



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 24.07.1996
KOM(96) 335 endelig udg.

96/0207 (SYN)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
om et handlingsprogram
til støtte for kombineret godstransport

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om EF-tilskud til projekter
til fremme af kombineret godstransport

(forelagt af Kommissionen)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN
om et handlingsprogram
til støtte for kombineret godstransport

A. INDLEDNING

1. Hvis EF fortsat skal kunne udvikle sig, må det have et pålideligt og integreret transportsystem i europæisk skala at støtte sig på. Som grundlag for vareudvekslingen og garant for personmobiliteten skal det europæiske transportsystem både være effektivt og samtidig opfylde de politisk fastsatte økonomiske og sociale kriterier, herunder ikke mindst målsætningerne for miljøbeskyttelse og sikkerhed for brugere og tredjeparter.
2. Kombineret transport kan i store træk defineres som transport af gods med kombineret transportudstyr ved hjælp af mindst to forskellige transportmåder uden at godset bliver omladet på turen; den del, der udgør vejtransport, bør være så kort som mulig. Denne transportform kan blive af afgørende betydning i et effektivt kombineret transportsystem. I et sådant system konkurrerer transportmåder på lige fod, idet brugeren betaler alle interne og eksterne omkostninger forbundet med den transportmåde, han vælger. Transportmåder samarbejder også og danner den kombinerede transportkæde, idet den enkelte transportmåde vælges til den del af turen, hvor den er mest konkurrencedygtig. Generelt betyder dette, at begyndelses- og afslutningsafsnittet foregår ad vej, medens man til det lange afsnit vælger jernbane, pram eller søvejstransport.
3. Kombineret transport spiller endnu ikke denne rolle i praksis. Fællesskabets kombinerede transportnet er ofte underudnyttet. Kombineret transport kan endnu ikke konkurrere effektivt med vejtransport over længere strækninger. Grundene hertil er hovedsagelig:
 - for mange strækninger er prisen for vejtransport endnu ikke ganske i overensstemmelse med de sociale omkostninger i form af overbelastning, sikkerhed og miljøpåvirkning; vejtransport kan derfor i mange tilfælde tilbyde lavere priser end kombineret transport. Vejtransport er også billigere, fordi den ikke kræver omladning - hvilket ofte er dyrt - og kombiudstyr, som ofte ikke kan anvendes til normal vejgodstransport
 - kombitransports servicekvalitet kan ikke altid konkurrere med vejtransport. Den påkrævede omladning forbundet med kombitransport er en trussel for dens konkurrenceevne hvad angår transittid. Den påkrævede informationsteknologi til sporing, fakturering og anden avanceret kundeservice forbundet med en transporttransaktion omfattende transport over en lang distance i Europa, og som involverer forskellige operatører og forskellige transportmåder og som udføres af mennesker med forskellige sprog er ofte ikke helt tilfredsstillende, når man sammenligner med vejgodstransport. Kombitransport betragtes også ofte som mindre pålidelig end vejtransport.

4. Et skridt frem mod et virkeligt internationalt system er øget brug af kombineret transport. Tilskrivelse af de virkelige omkostninger til de enkelte transportmåder er målet på lang sigt. Dette mål kan kun nås gradvist, da transportsystemet og brugerne heraf har behov for tid til at tilpasse sig denne forandring. På kort sigt kan man skabe øget anvendelse af kombineret transport ved at forbedre denne transportmådes præstation inden for den eksisterende ramme og gøre en indsats på de områder, der forekommer svage. Det er indlysende, at det ville være gavnligt, hvis medlemsstaterne sætter ind her. Kombineret transport anvendes dog oftest til transport over længere strækninger, ofte gennem flere lande, og der er derfor behov for et initiativ på EF-niveau til at fremme internationalt samarbejde således at kombineret transport forbedres.
5. Kommissionen iværksatte derfor i 1992 et program, som skulle vise, at kombineret transport også under den nuværende lovgivning og de nuværende økonomiske forhold kunne være konkurrencedygtig og få trafikken bort fra vejene og over til andre transportmåder på en økonomisk levedygtig måde med deraf følgende fordele i form af sikkerhed og miljø. Programmet blev kaldt PACT: Private Actions for Combined Transport - pilotprojekter for kombitransport.
6. Programmet er nu ved at udløbe. Der blev foreslået et nyt PACT-program i form af en rådsforordning med et samlet budget på 35 mio ECU, som skal løbe fra 1997 til 2001. Kommissionen har netop foretaget en intern evaluering af det første PACT-program. Det første PACT-program indeholder ikke specifikke målsætninger, dvs. det definerer ikke de konkrete skridt, der skal foretages for at bidrage til øget anvendelse af kombitransport. Man mangler også uafhængige tilgængelige data om PACT's betydning. Et stort antal projekter synes dog at have givet opmuntrende resultater. To af resultaterne af den interne vurdering bør understreges: Det stigende behov for offentlig støtte til investeringer i intermodalt transportmateriel og behovet for støtte til den forretningsmæssige anvendelse af forskning.

Den foreslåede forordning søger at behandle de vanskeligheder, man mødte ved evaluering af det første PACT-program ved at sikre, at det nye PACT har:

- klart definerede målsætninger
- en bedre overvågnings- og vurderingsramme.

Den generelle målsætning er således uændret: PACT skal bidrage til øget anvendelse af kombitransport, hvor dette på lang sigt er økonomisk levedygtigt. Det nye PACT har som specifik målsætning at imødegå de ulemper, som kombineret transport på nuværende tidspunkt har. Denne målsætning kan kort resumeres som følger:

- øget konkurrenceevne for kombineret transport, både hvad angår pris og servicekvalitet i forhold til vejtransport
- fremme af avanceret teknologi i kombitransport

- bedre adgang til kombitransport for virksomhederne, uafhængig af disses størrelse; dette øger konkurrencen inden for leveringen af kombitransport og øger derfor også konkurrenceevnen.

7. Denne meddelelse omhandler altså de eksisterende pilotforanstaltninger (del A), indholdet i det nye PACT-program, som skal videreføre det gamle (del B) og retningslinjer for den fremtidige indsats til støtte for kombitransport (del C). Endvidere forslag til Rådets forordning om økonomisk bistand til kombitransportprojekter. Et bilag indeholder hovedresultaterne af de projekter, der er finansieret gennem pilotforanstaltningerne i de fire år fra 1992 til 1995.

A. DE NUVÆRENDE PILOTFORANSTALTNINGER (PACT)

8. Pilotprojekter for kombitransport (PACT - Pilot Actions for Combined Transport) blev sat i gang i 1992 på grundlag af en kommissionsafgørelse⁽¹⁾. Ordningen løb i fem år og havde til formål at få afprøvet behovet for sådanne foranstaltninger. Den var et led i arbejdsprogrammet til støtte for kombineret transport, som Kommissionen havde forelagt for Rådet i 1992 (KOM (92) 230)⁽²⁾. Som forsøgsordning fik PACT kun et lille budget: 1,963 mio ECU i 1992, 2,9 mio ECU i 1993, 4,395 mio ECU i 1994 og 4,1 mio ECU i 1995. 1996-budgettet er på 5 mio ECU.

9. PACT-ordningen havde til formål at fremme kombineret landtransport som alternativ til den rene vejtransport. Den indgik i det generelle program, som Kommissionen havde forelagt for Rådet⁽³⁾, og var udformet som supplement til og støtte for de foranstaltninger, der havde til formål at tilvejebringe et transeuropæisk net. Under udarbejdelse af programmet, kom kombitransports svagheder sammenlignet med vejtransport til at stå klart, nemlig:

- potentielle kunder tøvede med at anvende kombitransport, fordi servicekvaliteten var for dårlig og prisen for høj sammenlignet med vejtransport
- overgangen fra vejtransport til kombitransport kræver investeringer i særligt materiel, der ikke kan genbruges i vejtransport, hvis der opstår problemer på banerne eller vandvejene.

Det eksisterende kombitransportnet var derfor - og er stadig - underudnyttet. Det viste sig nødvendigt at øge udnyttelsesgraden og samtidig på længere sigt udfylde hullerne i nettet med Rådets vedtagelse af beslutningen om et transeuropæisk net for kombineret transport⁽⁴⁾.

(1) 93/45/EØF: Kommissionens afgørelse af 22. december 1992 om finansiel støtte til pilotforanstaltninger vedrørende kombineret transport. EFT nr. L 16 af 25.1.1993.

(2) KOM(92) 230 endelig udgave af 11. juni 1992.

(3) Samme.

(4) Rådets beslutning 93/628/EØF af 29. oktober 1993 om etablering af et transeuropæisk net for kombineret transport. EFT nr. L 305 af 10.12.1993, s. 1.

10. I PACT-ordningen koncentrerede man sig således om foranstaltninger, der på kort sigt skulle forbedre kombitransportforbindelsernes kvalitet og være et supplement til forsknings- og investeringsindsatsen på infrastrukturområdet. For at sikre, at støtten har europæisk interesse og ikke strider mod konkurrencereglerne, er den blevet ydet til projekter til at forbedre kombitransportens funktionsevne på den pågældende forbindelse. Den har været åben for operatører, der ønsker at deltage i det pågældende projekt og er villige til at investere i det.

Anvendelsesområdet har været alle medlemsstaternes område; desuden har pilotforanstaltningerne kunnet omfatte strækninger for kombineret transport uden for EF, når en stor trafikmængde til eller fra EF gjorde det berettiget.

11. PACT sigtede mod kombineret bane/vejtransport og kombineret vandvejs/vejtransport. Desuden var der mulighed for at inddrage søvejsstrækninger, hvor en skibsrute var den eneste mulige adgangsvej i EF til en EF-region. Dette har navnlig været tilfældet for ruten Nordeuropa - Italien - Grækenland, ruten Irland - Det Forenede Kongerige - Frankrig (via kanaltunnelen) og ruten Tyskland - Finland.
12. På fire år er der under PACT-ordningen givet tilskud til 65 projekter om 22 ruter, hvoraf 11 er bane/vejruter, 5 omfatter indre vandveje og 6 indbefatter en søvejsstrækning. 17 af projekterne berører udelukkende EF's område (inklusive Østrig, Sverige og Finland), medens der i 5 af ruterne indgår en strækning uden for EF gennem Schweiz eller de øst- og centraleuropæiske lande (Polen, Tjekkiet og Slovenien). De ansvarlige for projekterne har både været offentlige (ministerier, jernbaneselskaber), halvoffentlige (selvstyrende flod- eller søhavne) og private (kombitransportoperatører, handelskamre). I 1995 modtog Kommissionen i alt 57 projektforslag, hvortil der søgtes finansieringsstøtte på næsten 20 mio ECU, men den kunne kun bevilge 4,1 mio ECU fra PACT-budgettet og 0,4 mio ECU fra budgetposten fra foranstaltninger vedrørende forbindelser med tredjelandene. Bilag I går mere i detaljer med disse forhold og giver en oversigt over de sidste fire års aktiviteter.
13. PACT blev bevidst udformet som en støtte til virksomhederne. Derfor har man i videst mulig udstrækning overladt det til operatørerne at tage initiativ til projekter og søgt at gøre procedurerne smidige og hurtige. Til gengæld for denne smidige adgang har man under PACT ført oplysningskampagner om ordningens virkemåde og navnlig indført strenge og løbende kontrolforanstaltninger: Kommissionen kontrollerer, at forslagsstillerne virkelig forpligter sig til at finansiere den resterende del af projektet, som ikke får tilskud, de berørte medlemsstater skal give grønt lys og de øvrige høres; der føres midtvejskontrol med, hvordan projektet skrider frem, og med at udgifterne faktisk afholdes, hvert projekt bedømmes teknisk og finansielt en gang om året (herunder føres der kontrol med fakturaer og med, at de finansierede foranstaltninger realiseres).
14. PACT blev altså lanceret som et forsøg. Derfor gav man temmelig store manøvre-muligheder ved afgørelsen af, hvilke projekter der kunne komme på tale. Kommissionens afgørelse åbnede for tre kategorier af foranstaltninger: "Forundersøgelser" af fælles aspekter ved alle projekter kunne finansieres 100% efter en udbudsrunde; "konsekvensberegninger" for en bestemt pilotrute kunne få 50% tilskud, og "nyskabende foranstaltninger" et tilskud på 30%. Da det kom til stykket, finansierede PACT kun

en enkelt undersøgelse 100% (den drejede sig om intermodale terminaler). Derimod har der været 32 foranstaltninger af typen "konsekvensberegninger". 77,86% af budgettet for de fire år 1992-1995 er blevet brugt til direkte tilskud, og de nyskabende foranstaltningers andel i forhold til konsekvensberegningernes er steget gennem årene og nåede i 1995 op på 97%.

B. DET NYE PACT-PROGRAM

15. Det nye PACT-program skal være et strukturelt program, der bygger på en forordning. Under det første PACT-program steg antallet af ansøgninger om støtte stærkt. Siden 1994 har budgettet derfor aldrig været tilstrækkeligt til blot at tilfredsstille de mest solide projekter. I 1995 var Kommissionen endda nødt til at standse eller udsætte flere igangværende projekter for at have tilstrækkeligt med manøvrerum til at lancere i det mindste et par nye ruter, f.eks. mod de nye medlemsstater. Det nye PACT må i første række søge at imødekomme disse behov.
16. Pilotprojekter er smidige og appellerer derfor til den private sektor og særlig til små og mellemstore transportvirksomheder⁽⁵⁾. Den her foreslåede procedure bygger derfor på den nuværende procedure. Det betyder, at enhver aktør i økonomien - offentlig eller privat, herunder offentlige organer - kan forelægge Kommissionen et forslag direkte. Denne sikrer sig først grønt lys fra de direkte berørte medlemsstater og forbereder bedømmelsen af forslagene. Hvert år analyserer et ekspertudvalg, hvis medlemmer udpeges af de 15 medlemsstaters regeringer, (udvalg II a, i henhold til Kommissionens beslutning af 13. juni 1987) de indkomne projektforslag og afgiver udtalelse om dem. Kommissionen forvalter derefter de projekter, den har udvalgt, og aflægger hvert år beretning til ekspertudvalget om gennemførelsen af projekterne i det foregående år. Som hidtil har eksperterne kun rådgivende status, men i realiteten har Kommissionen altid fulgt deres udtalelser. I betragtning af det stigende antal ansøgninger og nødvendigheden af at sprede udgifterne over året vil forslagene nu blive gennemgået ikke en, men to gange om året. Finansieringsoversigten regner derfor med to årlige møder.
17. Pilotprojekter har ved at bidrage til at udbrede teknologier og påvise gennemførligheden af ruter, som på forhånd så vanskelige ud, virket overbevisende på hidtil skeptiske operatører og givet stødet til andre projekter i en slags sneboldseffekt. Derfor er det vigtigt, at resultaterne af hvert projekt får stor udbredelse, og at programmet får stor offentlig omtale. Kommissionen har således gjort sit til at gøre indsatsen kendt, og vil intensivere sin informationskampagne. Alle rapporter skal være offentligt tilgængelige undtagen de dele af dem, der handler om økonomiske forhold, som er omfattet af forretningshemmeligheden. Endvidere skal alle projekter være åbne, hvilket

⁽⁵⁾ Ifølge Kommissionens meddelelse KOM(96) 261 om små og mellemstore virksomheder skal følgende kriterier opfyldes, for at en virksomhed skal kunne falde ind under begrebet 'små og mellemstore virksomheder':

- under 250 ansatte
- årlig omsætning under 40 mio ECU eller årlig status under 27 mio ECU
- højst 25% af kapitalen må være ejet af en eller flere virksomheder, der ikke er små eller mellemstore.

indebærer, at enhver potentiel partner, der ønsker det, skal kunne deltage konkret i et PACT-støttet projekt på samme vilkår som de operatører, der i forvejen er med i det - alt andet lige naturligvis. Endelig må man for ikke at belønne dem, der kommer først til mølle - hvad der ville stride mod konkurrencereglerne - sørge for, at ethvert levedygtigt projektforslag, der konkurrerer med et andet, tidligere igangsat projekt, kan blive gennemført på samme vilkår, og det kræver, at det samlede PACT-program har et tilstrækkelig stort budget.

18. Også hvad angår afgrænsningen af de støtteberettigede projekter drages der i forordningsforslaget lære af det nuværende PACT. Her var der mulighed for 100% finansiering af forundersøgelser af forhold, som er fælles for alle projekter. Denne mulighed er blevet udnyttet mindre og mindre i årenes løb, fordi pilotforanstaltningerne har et udpræget praktisk sigte. Den er derfor ikke medtaget i det foreliggende forslag.

Det skal her påpeges, at der stadig kan gennemføres sådanne undersøgelser under GD VII's almindelige budget efter de normale udbudsprocedurer⁽⁶⁾. For allerede fra starten af et projekt at medinddrage de økonomiske aktører i den intermodale sektor bevares til gengæld muligheden for 50% finansiering af forundersøgelser vedrørende en bestemt pilotrute.

19. Den vigtigste del af programmet er naturligvis stadig de nyskabende foranstaltninger. Normalt kan disse foranstaltninger finansieres i op til tre år. I forlængelse af de allerede gennemførte pilotforanstaltninger har det nye PACT-program derfor til hensigt at forbedre kombitransports konkurrenceevne ved at støtte pilotforanstaltninger. Dette viser sig også i en politik, der sigter mod et mere afbalanceret intermodalt transportsystem end det nuværende. Det foreslås derfor, at EF-støtte gives i form af tidsbegrænsende tilskud til nyskabende foranstaltninger. Støtten tidsbegrænses for at sikre, at den kun går til startinvesteringer og ikke til normal drift. Det foreslås endvidere at simplificere procedurerne for adgang til programmet. Forholdet mellem finansieringsbeløbene og det samfundsmæssige udbytte på områderne sikkerhed, miljø og trafikomlægning vil være et afgørende kriterium for bedømmelsen og prioriteringen af forslagene, navnlig for at udnytte de begrænsede økonomiske ressourcer bedst muligt.
20. I det tidligere PACT-program blev der ydet højst 30% tilskud til nyskabende foranstaltninger. Man havde bevidst ladet det stå åbent, hvordan de skulle afgrænses, fordi de netop skulle bruges til at finde frem til markedets ønsker og finde ud af, hvilke foranstaltninger der ville være gavnlige. De fire år, forsøgsordningen har løbet i, viser, at behovene er meget forskellige, men blandt dem kan man udskille fire hovedkategorier af foranstaltninger, der har modtaget økonomisk støtte:

⁽⁶⁾ Vi minder om, at de foranstaltninger, der er blevet finansieret 100% i modsætning til de andre foranstaltninger, har været underlagt Kommissionens sædvanlige procedurer, herunder udbudsreglerne.

- a) Investeringer i materiel (særlig jernbane- eller vejmateriel til kombineret transport) og omladningsudstyr til terminalerne (portalkraner, faste kraner, mobile kraner m.v.).
- b) Støtte til forretningsmæssig drift af ny teknikker eller teknologier, især når de er afprøvet i nationale eller europæiske forskningsprogrammer.
- c) Samfinansiering af udgifter til infrastrukturadgang, forudsat at støtten ikke overstiger de marginale omkostninger for kombitransportvirksomheden i pilotprojektet ved at få adgang til infrastrukturen.
- d) Alle foranstaltninger vedrørende logistik og uddannelse.

På denne måde giver den foreslåede forordning fortsat stor smidighed, hvad angår anvendelsen af støtten, men det foreslåede program skal altid finansiere engangsomkostninger og nogle variable driftsomkostninger, dog ikke lønninger, energiforbrug eller driftstab. Endelig tidsbegrænses støtten, idet hvert projekt skal nå de opstillede præstationsmål og blive tilstrækkeligt konkurrencedygtigt senest ved udgangen af denne frist, så det undgås, at ordningen bliver en krykke for transportforbindelser der ikke er økonomisk bæredygtige på langt sigt.

- 21. Iværksættelse af et projekt kan give viden om, hvordan nettet bør ændres, men selve anlægningen og udbygningen af nettet henhører under infrastrukturpolitikken (de transeuropæiske net), som der er afsat andre budgetmidler til. Derfor hører anlæg og udbygning af infrastruktur⁽⁷⁾ ikke til PACT-programmets anvendelsesområde. Det samme gælder forskning, hvor der findes et særligt program for transportområdet⁽⁸⁾; i forhold hertil hører PACT-programmets aktiviteter til i et senere stadium.
- 22. PACT-programmet sigter på at fremme kombitransportforbindelser, der - som alternativ til ren vejtransport - er kvalitetsmæssigt og på længere sigt også prismæssigt konkurrencedygtige. Den gamle PACT-ordning omfattede indlandstransport (bane/vej/vandvej); søtransport kom kun i betragtning, hvis den var en betingelse for at nå frem til en region i EF fra resten af EF. For at øge intermodaliteten udstrækkes foranstaltningerne i den nye forordning til at omfatte kystfart på den betingelse, at PACT-programmets formål respekteres, nemlig at tilvejebringe alternativer til vejtransporten.
- 23. Det tidligere PACT-program havde et årsbudget, der steg fra 2 til 5 mio ECU. Budgettet foreslås øget af følgende grunde:

⁽⁷⁾ Sådanne foranstaltninger er omfattet af Rådets forordning (EF) 2236/95 af 18. september 1995, EFT nr. L 228 af 23.9.1995, s. 1.

⁽⁸⁾ Rådets beslutning 94/914/EF af 15. december 1994 om et særprogram for forskning og teknologisk udvikling samt demonstration inden for transport (1994-1998), EFT nr. L 361 af 31.12.1994, s. 56.

- i den senere tid er flere og flere forslag kommet fra utraditionelle operatører, dvs. transportoperatører, som først nu går ind på kombitransportmarkedet, eller ligefrem selskaber, der specielt oprettes med det formål at imødekomme de nye behov. Det står klart, at denne tendens vil fortsætte med øget styrke i de kommende tre år, hvad der skal ses i forbindelse med åbningen af adgangen til jernbanenetene i overensstemmelse med direktiv 91/440/EØF. Men som konsekvens heraf må der stilles stærkt øgede budgetter til rådighed for det nye PACT-program
 - dertil kommer, at en stor del af den intermodale vognpark er forældet, og at de nationale jernbaneselskaber investerer mindre i materiel. Derfor har operatørerne inden for intermodal transport stigende behov for specielle vogne, så de kan imødekomme den potentielle trafikvækst. Det øgede budget skaber bedre muligheder for at fremskynde markedsføringen af den nye teknik til rullende materiel og omladning, som er udviklet under det fjerde rammeprogram for forskning (1994-1998), nærmere betegnet særprogrammet for forskning og teknologisk udvikling samt demonstration inden for transport⁽⁹⁾.
24. Ligesom den gamle ordning åbner det nye PACT-program for projekter uden for EF's område, og herunder kan der også ydes støtte til selskaber, der er hjemmehørende uden for EF på betingelse af, at den pågældende rute kan begrundes ved hjælp af store trafikstrømme til eller fra EF, og at støttemodtageren yder tilstrækkelig garanti for respektabilitet og kapitalgrundlag.
25. Hvad angår kontrollen videreføres den nuværende ordnings karakteristiske elementer, som suppleres med en række sikkerhedsforanstaltninger. Princippet går ud på at lette adgangen til programmet (som skal være henvendt til alle operatører, herunder små og mellemstore virksomheder), men til gengæld at gennemføre en streng kontrol. Proceduren for forslagsstillelse er blevet lettet maksimalt, samtidig med at der er gjort store anstrengelser - som vil blive intensiveret yderligere - for at sprede kendskabet til programmet og gøre det gennemskueligt. Til gengæld kontrollerer Kommissionen, når først et projekt er lanceret, mindst hver 6. måned, hvordan projektet skrider frem, og foretager først udbetalingerne, når der foreligger bevis for udført arbejde. Endelig fastlægger forslaget en tidsgrænse for programmet, så det undgås, at der opstår en permanent støtteordning. Det sluttelige mål for foranstaltningen er jo at fremme øget anvendelse af kombitransport. Ved udgangen af de fem år, der er fastsat af forordningen, skal det vurderes, hvorvidt programmet har nået dette mål.

C. FREMTIDENS UDFORDRINGER

26. Den europæiske politik for intermodal transport søger bl.a. at kompensere for det kommercielle handicap, som denne transportform lider under på grund af den utilstrækkelige medregning af de samfundsmæssige omkostninger i transportprisen. Denne

⁽⁹⁾ Rådets beslutning 94/914/EF af 15. december 1994 om et særprogram for forskning og teknologisk udvikling samt demonstration inden for transport (1994-1998), EFT nr. L 361 af 31.12.1994, s. 56.

kompensation skal indgå i det langsigtede perspektiv for indregning af alle reelle transportomkostninger. De foranstaltninger, der påtænkes med PACT-programmet som her foreslået, er kun ét af flere mulige instrumenter i denne politik. Som et andet instrument kunne man indføre tilsvarende foranstaltninger på nationalt plan. Kommissionen har iværksat en generel gennemgang af retningslinjerne for offentlig støtte til transport. Den overvejer især mulighederne for at fremme kombineret transport.

27. Først må man spørge, om det overhovedet er rimeligt at betragte finansiering af infrastruktur til jernbaner eller kombitransport som statsstøtte. Det spørgsmål fortjener at blive stillet og besvaret i lyset af princippet i direktiv 91/440/EØF om fri adgang til jernbaneinfrastruktur⁽¹⁰⁾, tilsvarende kunne det stilles for de intermodale terminalers vedkommende, når de ejes af en offentlig virksomhed, og på den betingelse, at det samme princip om fri adgang også anvendes på dem.
28. Et andet forhold, der bør betragtes nærmere i forbindelse med statsstøtte, er omkostningerne ved adgang til baneinfrastrukturen. Analogt med det, der her foreslås, undersøges spørgsmålet om nationale tilskud til afgifterne for adgang til baneinfrastrukturen som kompensation for det handicap, det er for banetransporten (og dermed kombineret bane/vejtransport), at de sociale omkostninger ofte ikke i tilstrækkeligt omfang medregnes i prisen for vejtransport. Denne betragtning er dog kun gyldig, så længe tilskudsbeløbet ikke overstiger en nøje beregnet kompensation for dette handicap.
29. Endelig er det også på tide at se nærmere på problemet med kørsel gennem bjergmassiver. Vejstrækningerne over f.eks. Alperne eller Pyrenæerne passerer gennem en række økologisk sårbare områder, men med de nuværende priser for vejtransport kan banestrækningerne slet ikke konkurrere, fordi de geologiske forhold gør dem særlig dyre. I dette tilfælde, hvor miljø og sikkerhed spiller en særlig stor rolle, kunne det vise sig nødvendigt med øget stimulering af disse former for transport, hvilket rejser spørgsmålet om statsstøtte til driftsudgifter i sådanne ekstreme tilfælde. I givet fald kan det medføre en ændring af EF's statsstøttebestemmelser for transportsektoren.
30. Også på et andet område kan EF-støtte og statsstøtte blive nødvendig, nemlig til investeringer i materiel til kombineret transport. Det særlige intermodale materiel (containere, veksellad, sættevogne med lad) kan nemlig kun med prohibitive omkostninger genbruges i vejtransporten, hvis der opstår problemer, og mange virksomheder har simpelthen ikke finansieringskapacitet til at løbe en sådan risiko. For tiden ser man på, om skattebyrderne på dette materiel kan lettes.
31. Herudover er det nødvendigt at intensivere forsknings- og udviklingsforanstaltningerne. PACT har vist, at der må ydes finansieringsstøtte, hvis de nye teknikker skal komme i anvendelse i praktisk kombitransport, for bortset fra de store jernbaneselskaber har sektorens virksomheder hverken den fornødne størrelse eller tilstrækkelige ressourcer til at kaste sig ud i dette arbejde alene. På forskningsområdet har Kommissionen foruden det fjerde rammeprogram, som har været omtalt i punkt 23, oprettet en række

⁽¹⁰⁾ Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner. EFT nr. L 237 af 24.8.1991.

industriforskningsenheder (Task Forces), og en af dem beskæftiger sig med intermodal transport (SEK(95) 1824); den har foreslået at styrke bestemte forskningsemner vedrørende dette aktivitetsområde (KOM(96) 12); og den har planer om at udsende en meddelelse om miljøforhold i forbindelse med vejtransport af gods. Alt dette har den annonceret i transporthandlingsprogrammet⁽¹¹⁾. Denne indsats skal videreføres. Det nye PACT-program, der foreslås her, samvirker med alle de andre foranstaltninger, for med de nye budgetmidler, som det vil stille til rådighed, kan man øge virkningen af disse programmer ved at bistå i den efterfølgende fase med markedsføring og afprøvning af forretningsmæssig levedygtighed.

32. Til slut må man også kaste et blik uden for EU's grænser. Jerntæppets fald har ændret varestrømmene, men også fremkaldt ny trafik østpå, som nu mere og mere overbelastet trafiknettene i Øst- og Centraleuropa. I en situation, hvor det bliver mere og mere påtrængende at udvikle de alternative transportmåder, viser der sig i de øst- og centraleuropæiske lande en ophobning af hindringer for at nå det mål: mangel på intermodalt transportmateriel (både til omladning og til transport), mangel på investeringsmidler, et stærkt atomiseret vejtransportmarked, jernbanestrukturer, der stadig er tunge og utilstrækkeligt effektive. At udvikle intermodale ruter er et af svarene, men samtidig med at der skabes infrastruktur, må der træffes forholdsregler for at sikre, at den udnyttes. På dette punkt er erfaringerne fra PACT i EU et godt eksempel på, hvilke muligheder der er. Det nuværende PACT-program har allerede støttet projekter om ruter fra Fællesskabet til Østeuropa (se punkt 12), og den her foreslåede forordning giver også mulighed for dette. Kommissionen er endvidere ved at undersøge muligheden for at fremme kombitransport i Central- og Østeuropa (dvs. forbindelser inden for dette område) og hensigtsmæssige instrumenter til at gennemføre sådanne projekter. Den vil senere gøre rede for de nødvendige foranstaltninger i Central- og Østeuropa og hvilke foranstaltninger er mest omkostningseffektive. Kommissionen vil så udarbejde de nødvendige forslag ved udgangen af 1996.

Bæredygtig mobilitet og et effektivt transportsystem kan kun opnås, hvis EU styrker sin indsats for intermodal godstransport nu. Da det stadig skal overlades til brugerne at vælge transportform, er det helt afgørende, at man fortsat lytter til operatørerne og giver dem de nødvendige midler til at anvende kombitransport, samtidig med at alle hindringer - både juridiske og økonomiske - for brugen af de mest miljøvenlige transportmåder ryddes af vejen. Om en sådan politik, som bliver stadig mere påtrængende nødvendig, skal lykkes, afhænger af EU's evne til at overbevise og støtte de økonomiske aktører i denne udvikling og til at udforme et sammenhængende helhedsprogram for indsatsen til støtte for intermodal transport - et program, der også tager hensyn til vore nabolande og inddrager dem i arbejdet.

⁽¹¹⁾ KOM(95) 302.

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om EF-tilskud til projekter
til fremme af kombineret godstransport

BEGRUNDELSE

Overordnet formål

1. Det overordnede formål med dette forslag er at forlænge den gældende ordning for tilskud til pilotforanstaltninger for kombineret transport (PACT⁽¹⁾). PACT blev lanceret som forsøg i 1992 for en fem-årig periode. Nu hvor forsøget har været i gang i fire år er det meningen med dette forslag at gøre det til et egentligt program af fem års varighed fra 1997. Forslaget giver mulighed for større budgetmidler, nu hvor der bliver tale om et fulgyldigt program.
2. Rådet bekræftede i sin resolution af 30. oktober 1990⁽²⁾ om etablering af et europæisk net for kombineret transport nødvendigheden af at forvalte EF's transportressourcer bedst muligt under hensyntagen til kravene om miljøbeskyttelse. Dette indebærer bl.a. øget anvendelse af kombineret transport. Det er nu almindeligt anerkendt, at transportpriserne for alle transportmåder ikke helt afspejler de sociale omkostninger, som de enkelte ruter indebærer med hensyn til miljøbeskyttelse, brugeres og tredjepersoners sikkerhed og overbelastning. Denne situation stiller kombitransport meget uheldigt og gør det nødvendigt at man fra politisk hold kompenserer herfor ved at hjælpe denne sektor med at forbedre sin ydeevne, navnlig med hensyn til organisering og logistik.
3. Denne konstatering foranledigede Kommissionen til i 1992 at iværksætte PACT-programmet. Det her forelagte forslag genoptager retningslinjerne fra den eksisterende forsøgsordning og udvider det geografiske anvendelsesområde til også at omfatte søtransport. De aktiviteter, der kan modtage støtte, ændres en smule, idet muligheden for at modtage 100% støtte til indledende undersøgelser afskaffes, konkrete forundersøgelser støttes med 50%, og grundlaget for innovative foranstaltninger med 30% tilskud præciseres bedre under hensyntagen til de forgangne fire års erfaring. Procedurerne for udvælgelse og overvågning samt rammerne for evaluering forbedres.
4. Til sidst skal det understreges, at udviklingen af kombineret transport har til hensigt at stimulere overførsel af nuværende eller potentiel trafik fra vej til mere miljøvenlige transportmåder, især banetransport, de indre vandveje og søtransport. Det program der her forelægges, kan også bidrage til at mindske transportarbejdets skader på miljøet, både hvad angår beslaglæggelse af naturressourcer, luft-, vand- og jordforurening og personers sikkerhed og sundhed. Det bidrager således til en bæredygtig regional udvikling i Europa, da det ved at fremme kombitransport også fremmer integrering af de perifere regioner.

(1) PACT: Pilot Actions for Combined Transport. Kommissionens afgørelse 93/45/EF af 22. december 1992 om finansiell støtte til pilotforanstaltninger vedrørende kombineret transport. EFT nr. L 16/55 af 25.1.1993.

(2) Note fra Rådets Generalsekretariat nr. 9832/90 af 12. november 1990.

5. Hvordan de med dette forslag påtænkte EF-foranstaltninger forholder sig til nærhedsprincippet, kan der redegøres for ved besvarelse af fire grundspørgsmål:

(a) Hvilke formål har den påtænkte handling set i lyset af EF's forpligtelser?

EU skal tilvejebringe og sikre et effektivt godstransportsystem, som er i stand til at imødekomme brugernes mobilitetsbehov. Kombitransport er et af nøgleelementerne i et sådant transportsystem, idet den giver mulighed for en bedre udnyttelse af transportressourcerne. Den handicappes imidlertid stærkt af ovennævnte grunde. På kort sigt kan dette handicap kun kompenseres, hvis der ydes økonomisk støtte.

Et sådant støtte system igangsatte Kommissionen i 1992 som forsøg. Det her påtænkte program har til formål at omforme denne forsøgsordning til et mere stabilt instrument, og samtidig foretage de ændringer i det, som har vist sig at være nødvendige på baggrund af de forgangne fire års erfaringer.

(b) Hører den påtænkte handling under EF's enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som EF deler med medlemsstaterne?

Programmet vedrører udvikling af kombineret transport på Europæisk plan og omfatter hovedsagelig internationale ruter; derfor forekommer det mest rimeligt at handle på EF-plan. Dette forslag forelægges således på grundlag af traktatens artikel 75 og hører dermed ind under EF's enekompetence.

(c) Hvilke handlingsmuligheder har EF?

Der findes i forvejen EF-ordninger for støtte til infrastruktur (transeuropæiske net) (Rådets forordning (EF) nr. 2236/95) og for forskningsstøtte (Rådets beslutning 94/914/EF). Den her foreslåede ordning supplerer disse to; selv om der ikke via den kan ydes støtte til infrastrukturforanstaltninger, idet dens støtte i første række vedrører ruter der befinder sig på det transeuropæiske net for kombineret transport. Der ydes ikke støtte til forskningsprojekter, men derimod i den følgende fase, hvor teknisk afprøvede teknologier for første gang skal tages i brug forretningsmæssigt. Der bliver her navnlig tale om resultater af EF's aktiviteter inden for forskning og teknologisk udvikling under det fjerde rammeprogram (1994-1998)⁽³⁾. Den her foreslåede ordning er således et supplement, der vil kunne spille sammen med de eksisterende EF-instrumenter.

⁽³⁾ Særlig inden for rammerne af intermodalitets-taskforcen eller særprogrammet for forskning, teknologisk udvikling og demonstration på transportområdet (1994-1998), der blev oprettet ved Rådets beslutning nr. 94/914/EF af 15.12.1994. EFT nr. L 361 af 31.12.1994 samt taskforcen for forskning og industri, intermodalitet og interoperabilitet i transportsystemet (SEK(95) 1824).

(d) Er det nødvendigt med en forordning, eller ville et direktiv være nok?

Hvor der er tale om finansieringsstøtte fra EF, er en forordning, som udelukkende forvaltes af Kommissionen, den bedste løsning.

Gennemgang af artiklerne

1. Artikel 1 specificerer de generelle og specifikke målsætninger for foranstaltninger, der finansieres i henhold til den foreslåede forordning.
2. Artikel 2 indeholder definitioner af de termer, der anvendes i forordningen, og en afgrænsning af dens anvendelsesområde. Projekter med udgangs- eller slutpunkt uden for EF's område kan også tages i betragtning, når det kan påvises, at EF har interesse heri.
3. Artikel 3 fastlægger kriterier for, hvornår et projektforslag kan komme i betragtning. Foranstaltninger, som skal opfylde forordningens specifikke målsætninger kan komme i betragtning. De skal have til hensigt at øge kombitransports konkurrenceevne både hvad angår pris og kvalitet sammenlignet med vejtransport, eller de skal fremme anvendelsen af avanceret teknologi i kombitransport, eller fremme virksomheders adgang til kombitransport uafhængig af virksomhedernes størrelse.

Forslagene kan kun komme i betragtning, hvis de er godkendt af de stater, på hvis territorium, projekterne finder sted.

4. Artikel 4 fastsætter bestemmelserne om støttens størrelsesorden. Der kan ydes tilskud til forundersøgelser vedrørende en bestemt pilotrute og til nyskabende foranstaltninger, dvs. specifikke investeringer og nogle variable driftsomkostninger, undtagen til personale- og energjudgifter eller til dækning af tab. Forordningen omfatter investering i kombitransportmateriel, adgang til jernbaneinfrastrukturer og infrastruktur forbundet med de indre vandveje, handelsmæssig drift af teknikker, teknologier eller materiel, der tidligere er blevet afprøvet og godkendt og planer vedrørende logistik, uddannelse af personale og offentlig omtale af programmet.

Artikel 4 fastlægger også den maksimale procentdel, som Fællesskabets bistand kan beløbe sig til. Desuden får medlemsstaterne mulighed for, under overholdelse af den relevante EF-lovgivning og navnlig traktatens artikel 77, 92 og 93 og gennemførelsesbestemmelserne⁽⁴⁾, at yde tilskud til foranstaltninger, som i forvejen støttes i medfør af det nuværende EF-program.

⁽⁴⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbaner, ad landeveje og sejlbare vandveje. EFT nr. L 130 af 15.6.1970).

5. I artikel 5 beskrives ansøgningsproceduren. Den bygger på tre principper:
- i) der skal være let adgang til programmet, især for at inddrage små og mellemstore virksomheder
 - ii) det skal sikres, at ansøgningerne behandles lige, idet det præciseres, hvad de skal indeholde, og i hvilken form de skal forelægges
 - iii) ansøgningen skal indeholde tilstrækkelige oplysninger til, at Kommissionen udelukkende kan udvælge de projekter, som bidrager til at opnå PACT-programmets målsætninger.
6. Artikel 6 fastsætter udvælgelsesproceduren og bedømmelseskriterier for bevilling af finansieringsstøtte.
7. Artikel 7 handler om beslutningsproceduren. Til dette formål nedsættes der et rådgivende udvalg af nationale eksperter, der arbejder efter reglerne i artikel 2, stk. 2, litra a), i Rådets afgørelse af 13. juni 1987 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen⁽⁵⁾.
8. Artikel 8 indeholder finansielle bestemmelser.
9. Artikel 9 indeholder bestemmelser om finanskontrol af de iværksatte projekter.
10. Artikel 10 handler om overvågnings- og evalueringsprocedurer.
11. Artikel 11 fastsætter, at Kommissionen to år efter forordningens ikrafttrædelse skal udarbejde en rapport om programmets resultater til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. Artiklen fastsætter også, at programmet skal evalueres i henhold til Kommissionens evalueringsprincipper.
12. Artikel 12 pålægger støttemodtagerne at sørge for, at EF's støtte får størst mulig offentlig omtale.
13. I artikel 13 fastlægges varigheden af programmet, som løber til den 31. december 2001.
14. Artikel 14 vedrører forordningens ikrafttrædelsesdato.

⁽⁵⁾ Rådets afgørelse 87/373/EØF af 13. juli 1987 (EFT nr. L 197 af 18.7.1987).

Forslag til
RÅDETS FORORDNING (EF)
om EF-tilskud til projekter
til fremme af kombineret godstransport

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C⁽³⁾,

i samarbejde med Europa-Parlamentet, og

ud fra følgende betragtninger:

Fællesskabets transportsystem befinder sig i en situation, hvis forventede udviklingsmuligheder gør det nødvendigt at udnytte transportressourcerne bedst muligt under hensyntagen til kravene om miljøbeskyttelse; dette indebærer, at anvendelsen af kombineret transport bør fremmes, hvad Rådet også bekræftede i sin resolution af 30. oktober 1990 om etablering af et europæisk net for kombineret transport;

etableringen af et net for kombineret transport bør suppleres med EF-foranstaltninger vedrørende tilrettelæggelse af kæder af kombineret transport;

som opfølgning af nævnte resolution af 30. oktober 1990 iværksatte Kommissionen ved afgørelse 93/45/EØF⁽⁴⁾ en fem-årig forsøgsordning, der gav mulighed for at yde tilskud til pilotforanstaltninger vedrørende kombineret transport; denne ordning udløb den 31. december 1996;

en EF-indsats på dette område er tydeligvis nyttig, og denne forsøgsindsats bør derfor videreføres som en egentlig ordning for projekter af EF-interesse inden for området kombineret godstransport, der tager hensyn til de erfaringer, der er gjort siden 1992;

⁽¹⁾ EFT nr.

⁽²⁾ EFT nr.

⁽³⁾ EFT nr.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 16 af 25.1.1993, s. 55.

hensigten med projekterne er at fremme det samfundsmæssige udbytte ved kombineret transport gennem mindsket trængsel i trafiksystemet, bedre sikkerhed og især færre miljøskader og dermed bidrage til en bæredygtig regional udvikling inden for EF;

det endelige formål med projekterne er at bidrage til udviklingen af et effektivt europæisk transportsystem gennem støtte til etablering af alternativer til vejtransport over lange afstande - alternativer, som markedet kan acceptere; de projekter, som støttes gennem denne forordning, bør derfor ikke have en genetablering af vejruter til følge;

disse projekter vedrører kombineret EF-transport, herunder også transport uden for EF's område; der må derfor være mulighed for at tage ruter, som delvis ligger uden for EF's område, i betragtning, når trafikmængden viser, at det er i EF's interesse;

i overensstemmelse med princippet om frit valg af transportform omfatter projekterne tilskud til investering i materiel til kombineret transport, for adgang til infrastruktur for jernbane og de indre vandveje, for kommerciel udnyttelse af teknik, teknologi eller udstyr, der tidligere er blevet afprøvet og godkendt, og foranstaltninger vedrørende logistik, personaleuddannelse og offentlig omtale af projekterne - med undtagelse af anlæg af transportinfrastruktur, udviklingsprojekter eller teknologiske forskningsprojekter - enten i form af forundersøgelser eller finansielle bidrag til innovative projekter, der sigter på at forbedre den kombinerede transports konkurrenceevne;

grundlaget for de tilskud, der kan ydes i medfør af denne forordning, er et andet end det, der gælder for Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 af 18. september 1995 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net⁽⁵⁾, og også forskelligt fra det, der gælder for Rådets beslutning nr. 94/914/EF af 15. december 1994 om et særligt program for forskning og teknologisk udvikling samt demonstration inden for transport (1994-1998)⁽⁶⁾; det er derfor muligt at godkende tilskud til forskellige foranstaltninger, der berører samme pilotrute, da der kan opnås nyttige synergivirkninger; disse EF-tilskud kan således udgøre et supplement til EF's forskningsaktiviteter og til indsatsen for etablering af de transeuropæiske net;

i betragtning af, at de udvalgte projekter har europæisk interesse, og at Kommissionen løbende fører kontrol med dem, kan medlemsstaterne yde tilskud til de foranstaltninger, som et projekt omfatter, under forudsætning af, at traktatens artikel 77, 92 og 93 og den relevante lovgivning overholdes;

tilskuddene bør være tidsbegrænset og udgøre et særligt incitament for operatørerne til at udvikle sådanne transportforbindelser;

anvendelsen af denne forordning bør overvåges regelmæssigt; med henblik herpå bør Kommissionen to år efter forordningens ikrafttræden forelægge Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en rapport herom;

⁽⁵⁾ EFT nr. L 228 af 23.9.1995, s. 1.

⁽⁶⁾ EFT nr. L 361 af 31.12.1994, s. 56.

eftersom formålet med de projekter, der er omfattet af nærværende forordning, er at støtte kombineret transport i startfasen, bør projekterne være tidsbegrænsede -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1: Formål

I denne forordning fastlægges de nærmere betingelser, bestemmelser og procedurer for EF-tilskud til projekter, som bidrager til øget anvendelse af kombineret godstransport ved at:

- a) øge kombineret transports konkurrenceevne både hvad angår pris og servicekvalitet i forhold til vejtransport eller
- b) fremme anvendelsen af avanceret teknologi inden for kombineret transport, eller
- c) forbedre adgangen til kombineret transport for alle virksomheder, uanset størrelse.

Artikel 2: Definitioner

1. I denne forordning forstås ved:

- a) *intermodalt transportmateriel*: en container, en platform, et veksellad eller et vejkøretøj; udtrykket dækker dog ikke et fartøj til anvendelse på indre vandveje eller på havet
- b) *kombineret transport*: enhver godstransport mellem medlemsstaterne, der udføres med samme intermodale transportmateriel, uden at varerne udlosses af dette materiel noget sted på den samlede strækning, og hvortil der benyttes mindst to forskellige transportformer, herunder vej, bane, indre vandvej eller søvej, idet vejstrækningerne er så korte som muligt
- c) *operatør*: enhver virksomhed, der udfører kombineret godstransport ved hjælp af eget eller lejet materiel for hele eller en del af strækningen, men med anvendelse af en forskellig virksomhed for transport med bane, til søs eller ad indre vandveje.

2. På EF's område skal projekterne vedrørende kombineret transport først og fremmest vedrøre de internationale korridorer for kombineret transport, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF⁽⁷⁾. En korridor, som er omfattet af et eller flere af de i denne forordning omhandlede projekter vedrørende kombineret transport, betegnes pilotrute.

Disse projekter kan også omfatte ruter for kombineret transport uden for EF's område, hvis de er berettiget på grund af en stor mængde trafik til eller fra EF.

⁽⁷⁾ EFT nr. L 228 af 9.9.1996, s. 1.

Artikel 3: Tilskudsberettigede projekter

1. Der kan ydes EF-tilskud til projekter vedrørende kombineret transport for eksisterende eller kommende pilotruter, som har til formål at afprøve tiltag med henblik på at opfylde målsætningerne i artikel 1.
2. Forslag til et projekt skal være forhåndsgodkendt af de stater, hvis område den pågældende rute for kombineret transport gennemløber.
3. Fra 27. juni 1997 ydes der ikke EF-tilskud til foranstaltninger til dækning af omkostninger ved adgang til jernbaneinfrastruktur eller omkostninger vedrørende jernbanetrækkraft, når den pågældende jernbanevirksomhed ikke er indehaver af en licens, jf. artikel 2 i Rådets direktiv nr. 95/18/EF⁽⁸⁾.
4. EF-tilskud til de innovative foranstaltninger, der er nævnt i artikel 4, stk. 2, litra a), b) og c), i denne forordning, ydes ikke til infrastrukturforvaltere, jf. artikel 3 i Rådets direktiv 91/440/EØF⁽⁹⁾, og jernbanevirksomheder, jf. artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, med undtagelse af de i artikel 10, stk. 2, i direktiv 91/440/EØF nævnte.

Artikel 4 - EF-tilskuddenes omfang

1. Der kan ydes tilskud til:
 - a) forundersøgelser vedrørende en bestemt pilotrute
 - b) innovative foranstaltninger, dvs. specifikke investeringer og visse variable driftsomkostninger med undtagelse af foranstaltninger vedrørende personaleomkostninger, energiforbrug og dækning af finansielle tab.
2. Tilskuddene kan højst udgøre 50% til forundersøgelser og 30% til innovative foranstaltninger. Innovative foranstaltninger skal hovedsagelig vedrøre:
 - a) investeringer i intermodalt transportmateriel under forudsætning af, at tilskudsmodtageren eller tilskudsmodtagerne forpligter sig til at bibeholde materiellet på den pågældende rute i mindst 5 år
 - b) investering i omladningsfaciliteter til alle transportmåder
 - c) tilskud til omkostningerne ved at få adgang til jernbane- eller vandvejsinfrastruktur
 - d) kommerciel udnyttelse af teknik, teknologi eller materiel, som i forvejen er afprøvet og fundet velegnet, navnlig under de europæiske forskningsprogrammer, herunder på telematikområdet

⁽⁸⁾ EFT nr. L 143 af 27.6.1995, s. 70.

⁽⁹⁾ EFT nr. L 237 af 24.8.1991, s. 25.

- e) foranstaltninger vedrørende logistik, personaleuddannelse og offentlig omtale af de projekter, som denne forordning omfatter.
3. Medlemsstaterne kan bevilge modtagerne af EF-tilskud finansiering i forbindelse med de samme projekter under overholdelse af traktatens artikel 77, 92 og 93 og EF-bestemmelserne om statsstøtte og offentlige indkøb.

Artikel 5: Forelæggelse af projekter

1. Projekter vedrørende kombineret transport forelægges for Kommissionen af en medlemsstat eller af en privat eller offentlig virksomhed, der er etableret inden for eller uden for EF. Projekter kan indgives i fællesskab af en række stater eller virksomheder.
2. Forslaget skal indeholde en beskrivelse af projektet med angivelse af følgende oplysninger:
 - a) Projekttype
 - innovativt projekt
 - forundersøgelse (inkl. målsætning, metoder og udgifter til undersøgelsen).
 - b) Beskrivelse af projektet
 - transportmåder og operatører
 - begrundelsen for projektet (kunde krav, trafikoverbelastning, markeds-potentiel, fjernbeliggende område osv.)
 - innovative træk set i forhold til den nuværende situation
 - samarbejdsgrad og type
 - projektets varighed
 - tilskudsbehov (andre tilskud, som er blevet ydet eller forventes ydet, ansøgernes finansielle ressourcer osv)
 - størrelsen af det tilskud, der ansøges om, angivet i ECU.
 - c) Projektets rute/akse
 - rutens betydning for EF's økonomi (mængde transporteret af forskellige transportmåder; yderligere potentiel)

- rutens betydning for EF's transportpolitik (pilotrutens indlemmelse i EF's transeuropæiske net for kombineret transport og pilotrutens betydning for større multimodale transportkorridorer i tredjelande)
- markedsforholdene, inkl. eksisterende transport eller teknologier, idet andre transportmåder også skal tages i betragtning.

d) Arten af det EF-tilskud, der ansøges om, jf. artikel 4, stk. 2.

3. Ansøgerne skal i deres forslag definere projekternes målsætning samt midlerne til at opfylde denne målsætning. Forslaget skal indeholde alle de elementer, der er nødvendige for at Kommissionen kan træffe afgørelse i henhold til artikel 6, stk. 1-4.
4. Ud over de i stk. 2 og 3 nævnte elementer skal hvert enkelt forslag vedrørende kombineret transport med henblik på vurdering indeholde:
 - a) en hensigtserklæring fra forslagsstillerne, hvori disse forpligter sig til at iværksætte projektet, hvis det tilskud, som der anmodes om, bliver bevilget
 - b) et finansieringsbilag med angivelse af alle omkostninger i ECU samt alle andre forventede tilskud til finansiering af projektet
 - c) et bilag med angivelse af projektpartnerne samt deres retlige status og finansielle kapacitet.
5. Så snart Kommissionen har modtaget et forslag, undersøger den, om det er tilskudsberettiget i henhold til artikel 2, 3 og 4.

Artikel 6: Udvælgelse af projekter, bevilling af tilskud

1. Afgørelser om tilskud i medfør af denne forordning vedtages efter proceduren i artikel 7. Afgørelsen træffes på grundlag af en udvælgelsesproces, hvorefter det fastslås, om projektet bidrager til øget anvendelse af kombineret transport.
2. Kommissionen vurderer, hvorvidt det kan forventes, at projektet opfylder sin målsætning, jf. artikel 5, stk. 3, og hvorvidt det opfylder de generelle og specifikke formål i artikel 1. Med henblik herpå benytter Kommissionen først og fremmest kriterierne i stk. 3 og 4 i nærværende artikel.
3. Når Kommissionen vurderer, om et projekt kan forventes at opfylde sin målsætning, tager den først og fremmest følgende faktorer i betragtning, idet den foretager en sammenligning med ansøgernes egne skøn:
 - a) kundepotentiel for kombineret transport
 - b) pris og service (tilgængelighed, pålidelighed og tidsgevinst) sammenlignet med konkurrerende vejtransport og anden transport (på forelæggelsestidspunktet og efter projektets gennemførelse)

- c) forventede indtægter
 - d) omkostningsfaktorer (særlig elementer til vurdering af marginalomkostningerne for adgang til infrastruktur, navnlig jernbane, for den rute, der omfattes af pilotforanstaltningen og alle andre oplysninger, der muliggør en vurdering af, om det er berettiget at give tilskud til omkostninger forbundet med infrastrukturadgang)
 - e) tidsplan for, hvornår projektet opnår ligevægt i finansiell henseende.
4. Følgende faktorer er af primær betydning for vurderingen af, om projektet kan forventes at opfylde målene for EF's transportpolitik:
- a) muligheden for at overføre vejtransport til kombineret transport (som procentdel af den samlede trafik på ruten/aksen)
 - b) virkningerne for andre former for transport på det relevante marked og de muligheder, som projektet giver nye operatører for at komme ind på markedet
 - c) projektets relevans for andre projekter/ruter/markedsaktører
 - d) fordele med hensyn til miljø og sikkerhed i forhold til det eksisterende udbud.
5. Kommissionen kontrollerer også, at forslaget overholder følgende betingelser i nærværende forordning:
- a) samtykke fra de stater, på hvis område projektet udføres
 - b) udelukkelse af infrastrukturforanstaltninger
 - c) udelukkelse af forskningsforanstaltninger
 - d) garanti for, at jernbanevirksomheder, der deltager i projektet, fra 27. juni 1997 har en licens, jf. artikel 2 i direktiv 95/18/EF.
6. De nærmere bestemmelser for evaluering og opfølgning af projekter, jf. artikel 10, fastlægges i de i stk. 1 i nærværende artikel omhandlede afgørelser om godkendelse af projekter.

Disse afgørelser rettes til støttemodtagerne og de medlemsstater, hvis område berøres af ruterne for kombineret transport.

Artikel 7: Udvalg

Kommissionens bistås af det udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 17, stk. 2, i forordning (EF) nr. 2236/95, og som sammensættes i overensstemmelse med transportsektoren.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemninger i udvalget tillægges de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, der er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager foranstaltninger, der straks finder anvendelse. Hvis de ikke er i overensstemmelse med den af udvalget afgivne udtalelse, underrettes Rådet dog straks af Kommissionen om disse foranstaltninger.

Kommissionen kan udsætte gennemførelsen af de foranstaltninger, den har truffet afgørelse om, i et tidsrum på højst en måned regnet fra datoen for denne underretning.

Rådet kan med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for det tidsrum, der er nævnt i ovenstående afsnit.

Artikel 8: Finansielle bestemmelser

1. Tilskudsberettigede udgifter omfatter udgifter til gennemførelse af projekter, som udføres af tilskudsmodtagerne eller af tredjeparter, der er ansvarlige for udførelsen.
2. Udgifter, der er påløbet, inden Kommissionen har modtaget ansøgningen, er ikke tilskudsberettigede.
3. Forpligtelser og betalinger opgøres og udbetales i ECU.
4. Som hovedregel foretages udbetalingerne i form af forskud og en afsluttende betaling. Det første forskud udbetales, så snart tilskudsansøgningen er godkendt. De følgende udbetalinger sker på grundlag af betalingsanmodninger og under hensyntagen til, hvordan projektet skrider frem.
5. Kommissionen foretager den afsluttende betaling, når den har godkendt en aktivitetsrapport om undersøgelsen eller foranstaltningen; rapporten forelægges af tilskudsmodtageren og skal opregne samtlige faktisk afholdte udgifter.

Artikel 9: Finanskontrol

1. Foruden den kontrol, som medlemsstaterne gennemfører efter nationale retsregler, den kontrol, der udføres i medfør af traktatens artikel 188 A, samt enhver kontrol i henhold til traktatens artikel 209, litra c), kan tjenestemænd og andre ansatte fra Kommissionen foretage stikprøvekontrol på stederne for de projekter, hvortil der ydes tilskud.
2. Hvis gennemførelsen af et projekt ikke synes at berettige en del af eller hele det bevilgede tilskud, iværksætter Kommissionen en undersøgelse af sagen.

3. Efter den i stk. 2 omhandlede undersøgelse kan Kommissionen nedsætte, suspendere eller ophæve tilskuddet til det pågældende projekt, hvis undersøgelsen bekræfter, at der foreligger en uregelmæssighed, eller at en af de betingelser, der er anført i afgørelsen om bevilling af tilskud ikke er opfyldt, navnlig hvis der er foretaget en ændring, der påvirker projektets art eller vilkårene for dets gennemførelse, og som Kommissionen ikke har fået forelagt til godkendelse.

Artikel 10: Overvågning og evaluering

1. Kommissionen overvåger gennemførelsen af projekterne og foretager en evaluering efter deres afslutning. Med henblik herpå anvender den, om nødvendigt, ekstern ekspertise. Tidsplanen for overvågning efter projektets afslutning fastsættes af Kommissionen i den i artikel 6 omhandlede afgørelse under hensyntagen til de særlige omstændigheder i forbindelse med hvert projekt. Når et projekt er afsluttet, og inden den afsluttende betaling, foretager Kommissionen en evaluering af projektet.
2. Op til én procent af budgettet i henhold til nærværende forordning afsættes til uafhængig overvågning og evaluering.

Artikel 11: Rapport

To år efter nærværende forordnings ikrafttræden forelægger Kommissionen en rapport om de i henhold til forordningen gennemførte aktiviteter for Europa-Parlamentet, Rådet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget. Kommissionen tager mest muligt hensyn til de andre institutioners bemærkninger til rapporten.

Anvendelsen af nærværende forordning evalueres efter Kommissionens evalueringsprincipper. Resultaterne af evalueringen skal foreligge inden 1. oktober 2001.

Artikel 12: Offentlig omtale

Modtagerne sørger for, at tilskud i medfør af denne forordning får passende offentlig omtale, således at offentligheden får kendskab til den rolle, som EF har spillet i forbindelse med gennemførelsen af projekterne. De rådfører sig med Kommissionen om, hvorledes dette gøres.

Artikel 13: Varighed

Der kan ydes tilskud til kombineret transport i henhold til denne forordning fra 1. januar 1997 til 31. december 2001. Senest den 31. december 2001 træffer Rådet efter forslag fra Kommissionen og på de betingelser, der er fastsat i traktaten, afgørelse om videreførelse af tilskudsordningen efter denne dato.

Artikel 14: Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i De Europæiske Fællesskabers Tidende.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne

Formand

BILAG TIL MEDDELELSEN

A. BESKRIVELSE AF PACT-PROGRAMMET 1992-1995

1. På fire år er der under PACT-programmet givet tilskud til 65 projekter på 22 ruter, hvoraf 11 er bane/vejruter, 5 omfatter indre vandveje, og 6 indbefatter en søvejsstrækning. 17 af projekterne berører udelukkende EU's område (inklusive Østrig, Sverige og Finland), medens der i 5 af ruterne indgår en strækning uden for EU gennem Schweiz, Norge eller de øst- og centraleuropæiske lande (Polen, Tjekkiet og Slovenien). De ansvarlige for projekterne har både været offentlige (ministerier, jernbaneselskaber), halvoffentlige (selvstyrende, flod- eller søhavne) og private (kombitransportoperatører, handelskamre). I 1995 modtog Kommissionen i alt 57 projektforslag, hvortil der søgtes en finansieringsstøtte på næsten 22 mio ECU, men den kunne kun bevilge 4,1 mio ECU fra budgetposten for PACT og 0,4 mio ECU fra budgetposten for foranstaltninger vedrørende forbindelser med tredjelandene.

Liste over pilotruter, som allerede har fået tilskud (1992-1995)

Nr.	År	Rute	Transportformer	PACT-type
1	1992	Nordeuropa - Italien - Grækenland via Brindisi/Patras	bane - sø - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
2	1992	Tyskland Frankrig - Spanien - Portugal via Port Bou/Cerbère	bane - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
3	1993	Frankrig (Le Havre) - Centraleuropa	bane - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
4	1993	De nordiske lande - Det europæiske kontinent	bane - sø - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
5	1993	Nederlandene - Østrig (Rotterdam - Wien)	vandvej - vej	Foranstaltninger
6	1993	Det Forenede Kongerige - Belgien - Tyskland - Italien	sø - bane - vej	Foranstaltninger
7	1993	Det Forenede Kongerige (Glasgow - Folkestone) Det europæiske kontinent, via tunnelen	bane - vej	Undersøgelser
8	1993	Tyskland - Polen (Hannover - Poznan)	bane - vej	Undersøgelser
9	1993	Irland - Det Forenede Kongerige - Det europæiske kontinent	sø - bane - vej	Undersøgelser

10	1993	Nederlandene - Schweiz (Rotterdam - Basel)	vandvej - vej	Undersøgelser
11	1994	Tyskland - Italien (München - Verona)	bane - vej	Foranstaltninger
12	1994	Nederlandene - Frankrig (Rotterdam - Lille)	vandvej - vej	Foranstaltninger
13	1994	Belgien - Tyskland (Zeebrugge - Aachen)	bane - vej	Foranstaltninger
14	1994	Nederlandene - Belgien (Rotterdam - Antwerpen)	vandvej - vej	Foranstaltninger
15	1994	Tyskland - Frankrig - Spanien - Portugal via Urun (atlanterhavsruten)	bane - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
16	1994	Irland - Det Forenede Kongerige - Tyskland (Rostock-Dresden)	sø - bane - vej	Undersøgelser
17	1995	Tyskland - Fransk-spanske grænse (Koblenz-Perpignan)	bane - vej	Undersøgelser + foranstaltninger
18	1995	Tyskland (Dresden) - Sydøsteuropa	bane - vej	Foranstaltninger
19	1995	Frankrig - Belgien (Lille - Antwerpen)	vandvej - vej	Foranstaltninger
20	1995	Finland - Sverige (Turkus havn)	sø - bane - vej	Foranstaltninger
21	1995	Spanien - Det Forenede Kongerige via tunnelen	bane - vej	Foranstaltninger
22	1995	Nordeuropa - Tyskland - Østrig - Slovenien (Ljubljana)	bane - vej	Undersøgelser + foranstaltninger

2. Indholdet af projekterne for disse ruter er meget varieret svarende til de forskelligartede situationer og brugernes forskellige efterspørgsel. På visse strækninger er det kvalitetsbegrebet der har vist sig mest relevant, hvilket har ført til foranstaltninger til støtte for udvikling af avanceret telematik. F.eks. eksperimenterer det franske selskab CNC (Compagnie Nouvelles de Conteneurs) for tiden med at installere automatisk læsbare kort på flere tusinde enheder (containere, veksellad og sættevogne) og indretter samtidig sine terminaler på strækningen fra Le Havre til Centraleuropa med det udstyr der skal til for automatisk aflæsning af disse kort. På den måde kan man til enhver tid se, hvor hver enkelt forsendelse befinder sig. Projektet er det første af sin art i Europa, for hidtil er denne teknologi kun blevet afprøvet på togvogne og anvendt til jernbaneselskabernes egne formål, medens systemet her udnyttes af et kombi-transportsselskab for at opfylde dets behov som bruger. Kommissionen har støttet

projektet med 30% af de nødvendige investeringer, men har i denne forbindelse forlangt, at systemet lever op til de nye telematikstandarder for at sikre, at det bliver kompatibelt med systemets fremtidige udvikling, og for ikke at lukke adgangen til disse metoder for andre operatører. Nogle af de finansierede projekter præsenteres i det følgende som eksempler.

Ruten Tyskland/Benelux - Italien - Grækenland
Via Milano - Bari - Brindisi - Patras

3. Projektet blev lanceret i 1992 og er en af de første PACT-ruter. Projektpartnerne er: Uniontrasporti, som er medlem af sammenslutningen af handelskamre, selskaberne UIRR, Ferrovie dello Stato, Assointerporti (sammenslutning af italienske omladningscentre) og Combimare (italiensk transportvirksomhed), Athens nationale tekniske universitet (NTUA), de græske jernbaner og de græske konsulentvirksomheder ADK Triton, Impetus og FORTH (Kretas regionale fond for forskning og teknologi). Siden 1994 har de græske redere været med i projektet. Det tyske kombitransportselskab Kombiverkehr deltager indirekte i projektet via UIRR (den internationale union for kombineret jernbane-/landevejstransport), og de tyske jernbaner repræsenteres af de italienske, Ferrovie dello Stato.

Partnerne har forpligtet sig til at udvikle en ny kombitransportforbindelse, der omfatter bane, vej og søtransport, for at forbedre servicekvaliteten. Projektet har mundet ud i at der er indsat et pendultog pr. dag i hver retning til en pris, der kan konkurrere med ren vejtransport. Det blev sat i gang i 1992 med en forundersøgelse. På grundlag af resultaterne af denne undersøgelse besluttede partnerne i 1993-94 at iværksætte fase nr. 2, en forsøgsfase, som bestod i at afprøve projektets holdbarhed, ved at lancere en forbindelse af lavere kvalitet end den senere planlagte, men med små investeringer. Dette resulterede i anvendelse af et eksisterende tog, en blandet person- og godsfærge mellem Brindisi og Patras og afprøvning med "pionerkunder". Forbindelsen har fungeret siden marts 1994 med lejet og ikke købt materiel for at begrænse risikoen. Lejemålet gælder for to måneder ad gangen og kan videreføres, rejsetiden mellem Milano og Brindisi er omkring 16 timer.

Denne forsøgsfase gav gode resultater, og projektpartnerne besluttede derfor at tage fat på en tredje fase med bedre forbindelser: der indsættes direkte tog mellem Milano og Brindisi, sejlplanerne tilpasses med det formål at indsætte en ren godsfærge mellem Brindisi og Patras, og der investeres i omladningsmateriel og edb. Denne fase blev sat i gang i 1995. I år indsætter projektpartnerne et direkte tog om dagen, og der er planer om at udvide forbindelsen. Kommissionen har finansieret 50% af forundersøgelsen og 30% af størstedelen af foranstaltningerne i anden og tredje fase. Desuden er der nu en undersøgelse i gang, som Kommissionen finansierer med 50%, af mulighederne for at forlænge ruten mod Kreta.

Nordeuropa - Frankrig - Spanien - Portugal

4. I første omgang har man sat ruten fra Tyskland til Den Iberiske Halvø i gang via den østlige ende af Pyrenæer-grænsen (Port Bou).

Første fase afsluttedes i 1993 og bestod hovedsagelig i opgradering af visse infrastrukturelementer. I Port Bou blev der installeret en ny portalkran, hvad der har forbedret servicekvaliteten ved en betragtelig nedsættelse af den tid det tager at omlade fra tog til tog (ved overgangen mellem fransk og spansk sporvidde) og en udvidelse af omladningskapaciteten med 35%. Forvaltningen af terminalerne er også blevet forbedret ved installation af et edb-system, som skal forbedre samordningen af læsse-, transit og losseoperationerne. Projektet har endvidere omfattet indkøb af særligt egnede vogne til kombineret transport, ibrugtagning af elektroniske fakturerings- og reservationssystemer samt en række supplerende undersøgelser af muligheden for at forbedre servicekvaliteten på ruten.

I anden fase er der investeret i fjernelse af de sidste hindringer for transport på ruten og udført en undersøgelse af sammenkoblingen af de forskellige kommunikationssystemer mellem de fire transportoperatører, der benytter ruten, både for at muliggøre bedre kommunikation med operatørerne og for at give kunder og brugere af den kombinerede transport bedre muligheder for at modtage oplysningerne.

Projektpartnerne er: jernbaneselskaberne i Spanien (RENFE), Portugal (CP) og Frankrig (SNCF) samt kombitransportselskaberne ICF (Intercontainer - Interfrigo) og CNC, der er medlemmer af UIRR.

Kommissionen har givet tilskud på 30% til de direkte investeringer og 50% til forundersøgelserne.

I 1995 er der blevet eksperimenteret med ny teknik til bimodal transport i to nye projekter, et spansk og et portugisisk. Den nye teknik indebærer anvendelse af sættevogne til vejtransport, som er forstærket og indrettet sådan, at de kan placeres direkte på en jernbanebogje og dermed danne en jernbanevogn. Denne teknik er specielt tilpasset til sporviddeskiftet mellem Frankrig og Spanien.

5. I 1994 kom der en ny korridor til langs Atlanterhavs-kysten fra Benelux til Spanien via den vestlige grænseovergang gennem Pyrenæerne (Hendaye). Som led i dette projekt ydes der 50% tilskud til undersøgelse af vanskelighederne ved grænseovergangen, og der er ydet 30% tilskud til foranstaltninger, som skal øge kapaciteten i grænseovergangskomplekset Hendaye-Irun.

Projektpartnerne er: de belgiske, franske og portugisiske jernbaner samt de to største franske kombitransportselskaber (Novatrans og CNC).

6. Mellem Tyskland og det sydøstlige Frankrig blev der i 1995 etableret en tredje korridor, som senere skal videreføres mod Spanien. Også her er der tale om et bimodalt projekt, men der benyttes en anden teknik end i de foregående projekter. For ikke at begunstige en bimodal teknik frem for en anden, idet de begge er nye på markedet, har Kommissionen besluttet at give ligelig støtte til hvert holdbart projekt, som sigter mod forretningsmæssig afprøvning af en af disse teknikker i Europa. Projektpartneren er et tysk selskab, ITINERA.

Rute gennem Alperne München - Verona

7. Ud fra samme princip er der også fra PACT ydet støtte til et projekt, som forvaltes af et andet tysk selskab (BTZ), hvor der skal udvikles en tredje bimodal teknik mellem München og Verona. Særlig interessant ved dette projekt er, at det omfatter en rute, hvor der er snævre begrænsninger for vejtrafikken, og hvor man derfor må finde supplerende løsninger til traditionel kombineret transport, løsninger, der ligger tættere ved de traditionelle vejtransportvirksomheder. Bimodal transport giver nemlig disse virksomheder mulighed for at beholde deres vejtransportmateriel, og man slipper for at skulle bygge nye omladningsterminaler på banerne.

Andre teknologisk nyskabende projekter

8. Et af PACT's formål er at bidrage til den forretningsmæssige udvikling af ny teknik. I 1993 blev der således ydet støtte til Piggyback Consortium (en sammenslutning af virksomheder med interesse i at anvende kanaltunnelen) med henblik på at tilvejebringe nyt materiel, der egner sig til kanaltunnelen og til de mindre fritrumsprofiler i Det Forenede Kongerige uden at lastmængden bliver så lille, at det går ud over konkurrenceevnen. Foruden de allerede anvendte bimodale teknikker har PACT siden 1995 også ydet støtte til installation af automatiske og modulerbare omladningssystemer i Tyskland for at afprøve disse nye teknologiers forretningsmæssige bæredygtighed.

Forbindelse til isolerede regioner og udkantsområder

9. Programmet omfatter hele Europa, og hensigten er ikke mindst at knytte forbindelser til udkantsområder i isolerede egne. Et af de mere ambitiøse projekter har haft til formål at etablere sikre og ydedygtige forbindelser mellem Grækenland og resten af EU (jf. punkt 3). En anden pilotrute har forbundet de nordiske lande med Tyskland via Jylland på initiativ af det danske selskab NTU i samarbejde med jernbanerne. Dette projekt er i øjeblikket under gennemførelse.

I 1995 har PACT fået nye opgaver med integrere de nye medlemsstater. Som eksempel kan nævnes projektet mellem Finland og Sverige, hvor der navnlig er tale om at forbedre dens intermodale kapacitet i Turku (Finland).

Kombitransport på floderne

10. PACT's formål er at begunstige udviklingen af kombineret transport, som absolut ikke er begrænset til vej og bane, tværtimod. Siden 1993 har programmet finansieret flere projekter, der omfatter sejlads på de indre vandveje.

Nederlandene - Tyskland - Østrig Ruten Rotterdam - Wien

Det første projekt blev lanceret i 1993 og har fortsat i 1994 og 1995. Det sigter mod at udvikle en kombitransportforbindelse med vej- og vandvejstransport mellem

Rotterdam og flere havne langs Rhinen og Donau. Projektets formål er at etablere en billig forbindelse af høj kvalitet og at øge udnyttelsen af vandvejene i den kombinerede transport.

Som projektpartnere deltager flodtransportselskaberne på Rhinen.

Nederlandene - Belgien - Frankrig
Ruten Rotterdam - Lille

Dette projekt blev lanceret af byen Lilles havn i 1994. Det har været meget vellykket og forløber planmæssigt. Det har gjort det muligt at udnytte eksisterende både af mellemstor kapacitet, hvilket viser, at selv disse både kan udføre kombitransport på infrastruktur, hvis dimensioner på forhånd blev anset for utilstrækkelige. Det har været en forudsætning for denne succes, at transportforbindelsen har udvist en særdeles høj pålidelighed, og at Lilles havn, et offentligt selskab, har påtaget sig startrisiko. Havnen har forpligtet sig til at overlade transportforbindelsen til den private sektor, så snart den er blevet rentabel.

11. Et andet interessant eksempel er projektet Rotterdam/Antwerpen/Renory, som blev lanceret på initiativ af et belgisk selskab, der er specialist i emballering og transport af metalvarer, og som har besluttet at investere i intermodal transport - indtil nu med succes. Dette viser, at PACT kan være et godt redskab for små og mellemstore virksomheder ved at hjælpe dem med at få adgang til et interessant marked, som dog er for risikofyldt for virksomheder med lille kapitalgrundlag.
12. Kommissionen udgav i 1995 en udtømmende brochure om alle de finansierede projekter. En ajourført udgave, der medtager projekterne for 1995 er under forberedelse og vil udkomme medio 1996.

B. EVALUERING AF PACT-PROGRAMMET PÅ NUVÆRENDE TIDSPUNKT

1. Indledning

13. Kommissionen foretog, for at PACT kan fortsættes på lovligt grundlag i 1997, en intern evaluering med henblik på at forbedre EF-pilotforanstaltninger generelt. Formålet med denne vurdering er at konstatere, hvor effektiv PACT så vidt har været generelt, således at opfølgningsinitiativer kan planlægges og med henblik på at foreslå eventuelle foranstaltninger til forbedring af pilotprojekterne.

2. Vurdering

14. På grund af begrænset tid og begrænsede ressourcer har vurderingen fundet sted næsten udelukkende som en sammenligning mellem projektkontrakterne og kontrahenternes rapporter til Kommissionen. Man har også haft det problem, at der ikke blev sat *specifikke målsætninger* for pilotforanstaltningerne på grund af PACT's eksperimentelle karakter. Projekterne blev udvalgt og overvåget hovedsagelig på grundlag af *de generelle målsætninger* i Kommissionens beslutning 93/45/EØF.

15. Man har evalueret et repræsentativt udsnit på 22 projektkontrakter (14 pilotforanstaltninger og 8 fornyede kontrakter) af i alt 77 kontrakter, som blev afsluttet i perioden 1992-1996. Beskrivelse følger.
16. Udsnittet omfatter 10 hovedakser: Grækenland-Italien (3 projekter), Tyskland-Italien, Tyskland-Spanien, UK-Tyskland-Italien, Rotterdam-Østrig (de indre vandveje), Rotterdam-Liege (indre vandveje), Tyskland-Østersøen-UK, UK-Kanal-tunnellen, UK-Irland, Skandinaviske forbindelser (Danmark-Sverige-Norge).

Det repræsenterer 22 kontrakter ud af i alt 77 i perioden 1992-1996, dvs. 28%.

Det repræsenterer kontrakter til en værdi af i alt 2 833 124 ECU, dvs. 21% af det samlede budget for 1992-1996.

Udsnittet omfatter 12 undersøgelser og 10 nyskabende programmer.

De 9 nyskabende programmer (som modtog 30% støtte) tegner sig for 1 671 735 ECU, dvs. 59% af udsnittets værdi.

Undersøgelser (som modtog 50% støtte) repræsenterer 41% af udsnittet, rent pengeomæssigt.

3. Resultater

17. På grundlag af de tilgængelige oplysninger kan resultaterne af vurderingen resumeres som følger:
18. Kun en af de 14 undersøgte pilotforanstaltninger gav utilfredsstillende resultater både i form af uklar metodik og vage resultater. Alle de andre projekter har generelt opfyldt de generelle målsætninger og opfyldt betingelserne i kontrakterne.
19. Det ser ud til, at man gennem pilotforanstaltningerne har indsamlet nyttige oplysninger om gennemførligheden af foranstaltninger til at arrangere transportkæder og til at beskrive foranstaltninger til at forbedre tilrettelæggelsen af specifikke kombitransportoperationer.
20. 10 af de 14 projekter har medført opfølgende foranstaltninger eller undersøgelser; kun 3 har haft ingen eller liden opfølgning; en dataindsamlingsundersøgelse var ikke beregnet til opfølgning.
21. Alle projekter har gjort beslutningstagere inden for transport mere bevidste om de undersøgte intermodale muligheder gennem kampagner eller offentliggjort materiale forbundet med projekterne; dette har særlig vist sig under PACT-projektmøderne med medlemsstaternes repræsentanter.
22. Den største hindring for udviklingen af kombitransport er stadig de relativt lavere transportpriser for vejgodstransport; teknik og planlægning er ikke så problematisk.

23. En af forundersøgelserne (nr. 13) har haft en afgørende betydning for mulighederne for at indføre piggyback-transport i UK - dette kan indebære en vækst i kombitransport på nationalt og EF-niveau.
24. Generelt har nyskabende foranstaltninger (inkl. støtte til udstyr) produceret mere håndgribelige resultater end forundersøgelserne og de har også - hvilket var forventet - været mere vellykkede, når det drejer sig om at udvikle faktisk intermodal trafik.
25. Da man fokuserer på specifikke operationer, kan man ikke altid på grundlag af nyskabende projekter konkludere noget om udviklingen af kombitransport generelt.
26. De afsluttende projektrapporter er meget forskellige, hvad angår størrelse, struktur og indhold (f.eks. kan rapporter være fra 5-250 sider).
27. Der er sommetider komplikationer forbundet med overvågning af projekterne på grund af uforudsete ændringer i priser for jernbaneoperationer eller vejtransport.
28. Generelt indeholder projekterne en rigdom af supplerende oplysninger, som kan være overordentlig gavnlige for udviklingen af nye ruter. På nuværende tidspunkt er denne information dog fortrolig og kan ikke anvendes af markedet.
29. Med hensyn til de generelle målsætninger kan pilotforanstaltningernes succes resumeres som følger:

GENERELLE MÅLSÆTNINGER

Information med henblik på at etablere, hvor gavnlig Fællesskabets politik er:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 3 projekter
opfylder alle kriterier: 3 projekter
opfylder en del af kriterierne: 5 projekter
opfylder ikke kriterierne: 3 projekter

Informationer om, hvorvidt det er muligt at gennemføre foranstaltninger til at organisere transportkæder:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 1 projekt
opfylder alle kriterierne: 8 projekter
opfylder nogle af kriterierne: 5 projekter
opfylder ikke kriterierne: 0 projekter

GENERELLE OPERATIONELLE MÅLSÆTNINGER

Foranstaltninger til at forbedre driften og/eller tilrettelæggelsen af transportkæder:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 0 projekter
opfylder alle kriterier: 9 projekter
opfylder en del af kriterierne: 5 projekter
opfylder ikke kriterierne: 0 projekter

Foranstaltninger som øger samarbejdet mellem operatørerne i den logistiske kæde:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 1 projekt
opfylder alle kriterierne: 6 projekter
opfylder nogle af kriterierne: 7 projekter
opfylder ikke kriterierne: 0 projekter

Økonomisk levedygtighed og konkurrenceevne i forhold til vejtransport:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 0 projekter
opfylder alle kriterier: 7 projekter
opfylder en del af kriterierne: 4 projekter
opfylder ikke kriterierne: 3 projekter

PACT-projektets incitament:

vides ikke på nuværende tidspunkt: 2 projekter
opfylder alle kriterier: 7 projekter
opfylder en del af kriterierne: 4 projekter
opfylder ikke kriterierne: 1 projekt

4. Konklusion

30. Da programmet ikke havde specifikke målsætninger, da der ikke foreligger mange uafhængige data om PACT, og da det under alle omstændigheder tager tid, før virkningen kan ses, er det på nuværende tidspunkt vanskeligt med sikkerhed at sige noget om PACT's effektivitet. Det nuværende program er dog eksperimentelt, og et stort antal projekter har alligevel tilsyneladende haft opmuntrende resultater. Mange pilotforanstaltninger har indsamlet gavnlige oplysninger om de bedste foranstaltninger til at organisere transportkæder med kombitransport. Mange pilotforanstaltninger har også medført opfølgende foranstaltninger eller undersøgelser, og generelt har man fornemmelsen af, at programmet har gjort beslutningstagerne mere bevidste om mulighederne for kombineret transport.
31. For yderligere at fremme udviklingen af kombineret transport og bygge videre på PACT's positive resultater, foreslår Kommissionen derfor at iværksætte pilotforanstaltninger i endnu en periode, selv om der dog foretages en række ændringer vedrørende udvælgelse og evaluering af projekter. Stort set anbefales:

32. At udvikle overvågningssystemet inden for PACT yderligere, således at det er nemmere for Kommissionen at indhente uafhængige oplysninger om projektets output og virkning.
33. At supplere fremtidige pilotforanstaltningers generelle målsætning med et sæt specifikke, håndfaste målsætninger, som kan anvendes til at vurdere de enkelte foranstaltninger.
34. At udvikle forskellige udvælgelses- og evalueringskriterier (resultater) for forundersøgelser og nyskabende foranstaltninger, så der tages hensyn til, at disse projekter er helt anderledes.
35. At gøre kriterierne for udvælgelse af forundersøgelserne tilstrækkelig snævre til at sikre, at resultaterne er så anvendelige (operationelle) som muligt; man bør eventuelt overveje en yderligere nedskæring af den andel, der anvendes til forundersøgelser i forhold til nyskabende projekter.
36. At kontrakterne indeholder anvisninger vedrørende den endelige rapport (struktur, resumé), som tilpasses alt efter hvorvidt det drejer sig om forundersøgelser eller nyskabende projekter.
37. Kontrakter for forundersøgelser bør specificere, om data bare indsamles eller om data også skal analyseres og evalueres.
38. At kontrahenten specificerer om de ruter/systemer, der undersøges er åbne for andre operatører eller begrænset til egen bedrift.
39. At kontrahenter som undersøger joint venture-muligheder så vidt muligt forelægger en vurdering af de kommercielle risici for de forskellige partnere.
40. Pilotforanstaltninger, der løber over mange år, kræver en vedvarende overvågning af markedet for at forebygge potentielle konflikter med konkurrencereglerne (f.eks. med nye operatører eller ruter, som ikke modtager bistand fra PACT).

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Handlingsprogram til støtte for kombineret godstransport

2. BUDGETPOST

B2-7060

3. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 75. Rådets resolution af 31. oktober 1990 om Fællesskabets indsats til støtte for udviklingen af ruter for kombineret transport.

Rådets forordning (EF) nr. (forslag vedlagt).

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

- Kraftig forbedring af kombineret transports konkurrenceevne på ruter af europæisk interesse.
- Programmet genoptager hovedelementerne i de eksisterende pilotforanstaltninger, der blev lanceret i 1992 og udløber i 1996.

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Kommissionen har i flere år ført en politik til støtte for intermodal transport. For så vidt angår godstransporten, indebærer dette at der træffes foranstaltninger til at stimulere de samfundsmæssigt mest fordelagtige transportmåder eller kombinationer af transportmåder, idet der tages hensyn til alle omkostninger, ikke kun de økonomiske, men også de samfundsmæssige.

Der er nu almindelig enighed om, at de forskellige transportmåder ikke i samme grad dækker de omkostninger, som de medfører for samfundet. Men lige så klart står det, at en tilbagevenden til realistiske transportpriser må ske etapevis. Midlerne til at omlægge transportarbejdets fordeling mellem transportmåderne, så de mere miljøvenlige får en større andel, - regulering, men især økonomisk styring - sigter derfor mod, at gøre disse transportmåder mere konkurrencedygtige over for vejtransport og mere attraktive for brugerne.

Programmets generelle målsætning er derfor at bidrage til en øget anvendelse af kombineret transport som en bæredygtig transportmåde. For at opfylde den generelle målsætning foreslår man en fællesskabsforanstaltning til at forbedre kombitransports konkurrenceevne over for vejtransport, navnlig hvad angår servicekvalitet og pris og at give virksomhederne bedre adgang til kombitransport.

- 4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens forlængelse/fornyelse 5 år (1997-2001). Inden udløbet af perioden skal Rådet træffe afgørelse om afslutning eller videreførelse af programmet.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

- 5.1 Obligatoriske udgifter/ikke-obligatoriske udgifter

- 5.2 Opdelte bevillinger/ikke-opdelte bevillinger

- 5.3 Indtægtstype: ingen.

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

- Tilskud til samfinansiering med andre offentlige og/eller private tilskudsydere med en maksimalsats på 50%.
- Skal EF-støtten helt eller delvis tilbagebetales, hvis foranstaltningen giver det tilsigtede resultat? Nej.
- Medfører foranstaltningen en ændring af indtægtsniveauet? Nej.

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

- 7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (sammenhæng mellem enkeltomkostninger og samlede omkostninger):

- forundersøgelser: undersøgelsens omkostninger - tilskud: 50%
- nyskabende foranstaltninger: overslag baseret på en hypotese om et maksimalt tilskud på 30% til demonstrationsprojekternes samlede tilskudsberettigede omkostninger (anlæg af ny infrastruktur og forskningsprojekter er ikke tilskudsberettigede).

Erfaringen viser, at omkostningerne forbundet med de foreslåede projekter kan svinge meget. Nogle projekter krævede bistand på mindre end 20 000 ECU, da de kun sigtede på at forbedre eksisterende ruter eller installationer. Andre projekter, f.eks. etablering af nye ruter med kompatibelt udstyr og teknologi, inkl. forundersøgelser, anmodede om bistand på sommetider mange millioner ECU. Den gennemsnitlige bistand, som er udbetalt i årene 1992-1995 beløb sig til ca. 200 000 ECU pr. projekt. Forholdet mellem små og store projekter ændres fra år til år og er derfor vanskelig at forudsige. Man kan dog drage nogle konklusioner på grundlag af erfaringerne med det eksisterende program, med henblik på at skønne budgettet:

- Antallet af ansøgninger er steget hvert år siden 1992. Der er blevet lagt stadig større vægt på intermodalitet både i politik og i den handelsmæssige sektor overalt i Europa, og det er derfor sandsynligt, at Kommissionen kommer til at modtage flere og flere projekter. Dette burde også medføre et større antal støtteberettigede projekter.
- Adgangen til jernbaneinfrastruktur er ved at blive liberaliseret. Det må derfor forventes, at flere virksomheder vil forsøge sig med kombitransport. Da opstartningsomkostningerne, navnlig investeringsomkostninger og infrastrukturadgangsafgifter, er høje, og ovenikøbet alt for høje for små og mellemstore virksomheder, må man forvente flere anmodninger om støtte.
- Jernbanevirksomheder forholder sig stadig mere tøvende hvad angår investeringer i ny intermodal rullende materiel. Noget af det eksisterende rullende materiel er også teknisk forældet. Kombitransportvirksomheder må derfor i stadig højere grad investere i dette dyre udstyr.
- Mange nye intermodale teknikker og teknologier er under udvikling i det nuværende FTU-rammeprogram. Der er behov for ekstra bistand for at resultaterne af denne forskning kan blive til handelsmæssige bæredygtige operationer.

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Af ovennævnte grunde er det vanskeligt at forudsige, hvor store summer skal anvendes til hvilke projekter. Man kan dog på nuværende tidspunkt sige noget om udviklingen af de forskellige typer foranstaltninger, der har modtaget støtte, som defineret i forordningens artikel 4. Betydningen og procentdel støtte (gennemsnit for 1997-2001) forventes at være følgende:

1. *Investering i intermodal transportudstyr:* øget betydning, da jernbanerne er mindre villige til at investere i dette udstyr, og kombitransportvirksomheder må derfor udfylde dette hul; i betragtning af programmets forholdsvis lille budget og de relativt store omkostninger pr. styk af dette udstyr, må budgettet dog ikke blive slugt af denne type udgifter på bekostning af foranstaltninger, som er lige så nyttige (25%).
2. *Omkostninger ved at få adgang til infrastruktur forbundet med jernbaner og de indre vandveje:* øget vigtighed, da erfaringen viser at adgangsudgifterne på nuværende tidspunkt ligger for højt. Da jernbaner er ved at blive kommercielle virksomheder, vil adgangsudgifterne formentlig forblive høje (20%).
3. *Investering i omladningsfaciliteter:* vedvarende betydning, da forbedrede omladningsfaciliteter spiller en vigtig rolle når det drejer sig om at forbedre kombitransports servicekvalitet og glat forbindelse transportmåderne imellem (15%).

4. *Forretningsmæssig udvikling af teknikker, teknologier og udstyr, som tidligere blevet afprøvet og godkendt, navnlig under EU-forskningsprogrammer:* vedvarende betydning. Transportforskning er blevet fremmet under det fjerde FTU-rammeprogram, og der er flere teknikker, som bør afprøves på markedet. På den anden side må der foretages en vis konsolidering af forskningens anvendelse, hvis konkurrenceevnen for ny og stadig skrøbelig teknologi ikke skal bringes i fare (15%).
5. *Foranstaltninger vedrørende logistik, uddannelse af personale og offentlig omtale af det program, der er omfattet af denne forordning:* vedvarende bistand, selv om udbredelse af programmets resultater bliver vigtigere end hidtil (15%).
6. *Forundersøgelser:* mindre betydning med eventuel undtagelse af nogle øst-europæiske ruter (9%).
7. *Ekstern overvågning:* nødvendig for at sikre god forvaltning af programmet (1%).

mio ECU

Fordeling	1997	1998	1999	2000	2001	I alt
Investering i udstyr	2,0	2,0	1,8	1,8	1,5	8,75
Omkostninger ved at få adgang til infrastruktur	1,0	1,5	1,5	1,5	1,	7,0
Investering i omladningsfaciliteter	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	4,25
Forretningsmæssig udvikling af F&U	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Foranstaltninger vedrørende logistik, uddannelse af personale og	1,0	1,25	1,0	1,0	1,0	5,25
Forundersøgelser	0,8	0,75	0,6	0,5	0,5	3,15
Ekstern overvågning	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,35
I alt	7,37	7,57	6,97	6,87	6,22	35,0

7.3 Forfaldsplan, der skal udfyldes for flerårige foranstaltninger

mio ECU

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	I alt
Forpligtelsesbevillinger	6,0	7,5	8,0	7,5	6,0		35,0
Betalingsbevillinger	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0
1997	5,4	5,0					
1998		1,5	3,4				
1999			3,8	3,6			
2000				2,7	4,3		
2001					1,5	3,8	
I ALT	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG (OG FORVENTEDE RESULTATER HERAF)

- Et udvalg sammensat af repræsentanter for medlemsstater skal bedømme forslag og resultater.
- Tilskuddet udbetales i tre rater, som hver er betinget af færdiggørelse af den forudgående fase af projektet.
- Kontrol skal være mulig på ethvert tidspunkt både fra Kommissionens side og fra medlemsstaternes side.
- Evaluering ved afslutningen af hvert pilotprojekt, hvorunder kontrakten sammenlignes med projektets resultater.

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFEKTIVNESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

Specifikke mål:

- at øge kombitransports konkurrenceevne både hvad angår pris og servicekvalitet i forhold til vejtransport.
- at fremme anvendelsen af avanceret teknologi i kombineret transport.
- at forbedre virksomheders adgang til kombitransport uafhængig af virksomhedernes størrelse. Konkurrencen inden for kombitransport bliver således øget, hvilket giver bedre konkurrenceevne.

- målgruppe: målgruppen er kombitransportvirksomheder (inkl. jernbaner) og økonomiske operatører (offentlige og private) som ønsker at beskæftige sig med intermodal transport.

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Behovet for EF-støtte: EF-støtten nødvendiggøres af flere forhold:

- ruterne er transeuropæiske.
- i forbindelse med åbningen af markederne og åbningen af adgangen til bane-nettene er EF-støtte nødvendig for at sikre ligebehandling af alle operatører uanset nationalitet.
- EF-støtten begrundes af nødvendigheden af i en overgangsperiode at kompensere for de mere miljøvenlige transportformers handicap i forhold til vejtransport, når det gælder hensyntagen til omkostningerne ved brug af infrastruktur og samfundsmæssige omkostninger (især med hensyn til miljø og sikkerhed).
- forsøgsfasen i 1992-1996 (pilotforanstaltninger) har allerede vist, at de effektive foranstaltninger falder i fire kategorier: investeringer i transportmateriel og omladningsudstyr, forretningsmæssig udvikling af ny teknologi, tilskud til omkostningerne ved at få adgang til infrastrukturer og foranstaltninger vedrørende logistik og uddannelse.

Valg af støtteform:

- * Fordele frem for alternative foranstaltninger (komparative fordele). Programmet giver kombitransportvirksomheder let adgang til at forbedre deres konkurrenceevne i forhold til vejtransport. Da den umiddelbare virkning af foranstaltninger og udbredelse af resultater er en vigtig del af programmet, vil det formentlig bidrage til en overgang til et mere bæredygtigt transportsystem med et relativt lille budget. Der er derfor et godt forhold mellem midler og mål. Programmet bør også bidrage til at give Kommissionen gavnlige oplysninger om, hvad der fungerer på markedet. I sidste ende vil dette medføre en generel politik for intermodal transport, som er gennemførlig og som beskæftiger sig med konkrete problemer. Programmets informationsværdi udgør derfor absolut et af dets store fordele.
- *Kriterier for udvælgelse af projekter:* De støttede projekter skal dels opfylde den generelle målsætning, der består i øget anvendelse af kombitransport, og dette sker ved at opfylde en række specifikke målsætninger, som er nævnt under 9.1.

I denne forbindelse tages hensyn til følgende kriterier:

- a. kundepotentiel for kombitransport
 - b. pris og service (tilgængelighed, pålidelighed og tidsgevinst) sammenlignet med konkurrerende vej- og anden transport (på forelæggelsestidspunktet og efter projektets gennemførelse)
 - c. forventede indtægter
 - d. omkostningsfaktorer (særlige elementer til vurdering af marginalomkostningerne for adgang til infrastruktur, navnlig jernbane, for den rute, der omfattes af pilotforanstaltningen og alle andre oplysninger, der muliggør en vurdering af, om det er berettiget at give støtte til omkostninger forbundet med infrastrukturadgang)
 - e. tidsplan for, hvornår projektet bliver levedygtigt
 - f. muligheden for at overføre vejtrafik til kombitransport (som procentdel af den samlede trafik på ruten/aksen)
 - g. betydningen for andre former for transport på det relevante marked og de muligheder, som projektet giver nye operatører for at komme ind på markedet
 - h. projektets relevans for andre virksomheder/ruter/markedsaktører
 - i. fordele for miljø og sikkerhed sammenlignet med det eksisterende udbud.
- *Væsentlige usikkerhedsfaktorer, som kan påvirke operationens specifikke resultater*
Trafikberegninger, priser for konkurrerende transportmåde (vej), ændringer i lovgivningsklimaet.

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

- Resultatindikatorer
Ændringer i trafikken, priserne og transporttiderne.
- Hvordan og hvor hyppigt foregår evalueringen:
 - Iagttagelse af den nye pilotforbindelses virkninger for transportmarkedet.
 - Ekstern evaluering ved uafhængig ekspert.

- Eventuel stikprøve på stedet ved Kommissionens ekspert i svig.
- Årlig evaluering af det nationale ekspertudvalg (forordningens artikel 7).
- Evaluering efter hver årlig støtteudbetaling til hvert pilotprojekt.
- Samlet evaluering af programmet i en rapport fra Kommissionen til Parlamentet og Rådet. Rapporten indeholder oplysninger, som Kommissionen kan bruge til sin gennemgang af støtteprioriteringen.

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (BUDGETTETS DEL A)

De nødvendige administrative ressourcer stilles til rådighed ved Kommissionens årlige ressourcefordeling på grundlag af bl.a. det til rådighed stående personale og de supplerende midler, som budgetmyndigheden har bevilget.

Supplerende anmodninger kan under ingen omstændigheder foregribe Kommissionens afgørelse om ressourcefordelingen.

10.1 Personalemæssige virkninger

Stillingstype		Forvaltningspersonale		Deraf		Varighed
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger	Ved anvendelse af eksisterende ressourcer i det pågældende GD eller tjeneste	Ved anvendelse af supplerende ressourcer	
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A	1		1		5 år
	B	1		1		5 år
	C	1/2		1/2		5 år
Andre ressourcer						
I alt		2 1/2		2 1/2		5 år (1996-2001)

10.2 Hvor store drifts- og personaleudgifter medfører foranstaltningen?

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd Midlertidig ansatte Andre ressourcer (budgetpost anføres)		
I alt		

De årlige administrationsomkostninger ved foranstaltningen vil blive taget af de eksisterende ressourcer; de beløber sig til 250 000 ECU (2,5 tjenestemænd), i alt 1 250 000 ECU for femårs-perioden.

10.3 Stigning i øvrige driftsudgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nr. og overskrift)	Beløb	Beregningsmetode
A - 2510	104.250	Omkostninger i 5-års perioden: gennemsnitsomkostninger pr. deltager (regeringsekspert) for et møde: 695 ECU Anslåede omkostninger ved 1 ekstra møde pr. år ^(*) : 1 (møde) x 30 (antal deltagere) x 695 ECU (gennemsnitsomkostninger) = 20.850 ECU
A - 1300	100.000	Omkostninger for 5 år: 12 til 15 tjenesterejser om året for en eller to personer.
I alt	204.250	

(*) Det påregnes, at dette udvalg mødes to gange om året. Hidtil har der kun været en ekspertgruppe, som mødtes en gang om året, og udgifterne hertil blev afholdt over artikel A-250.

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER NAVNLIG SMÅ OG MELLEMLISTORE VIRKSOMHEDER

Forslagets betegnelse: Forslag til Rådets forordning om tilskud til kombineret transport

Forslaget

1. Forslaget sigter mod at etablere et program for ydelse af finansiel støtte til pilotprojekter inden for kombineret transport. Det søger derfor at øge anvendelsen af kombineret transport, etablere kombitransportforbindelser, der på en gang er transeuropæiske, økonomisk rentable, når startfasen er overstået, og konkurrencedygtige på kvalitet med ren vejtransport. Forslaget ligger i forlængelse af Rådets resolution af 30. oktober 1990 om etablering af et europæisk net for kombineret transport og imødekommer de forventninger, som virksomhederne har givet udtryk for i gruppen på højt niveau om kombineret transport, som omfatter repræsentanter for medlemsstaterne og for europæiske sammenslutninger med interesse for kombineret transport (inklusive brugere).

Da tanken er at lancere transeuropæiske projekter i forbindelse med etableringen af det transeuropæiske net, må den foreslåede foranstaltning gennemføres på EF-plan. For at afprøve brugbarheden af et sådant program har Kommissionen kørt det på forsøgsbasis i perioden 1992-1996.

Kun EF kan sikre, at projekterne hænger sammen indbyrdes, at projekterne lanceres på europæisk plan, at virksomhederne har sikkerhed for at kunne udvikle et effektivt samarbejde med partnere fra andre stater, og at der bliver mulighed for at anvende ny teknik i forretningsmæssig sammenhæng på europæisk plan.

Virkninger for virksomhederne

2. *Hvem påvirkes af forslaget?*

- Virksomheder, der arbejder inden for bane-, vej-, vandvejs- og søtransport.
- Virksomheder, der er brugere af transportforbindelser.
- Virksomheder, der forvalter intermodale terminaler.
- Producenter af transport- eller omladningsudstyr.
- Konstruktører og producenter af ny teknik.

En ikke ubetydelig del af disse virksomheder vil være små og mellemstore virksomheder.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe for at overholde forslaget?*

De forpligtes ikke til at foretage sig noget. Hvis en virksomhed ønsker at foreslå et projekt, skal den blot overholde ansøgningsreglerne.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få?*

Positive virkninger for transportarbejdets fordeling mellem transportformerne. Positive virkninger for alle ovennævnte virksomheder, bortset fra dem, der fortsætter med udelukkende at beskæftige sig med vejtransport.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, som går ud på at tage hensyn til små og mellemstore virksomheders særlige situation (begrænsede eller afvigende krav osv.)?*

Nej. Den fremgangsmåde, der skal anvendes for at komme med i programmet, er bevidst udformet smidigt, for at små og mellemstore virksomheder ikke skal blive ringere stillet end de større.

Høring

6. *Følgende organisationer blev hørt ved lanceringen af det forudgående program:*

UIRR (Den internationale union for kombineret Jernbane-/Landevejstransport)

CCFE (Sammenslutningen af europæiske jernbaneselskaber)

UNIFE (Unionen af europæiske jernbanematerielindustrier)

UNICE (Sammenslutningen af Industri-og Arbejdsgiverorganisationer i Europa)

UINF (Den internationale flodtransportunion)

CCR (Centralkommissionen for Rhinsejlds)

ECSA (Redersammenslutningen i EF).

Disse organisationer udtalte sig positivt, undtagen UNICE, som ønskede, at programmet ikke skulle påvirke ren vejtransport i negativ retning. Støtten til kombineret transport som erstatning for vejtransport er dog et af nøgleelementerne i den fælles transportpolitik, som Rådet endnu engang bekræftede i resolutionen af 30. oktober 1990, og som Kommissionen har fremhævet i hvidbogen om transport.

ISSN 0254-1459

KOM(96) 335 endelig udg.

DOKUMENTER

DA

07

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

ISBN 92-78-07840-9

Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer
L-2985 Luxembourg