.

11. Ett annat intressant exempel är projektet Rotterdam/Antwerpen/Renory som lanserades på initiativ av ett belgiskt företag specialiserat på förpackning och transport av metallprodukter som beslutat sig för att investera i intermodala transporter och hittills har visat sig vara framgångsrikt. Detta visar att PACT kan vara ett användbart verktyg för de små och medelstora företagen genom att dessa får hjälp med att vinna tillträde till en marknad som är viktig men alltför riskfylld med tanke på deras begränsade kapitaltillgångar.
12. 1995 publicerade kommissionen en uttömmande broschyr om alla projekt som den har finansierat. En uppdaterad upplaga med alla projekt för 1995 är under utarbetande och utkommer vid halvårsskiftet 1996.

B. UTVÄRDERING AV DET HITTILLS GENOMFÖRDA PACT-PROGRAMMET

1. Inledning

13. För att PACT-programmet skall kunna förlängas lagligt sett 1997 har en intern utvärdering genomförts av kommissionens tjänster för att förbättra gemenskapens pilotåtgärder i allmänhet. För att kunna planera uppföljande initiativ är målsättningen med denna bedömning att avgöra hur effektivt PACT-programmet i allmänhet har varit hittills och att ange möjliga åtgärder för att förbättra pilotåtgärderna.

2. Bedömning

14. Mot bakgrund av begränsningarna i tid och resurser har man vid bedömningen nästan uteslutande undersökt åtgärder genom att jämföra projektkontrakten med de rapporter som överlämnats till kommissionen av de avtalsslutande parterna. Ett annat problem vid bedömningen har, mot bakgrund av PACT-programmets experimentella natur, varit att ingen särskild målsättning har utformats för pilotåtgärderna. Projekten valdes ut och administrerades i huvudsak på grundval av den allmänna målsättning som framlades i kommissionens beslut 93/45/EEG.
15. Vid bedömningen granskades ett representativt urval av 22 projektkontrakt (totalt 14 pilotåtgärder och 8 förlängda kontrakt) av totalt 77 kontrakt som avslutats under perioden 1992 - 1996. Urvalet beskrivs nedan.
16. Urvalet omfattar 10 större sträckor: Grekland - Italien (3 projekt), Tyskland - Italien, Tyskland - Spanien, Förenade kungariket - Tyskland - Italien, Rotterdam - Österrike (inre vattenvägar), Rotterdam - Liège (inre vattenvägar), Tyskland - Östersjön - Förenade kungariket, Förenade kungariket - kanaltunneln, Förenade kungariket - Irland, nordiska länken (Danmark - Sverige - Norge).

Urvalet representerar 22 av totalt 77 kontrakt under perioden 1992 - 1996, dvs. 28 %.

Det motsvarar kontrakt till ett värde av totalt 2 833 124 ecu, dvs 21 % av den totala budgeten under perioden 1992 - 1996.

I urvalet ingår 12 undersökningar och 10 nyskapande program.

De 9 nyskapande programmen (som mottar 30 % i stöd) står för 1 671 735 ecu, dvs 59 % av urvalet räknat i värde.

Undersökningarna (som mottar 50 % i stöd) motsvarar 41 % av urvalet i värde.

3. Resultat

17. Mot bakgrund av de uppgifter som står till förfogande, kan resultatet av bedömningarna i korthet sammanfattas såsom följer:
18. Endast en av de 14 undersökta pilotåtgärderna uppvisar otillfredsställande resultat, både när det gäller otydliga metoder och vaga resultat. Alla övriga projekt överensstämmer till stora delar med den allmänna målsättningen och uppfyller de krav som fastställs i kontrakten.
19. I samband med pilotåtgärderna har uppenbarligen viktiga informationer inhämtats om genomförbarheten när det gäller åtgärder för att organisera transportkedjor och för att beskriva åtgärder för att förbättra organisationen av särskilda kombitransporter.
20. 10 av de 14 projekten synes ha lett till uppföljande åtgärder eller undersökningar. Det är endast tre av dem som inte synes ha haft någon eller väldigt liten uppföljning. En av de åtgärder som innebar insamling av data (undersökning) var inte avsedd att utgöra en stimulansåtgärd.
21. Det verkar som om alla projekt har höjt medvetenheten hos beslutsfattarna på transportområdet när det gäller de undersökta intermodala transporteralternativen. Detta har skett genom främjande av kampanjer eller publikationer om projekten. Det gäller framför allt möten inom ramen för PACT-projektet med medlemsstaternas representanter.
22. Det viktigaste hindret för utvecklingen av kombitransporterna är alltså att transportpriset för landsvägstransporter är jämförbart lägre. Tekniska och organisatoriska frågor är mindre problematiska.
23. En genomförbarhetsstudie (nr 13) har haft en avgörande inverkan på planerna att införa kombinerade transporter på järnväg/landsväg i Förenade kungariket, vilket skulle kunna innebära ett viktigt uppsving för de kombinerade transporterna både nationellt och på europeisk nivå.
24. De nyskapande programmen (inbegripet anslag till utrustning) har generellt sett inneburit mera påtagliga resultat än genomförbarhetsstudierna - vilket är enligt förväntningarna - och har varit mera framgångsrika när det gäller att faktiskt utveckla intermodala transporter.
25. Mot bakgrund av att de nyskapande programmen är inriktade på särskilda operationer leder de inte alltid till resultat som medför upprättande av kombitransporter i allmänhet.
26. De slutliga projektrapporterna varierar mycket till omfång, struktur och innehåll (rapporterna varierar exempelvis i längd från 5 till 250 sidor).
27. Förfarandena för projektövervakning har ibland komplicerats av oförutsedda förändringar i järnvägsdriften eller i transportpriserna (landsvägstransporter).

28. Projekten innehåller på det hela taget mycket riklig information som potentiellt sett kan vara mycket användbar när det gäller att ta fram nya tjänster. Informationen är emellertid konfidentiell för närvarande och kan inte användas av marknaden.
29. När det gäller den allmänna målsättningen kan framgången med pilotåtgärderna i korthet sammanfattas på följande sätt:

ALLMÄNNA MÅLSÄTTNINGAR

Uppgifter för att fastställa nyttan med gemenskapspolitiken?

Uppgifter saknas om 3 projekt
3 projekt motsvarar helt kriterierna
5 projekt motsvarar delvis kriterierna
3 projekt motsvarar inte kriterierna

Uppgifter om möjligheterna att organisera transportkedjor genom åtgärderna?

Uppgifter saknas om 1 projekt
8 projekt motsvarar helt kriterierna
5 projekt motsvarar delvis kriterierna
0 projekt motsvarar inte kriterierna

ALLMÄNNA OPERATIVA MÅLSÄTTNINGAR

Åtgärder för att förbättra driften/organisationen av transportkedjor?

Uppgifter saknas om 0 projekt
9 projekt motsvarar helt kriterierna
5 projekt motsvarar delvis kriterierna
0 projekt motsvarar inte kriterierna

Åtgärder för att öka samarbetet mellan operatörerna i den logistiska kedjan?

Uppgifter saknas om 1 projekt
6 projekt motsvarar helt kriterierna
7 projekt motsvarar delvis kriterierna
0 projekt motsvarar inte kriterierna

Ekonomisk lönsamhet och konkurrenskraft i förhållande till landsvägstransporterna?

Uppgifter saknas om 0 projekt
7 projekt motsvarar helt kriterierna
4 projekt motsvarar delvis kriterierna
3 projekt motsvarar inte kriterierna

PACT-projektets stimulerande verkan?

Uppgifter saknas om 2 projekt
7 projekt motsvarar helt kriterierna
4 projekt motsvarar delvis kriterierna
1 projekt motsvarar inte kriterierna

4. Slutsatser

30. Mot bakgrund av att en särskild målsättning saknades för programmet, oberoende uppgifter saknades om PACT-programmets inverkan samt att det tar tid att få fram uppgifter om konsekvenserna, är det för närvarande svårt att med bestämdhet uttala sig om hur effektivt PACT egentligen är. Det nuvarande programmet är emellertid experimentellt till sin natur och ett betydande antal projekt förefaller ha nått tillfredsställande resultat. Vid många av pilotåtgärderna synes värdefulla informationer ha inhämtats om möjligheterna att organisera transportkedjor i samband med kombitransporterna. Flera pilotåtgärder synes också ha resulterat i uppföljande åtgärder eller undersökningar och det föreligger en allmän känsla av att beslutsfattarnas medvetande om kombitransportsalternativen har höjts genom programmet.
31. För att ytterligare bidra till utvecklingen av kombitransporterna och för att bygga vidare på de uppmuntrande resultaten från PACT-programmet, föreslår kommissionen därför att pilotåtgärderna lanseras under ännu en period, men med vissa ändringar vad beträffar projekturval och utvärdering. Det som framför allt rekommenderas är följande:
32. PACT:s övervakningssystem behöver utvecklas ytterligare för att kommissionens tjänster skall kunna ta emot oberoende information om projektresultat och konsekvenser.
33. Den allmänna målsättningen med de framtida pilotåtgärderna bör kompletteras med en rad specifika mål som är möjliga att verifiera och mot vilka enskilda åtgärder kan bedömas.
34. Olika kriterier för urval och utvärdering av genomförbarhetsstudierna och de nyskapande programmen måste upprättas om hänsyn skall kunna tas till de mycket skilda typerna av projekt.
35. Kriterierna för urval av genomförbarhetsstudier bör vara så strikta att resultaten av dem kan tillämpas (operativt) i så stor utsträckning som möjligt. En ytterligare minskning av anslagen till genomförbarhetsstudier jämfört med anslagen till de nyskapande programmen synes lämplig.
36. Kontrakten skall innehålla hänvisningar till slutrapporterna (rapporternas struktur, behovet av sammanfattningar) - som skall vara olika beroende på om det rör sig om genomförbarhetsstudier eller nyskapande program.
37. I kontrakten om genomförbarhetsstudier bör anges om det endast är fråga om insamling av data eller om en analys och utvärdering av data också kommer att företas.
38. De avtalsslutande parterna måste ange om de undersökta tjänsterna/systemen är öppna för andra operatörer eller om de är reserverade för den egna verksamheten.

39. De avtalsslutande parter som undersöker möjligheterna till samriskföretag bör lämna en bedömning av de handelsmässiga riskerna för de berörda parterna.
40. De pilotåtgärder som löper under flera år måste ha en konstant övervakning av marknaden för att förhindra eventuell oförenlighet med konkurrensreglerna (exempelvis nya operatörer eller tjänster som inte är mottagare av PACT-stöd).

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Åtgärdsprogram för att främja kombitransporter av varor.

2. BERÖRDA BUDGETPOSTER

Post B2-7060.

3. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 75 i EG-fördraget. Rådets resolution av den 31 oktober 1990 om gemenskapsåtgärder för att främja utvecklingen av kombinerade transporter. Rådets förordning (EEG) nr (bifogat förslag)

4. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

- Att avsevärt förbättra konkurrenskraften hos de kombinerade transporttjänsterna på de viktigare europeiska transportlederna.
- Detta program övertar huvudpunkterna i nuvarande pilotåtgärder som inleddes 1992 och planeras upphöra 1996.

4.1 Allmän målsättning

Kommissionens politik har i flera år varit att främja intermodala transporter. Vad gäller varutransporter vidtas nu åtgärder för att uppmuntra sådana transportsätt eller kombinationer av transportsätt som är bäst för gemenskapen, dvs som tar hänsyn till såväl sociala som ekonomiska kostnader.

Det erkänns nu att olika transportsätt medför olika kostnader för samhället. Det är också tydligt att en återgång till verkliga transportkostnader måste äga rum steg för steg. Detta innebär att en övergång till de transportsätt som är minst miljöskadliga grundas på lagstiftningsåtgärder och framför allt finansiella åtgärder som gör att dessa bättre kan konkurrera med landsvägtransporter och därmed blir mer attraktiva för användarna.

Det allmänna målet med detta program är därför att bidra till att kombitransporter används mer och mer och på lång sikt. För den skull föreslås härmed gemenskapsåtgärder för att förbättra kombitransporternas konkurrenskraft gentemot landsvägtransporterna, särskilt vad gäller kvalitet på service och pris, och för att förbättra tillgången till kombitransporter för företagen.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om dess förlängning

Fem år (1997-2001). Före periodens slut måste rådet besluta huruvida programmet skall avslutas eller förnyas.

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 Icke-obligatoriska utgifter

5.2 Differentierade anslag

5.3 Typ av inkomster som avses: inga.

6. TYP AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

- Bidrag till samfinansiering med andra finansieringskällor i den offentliga och/eller privata sektorn upp till maximalt 50 %.
- Kan hela eller delar av gemenskapens bidrag återbetalas om åtgärden visar sig vara en ekonomisk framgång? Nej.
- Innebär den åtgärd som föreslås någon ändring av inkomstnivån? Nej.

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden):

- Genomförbarhetsstudier: kostnad för studien - 50 % bidrag
- Nyskapande åtgärder: beräkning grundad på ett maximalt stöd om 30 % av totala stödberättigade kostnader för demonstrationer (utom ny infrastruktur och forskning).

Erfarenheten visar att kostnaderna för föreslagna projekt kan variera kraftigt. För en del, som bara syftar till att förbättra nuvarande service eller installationer, krävs mindre än 20 000 ecu i anslag. Andra, som till exempel gällde inrättandet av nya tjänster med jämförbar utrustning och teknik, ansökte ibland om stöd på flera miljoner ecu, genomförbarhetsstudierna inbegripna. Genomsnittet för de anslag som har betalats ut under åren 1992-1995 var ungefär 200 000 ecu per projekt. Fördelningen mellan små och stora projekt skiftar från år till år och är alltså svåra att förutse. Vissa slutsatser kan ändå dras av erfarenheterna med det pågående programmet för att beräkna den budget som krävs.

- Antalet ansökningar har ökat för varje år sedan 1992. Med tanke på den ökande betoningen på intermodalitet både politiskt och inom affärssektorn i hela Europa, är det troligt att kommissionen kommer att få ta emot ett allt större antal projekt. Det bör också leda till ett högre antal stödberättigade projekt.

- Tillgången till järnvägsinfrastruktur liberaliseras nu. Man kan därför vänta sig att fler företag kommer att försöka att starta kombitransportverksamhet. Eftersom startkostnaderna är höga, i synnerhet investeringskostnader och avgifter för tillgång till infrastrukturen, och kan bli oöverstigliga för små och medelstora företag, kommer antagligen behoven av stöd att öka.
- Järnvägsföretagen tvekar alltmer att investera i ny intermodal vagnpark. En del av dagens vagnpark är för övrigt tekniskt föråldrad. Kombitransportoperatörerna kommer därför mer och mer att behöva investera i dyr utrustning av detta slag.
- En hel del nya intermodala tekniker och teknologier utvecklas nu tack vare det pågående ramprogrammet för forskning och utveckling. Ytterligare stöd kommer att behövas för att omvandla forskningsresultaten till kommersiellt lönsam verksamhet.

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

Av de skäl som nämns ovan under punkt 7.1 är det svårt att förutse vilka summor som kommer att tilldelas olika typer av projekt. Vissa antaganden kan dock göras redan nu om hur de olika slagen av stödberättigade åtgärder enligt artikel 4 i förordningen kommer att utvecklas. Ordningen och procentfördelningen är som följer (genomsnitt 1997-2001):

1. *Investeringar i intermodal transportutrustning:* Detta får allt större vikt, då järnvägsföretagen blir allt mindre villiga att investera i detta slags utrustning och kombitransportoperatörerna måste fylla tomrummet. Eftersom, å andra sidan, programmets budget är relativt liten och styckkostnaden är ganska hög, får budgeten inte låta sig sväljas av detta slags utgifter på bekostnad av andra åtgärder som är lika viktiga (25 %).
2. *Kostnader för tillgång till infrastruktur för järnväg och inre vattenvägar:* Får allt större vikt, då erfarenheten visar att tillgångskostnaderna idag är höga. När järnvägar nu börjar drivas i affärsmässigt syfte, kommer kostnaderna troligen att förbli höga (20 %).
3. *Investeringar i utrustning för omlastning:* Av konstant vikt, eftersom omlastningsutrustningen är viktig för att kvaliteten på servicen i kombitransporterna skall förbättras och olika transportsätt smidigt skall avlösa varandra (15 %).
4. *Kommersiellt utnyttjande av teknik, teknologi och utrustning som redan provats och godkänts, i synnerhet i europeiska forskningsprogram:* Av konstant vikt. Transportforskningen har fått ökade resurser i fjärde ramprogrammet för forskning och utveckling, och det finns nya tekniker som behöver provas på marknaden. Å andra sidan är en viss konsolidering av den tillämpade forskningen nödvändig för att nya och fortfarande bräckliga teknologier skall kunna uppnå konkurrenskraft (15 %).
5. *Åtgärder för logistik, personalutbildning och annonsering av det program som omfattas av denna förordning:* Kräver ständiga bidrag, även om spridningen av programresultaten kanske kommer att ta större plats än hittills (15 %).

6. *Genomförbarhetsstudier:* Av minskande vikt, möjligen med undantag av vissa förbindelseleder i Östeuropa (9 %).

7. *Extern utvärdering:* Nödvändig för att säkra att programmet sköts väl (1 %).

Miljoner ecu

Fördelning	1997	1998	1999	2000	2001	Totalt
Investering i utrustning	2,0	2,0	1,8	1,8	1,15	8,75
Kostnad för tillgång till infrastruktur	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	7,0
Investering i utrustning för omlastning	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Kommersiellt utnyttjande av FoTU	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Logistik, personalutbildning och spridning av resultat	1,0	1,25	1,0	1,0	1,0	5,25
Genomförbarhetsstudier	0,8	0,75	0,6	0,5	0,5	3,15
Extern utvärdering	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,35
Totalt	7,37	7,57	6,97	6,87	6,22	35,0

7.3 Vägledande tidsplan över anslag

Miljoner ecu

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totalt
Åtagande-bemyndiganden	6,0	7,5	8,0	7,5	6,0		35,0
Betalnings-bemyndiganden	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0
1997	5,4	5,0					
1998		1,5					
1999			3,4				
2000			3,8	3,6			
2001				2,7	4,3		
					1,5	3,8	
TOTALT	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0

8. PLANERADE BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING (OCH RESULTATET AV GENOMFÖRANDET AV DESSA)

- En kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna skall välja ut förslag och utvärdera resultaten.
- Bidrag skall betalas ut i tre etapper, hela tiden på villkor att föregående etapp är avslutad.
- Kommissionen och medlemsstaterna kan när som helst utföra kontroller.
- En utvärdering skall göras vid avslutandet av varje åtgärd, varvid kontraktets villkor skall mätas mot vad projektet uppnått.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

- *Särskilda mål*
 - (1) Att höja de kombinerade transportmedlens konkurrenskraft gentemot vägarna, vad gäller såväl priser som kvalitet på service.
 - (2) Att främja användningen av avancerad teknik inom kombitransporterna.
 - (3) Att förbättra tillgången till kombinerade transporter för företag, oavsett storlek.
- *Målgrupp:* Målgruppen utgörs av kombitransportoperatörer (inbegripet järnvägsföretag) och ekonomiska aktörer (offentliga och privata) som vill ägna sig åt intermodala transporter.

9.2 Skäl för åtgärden

- *Behov av gemenskapsfinansierat stöd:* Stöd från gemenskapens sida krävs av flera skäl:
- Förbindelselederna är transeuropeiska.
- När marknaderna öppnas och tillgången till järnvägsnäten blir öppen för alla, är gemenskapsåtgärder nödvändiga för att alla operatörer skall behandlas lika oavsett nationalitet.
- Ekonomiskt stöd behövs under en övergångsperiod för att kompensera sådana transportmedel som är miljövänligare än vägtrafik för deras högre kostnader, genom att man tar hänsyn till gemenskapens kostnader för infrastruktur och sociala kostnader (i synnerhet miljö och säkerhet).

- Försöksperioden 1992-96 (pilotåtgärder) har visat att det finns fyra grupper av effektiva åtgärder: investeringar i transportutrustning och omlastningsanläggningar, kommersiell utveckling av ny teknik, bidrag till kostnader för tillgång till infrastruktur och logistik- och utbildningsåtgärder.
- *Val av tillvägagångssätt*
- * *Fördelar gentemot tänkbara alternativ (komparativa fördelar).* Genom detta program kankombitransportoperatörer, utan stora svårigheter, förbättra sin konkurrensförmåga gentemot landsvägarna. Eftersom åtgärdernas multiplikatoreffekter och spridningen av resultaten är viktiga delar av programmet, bör det med en rätt liten budget kunna bidra till en övergång till ett hållbarare transportsystem. Förhållandet mellan insats och resultat är alltså mycket bra. Programmet bör också kunna bidra till att ge kommissionen nyttig information om vad som fungerar på marknaden. Detta kommer slutligen att ligga till grund för en allmän politik för intermodala transporter, som är praktisk och tar upp konkreta problem. Programmets politiska informationsvärde är därför ett viktig del av dess fördelar.
- Kriterier för val av projekt: De projekt som får stöd måste uppfylla det allmänna syftet att bidra till att kombinerade transporter används mer, och måste också möta en rad mer specifika mål som anges under punkt 9.1.

Härvid tas hänsyn till följande kriterier:

- a. Kundpotentialen för kombinerade transporter.
- b. Priser och tjänster (tillgänglighet, pålitlighet, tidsvinster) i jämförelse med konkurrerande landsvägstjänster eller andra tjänster (vid tiden för överlämnandet och efter projektets genomförande).
- c. Förväntade intäkter.
- d. Kostnadsfaktorer (t.ex. uppgifter för bedömning av marginalkostnaderna för tillgång till infrastrukturen, framför allt järnvägsinfrastrukturen, för de tjänster som omfattas av pilotåtgärderna och all annan information som gör det möjligt att bedöma om stöd till kostnaderna för tillträde till infrastrukturen är berättigat).
- e. Tidplan för genomförandet.
- f. Beräkning av trafikomläggningen (i procent av den totala trafiken).
- g. Inverkan på andra transporttjänster på marknaden och eventuella nya aktörer.
- h. Projektresultatens betydelse för andra satsningar/leder/marknadsdeltagare.
- i. Fördelar för miljön och säkerhet i jämförelse med dagsläget.

- Viktiga osäkerhetsfaktorer som kan påverka åtgärdens specifika resultat
- Trafikprognoser, priserna inom konkurrerande transportsätt (landsväg), förändringar i lagstiftningen.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

- Resultatindikatorer

Omläggningen av trafiken, priser och transporttider.

- De planerade utvärderingarnas form och frekvens
- Undersökning av den nya pilotjänsens inverkan på transportmarknaden.
- Extern utvärdering utförd av oberoende experter.
- Eventuellt kontroller på plats av kommissionens expert på bedrägeribekämpning.
- Årlig förhandsgranskning utförd av den beslutande kommittén av nationella experter (artikel 7 i förordningen).
- Utvärdering vid slutet av varje års beviljanden av stöd för varje åtgärd.
- Samlad utvärdering av programmet i form av en rapport från kommissionen till parlamentet och rådet. Denna kommer så att ligga till grund för en revidering av stödprioriteringarna från kommissionens sida.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (DEL A I BUDGETEN)

Att de nödvändiga administrativa resurserna faktiskt ställs till förfogande kommer att avgöras genom kommissionens årliga beslut om fördelning av resurser, i synnerhet med tanke på behov av ytterligare personal och belopp som måste anslås av budgetmyndigheten. Ytterligare krav får under inga omständigheter föregripa det beslut som skall fattas av kommissionen om fördelning av resurser.

10.1 Inverkan på antalet tjänster

Typ av tjänst		Antal anställda som skall handlägga åtgärderna		Varav		Varaktighet
		Fasta tjänster	Tillfälliga tjänster	Med hjälp av befintliga tillgångar inom GD eller berörda avdelning	Med hjälp av tilläggsresurser	
Tjänstemän eller tillfälligt anställda	A	1		1		5 år
	B	1		1		5 år
	C	1/2		1/2		5 år
Andra resurser						
TOTALT		2 1/2		2 1/2		5 år (1996-2001)

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

	Belopp	Beräkningsmetod
Tjänstemän Tillfälligt anställda Andra resurser (ange budgetpost)		
Totalt		

Årskostnaden för den personal som får i uppdrag att leda projektet uppgår till 250 000 ecu ur befintliga resurser (2,5 tjänstemän), eller 1 250 000 ecu för femårsperioden.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden

Budgetpost (nr och benämning)	Belopp	Beräkningsmetod
A-2510	104 250	Kostnad för fem år: genomsnittskostnad per deltagare (regeringsexpert) för ett sammanträde = 695 ecu. Beräknad kostnad för ännu ett årligt möte ^{(10)*} : 1 (möte) x 30 (deltagare) x 695 ecu (genomsnittskostnad) = 20 850 ecu.
A-1300	100 000	Kostnad för fem år: 12-15 tjänsteresor per år för en eller två personer.
Totalt	204 250	

^(*) Denna kommitté ska enligt planerna mötas två gånger per år. Hittills har enbart en grupp av experter mötts en gång årligen. Kostnaden för detta belastade artikel A-250.

KONSEKVENSBEDÖMNING

FÖRSLAGETS KONSEKVENSER FÖR HANDELN, SÄRSKILT DE SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAGEN

Förslagets titel: Förslag till en rådsförordning om beviljande av ekonomiskt stöd till kombinerade transporter.

Förslaget

1. Syftet med förslaget är att upprätta ett program för ekonomiskt stöd till åtgärder för att främja kombitransporter. Målsättningen är att öka användningen av kombitransporter. För detta ändamål avser man att upprätta kombinerade transporttjänster över hela Europa, vilka är ekonomiskt bärkraftiga efter den inledande fasen och konkurrenskraftiga när det gäller kvalitet i förhållande till de transporter som uteslutande går på landsväg. Åtgärderna är en uppföljning av rådets resolution av den 30 oktober 1990 om upprättandet av ett europeiskt kombitransportnät och uppfyller förväntningarna från kombitransportföretag på hög nivå vilka omfattar representanter för medlemsstaterna och de europeiska organisationer som är engagerade i de intermodala transporterna (inbegripet användarna).

Eftersom tanken är att lansera transeuropeiska projekt som svarar upp mot utvecklingen av det transeuropeiska kombitransportnätet måste den föreslagna åtgärden utföras på gemenskapsnivå. För att pröva programmets validitet genomfördes detta av kommissionen på försöksbasis under åren 1992 - 1996.

Det är endast åtgärder på gemenskapsnivå som gör det möjligt att samordna projekten, lansera dem över hela Europa, garantera att firmor är i stånd att utveckla ett effektivt samarbete med parterna från andra stater och utarbeta ny teknik på kommersiell basis i Europa.

Konsekvenser för handeln

2. *Vem kommer att påverkas av förslaget?*

- De firmor som är verksamma när det gäller transporter per järnväg, landsväg, de inre vattenvägarna eller till sjöss.
- Företag som använder sig av transporttjänster.
- Administratörer av intermodala terminaler.
- Tillverkare av transport- eller omlastningsutrustning.
- Formgivare och tillverkare av ny teknik.

En avsevärd del av dessa operatörer kommer att vara små och medelstora företag.

3. *Vad måste företagen göra för att uppfylla kraven i förslaget?*

Det finns inga krav. Om ett företag önskar lämna ett förslag till ett projekt behöver det endast följa ansökningsförfarandet.

4. *Vilka ekonomiska konsekvenser kommer förslaget sannolikt att leda till?*

Positiva effekter på den jämförbara användningen av transportsätt. Positiva effekter för alla de företag som omnämns ovan, med undantag av de som fortsätter att använda sig av endast landsvägstransporter.

5. *Innehåller förslaget åtgärder som tar hänsyn till den specifika situationen för de små och medelstora företagen (minskade eller andra typer av krav m m)?*

Nej. Förfarandet för deltagande i projektet gjordes avsiktligt smidigt för att inte missgynna de små och medelstora företagen jämfört med de större firmorna.

Samråd

6. Samråd skedde med följande organisationer innan det tidigare programmet lanserades:

UIRR (internationella unionen för kombitransporter på landsväg/järnväg)

CCFE (Europeiska järnvägsunionen)

UNIFE (europeiska järnvägsindustriunionen)

UNICE (Europeiska sammanslutningen av industri- och arbetsgivarorganisationer)

UINF (internationella unionen för inlandssjöfart)

CCNR (Rhenkommissionen)

ECSA (europeiska gemenskapens skeppsredarsammanslutning)

Det yttrande som fälldes av dem var positivt. UNIFE reserverade sig emellertid, eftersom organisationen inte ville att programmet skulle ha en negativ påverkan på de transporter som uteslutande går på landsväg. Stöd till utvecklingen av kombinerade transporter som ett alternativ till landsvägstransporter är emellertid en av de viktigaste målsättningarna i gemenskapens transportpolitik, vilket har bekräftats av rådet i dess resolution av den 30 oktober 1990 och av kommissionen i dess vitbok om transporter.

KOM(96) 335 slutlig

DOKUMENT

SV

07

Katalognummer : CB-CO-96-413-SV-C

ISBN 92-78-07849-2

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

L-2985 Luxemburg