

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 10.12.2008
KOM(2008) 847 wersja ostateczna

2008/0239 (COD)

Wniosek
ROZPORZĄDZENIE (WE) nr .../2008 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)

{SEK(2008) 3021}
{SEK(2008) 3022}

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1. TREŚĆ WNIOSKU

1.1. Podstawa i cele wniosku

Drugi program Marco Polo nie realizuje w pełni celów wyznaczonych w jego podstawie prawnej, jeżeli chodzi o przesunięcie modalne i unikanie ruchu. Mimo że program faktycznie osiąga znaczne przesunięcie modalne, zarówno wyniki drugiego zaproszenia do składania wniosków w 2008 r. w ramach drugiego programu Marco Polo, jak i wyniki zewnętrznej oceny pierwszego programu Marco Polo, pokazują, że najprawdopodobniej program nie zdoła osiągnąć celu dotyczącego uniknięcia lub przesunięcia znacznej części przewidywanego całkowitego wzrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego w Europie, jak przewidywano w podstawie prawnej programu.

Wdrażanie pierwszego programu Marco Polo nie realizuje celu dotyczącego przesunięcia modalnego, jak wykazano podczas zewnętrznej oceny, w której oszacowano, że cel dotyczący przesunięcia modalnego¹ zostanie zrealizowany w 64 %. Ten wskaźnik skuteczności potwierdzony został przez poziom zainteresowania drugim zaproszeniem w ramach drugiego programu Marco Polo, który wskazuje na znaczny spadek proponowanego całkowitego przesunięcia modalnego. Ponadto nowe rodzaje działań wprowadzone przez drugi program; autostrady morskie oraz unikanie ruchu, nie przyciągnęły wystarczającej liczby zgłoszeń (tylko 9 % wniosków w roku 2007 i 4 % w 2008).

Zaproponowane poprawki mają na celu zwiększenie skuteczności programu pod względem tonokilometrów, których udało się uniknąć lub które zostały przeniesione z transportu drogowego, tak by cele ustalone w podstawie prawnej zostały osiągnięte. Te szczególne środki mają zwiększyć liczbę wniosków o finansowanie poprzez zwiększenie uczestnictwa małych przedsiębiorstw, a w szczególności spółek transportu wodnego śródlądowego, obniżenie progów kwalifikowalności, zwiększenie intensywności finansowania i uproszczenie procesów administracyjnych związanych z programem.

Ocena programu

Artykuł 14 rozporządzenia przewiduje, że Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceny wyników osiągniętych przez program Marco Polo za okres 2003-2006. Jeżeli ze sprawozdania wynika konieczność dostosowania programu Marco Polo II, Komisja przedkłada odpowiednie wnioski.

W związku z tym w 2007 r. dokonano niezależnej oceny programu². Oceniający dokonali następujących ustaleń:

- właściwą strategią jest przyczynianie się do tworzenia wydajnego i zrównoważonego systemu transportu, komplementarnego z innymi interwencjami WE;
- należy nadać większą wagę skuteczności systemu pod względem zmniejszania przeciążenia ruchu oraz sprawić, by skuteczność ta była bardziej zauważalna;

¹ 12 mld tonokilometrów rocznie dla programu Marco Polo I.

² Przez Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- daje to silny efekt dźwigni w generowaniu znaczących inwestycji. Każde euro planowanej dotacji pociąga za sobą 20 EUR kosztów kwalifikowalnych;
 - oczekuje się, że zostanie zrealizowane przesunięcie w wysokości 30,6 mld tkm, co odpowiada 64 % planowanego wyniku;
 - rozdysponowano zaledwie 73 % dostępnych środków budżetowych;
 - oczekuje się, że uzyskane korzyści zewnętrzne wyniosą 650 mln EUR jeśli chodzi o zmniejszenie kosztów przeciążeń w ruchu drogowym, kosztów środowiskowych, kosztów związanych z bezpieczeństwem transportu oraz innych kosztów;
 - formalne etapy oceny wniosków oraz procedury, do których należy się zastosować przed podpisaniem umowy postrzegane są przez wnioskodawców jako złożone i nieprzejrzyste, a przejście od negocjacji do podpisania umowy jako czasochłonne;
 - kontakty między Komisją a beneficjentami projektu były bardzo ograniczone.
- Oceniający sformułowali następujące zalecenia:
 - przedłużenie maksymalnego czasu trwania projektów;
 - obniżenie progów w przypadku projektów w zakresie transportu wodnego śródlądowego mających na celu przesunięcie modalne;
 - zwiększenie zauważalności programu;
 - uwypuklenie aspektu zmniejszenia przeciążeń w ruchu drogowym na etapie oceny wniosku;
 - przygotowanie przewodników łatwych w użyciu, tak by wnioskodawcy i beneficjenci w pełni zrozumieli zasady, do których należy się zastosować ubiegając się o finansowanie oraz zarządzając projektami.

1.2. Kontekst ogólny

Program Marco Polo jest jednym z instrumentów mających na celu zmniejszenie przeciążeń w ruchu w ramach strategii spójnej polityki transportowej UE, która obejmuje internalizację kosztów zewnętrznych i wykorzystanie instrumentów rynkowych dla odzwierciedlenia użytkowania infrastruktury.

W przeglądzie średniookresowym białej księgi dotyczącej transportu³ całkowity koszt przeciążenia w ruchu oszacowany jest na 1 % PKB UE a związane z nim koszty środowiskowe na 1,1 %. Jednym z instrumentów polityki transportowej UE mających na celu uporanie się z tymi kosztami jest program Marco Polo. Im większy sukces programu, tym niższe będzie przeciążenie w ruchu i koszty środowiskowe.

³

COM(2006) 314 wersja ostateczna.

W zewnętrznej ocenie pierwszego programu Marco Polo oszacowano, że cel dotyczący przeniesienia tonokilometrów z transportu drogowego jest realizowany w 64 %. Dlatego też jeżeli żadne działania nie zostaną podjęte, przy malejącej liczbie wniosków i udanych projektów, drugi program Marco Polo osiągnie w najlepszym przypadku taki sam wynik procentowy. Oznaczałoby to niezrealizowanie celu, który zakładał możliwość uniknięcia lub przeniesienia znacznej części szacowanego 60 %⁴ wzrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego, odpowiadającego w wartościach bezwzględnych 20,5 mld tonokilometrów. Będzie to miało negatywne skutki w postaci dodatkowych kosztów związanych z infrastrukturą drogową, wypadków, przeciążenia ruchu, lokalnego i globalnego zanieczyszczenia, szkód dla środowiska oraz zawodności łańcucha zaopatrzeniowego i procesów logistycznych.

1.3. Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Obecną podstawą prawną programu jest rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003.

1.4. Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Polityka transportowa UE zmierza do zapewnienia wysokiego poziomu mobilności ludziom i przedsiębiorstwom na terenie całej Unii, jednocześnie chroniąc środowisko przed negatywnymi skutkami transportu. Cel ten osiąga się poprzez szeroki wachlarz narzędzi polityki mających na celu doprowadzenie do zmian rodzajów transportu na bardziej przyjazne środowisku, optymalizację każdego z nich oraz zmierzanie do efektywnego wykorzystania różnych rodzajów transportu osobno jak i w połączeniach; wszystko to powinno skutkować optymalnym i zrównoważonym wykorzystaniem zasobów.

W kontekście tym wyróżnia się dwa rodzaje środków:

- środki mające na celu zwiększenie konkurencyjności i efektywności ekologicznej wszystkich rodzajów transportu, szczególnie tych o mniejszym przeciążeniu, a także bardziej przyjaznych dla środowiska, a mianowicie, transportu morskiego, kolejowego oraz transportu wodnego śródlądowego;
- środki mające na celu zwiększenie mocy i efektywności całego systemu dzięki finansowaniu TEN-T (transeuropejskich sieci transportowych), funduszom polityki spójności (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Fundusz Spójności) oraz inwestycjom państw członkowskich i prywatnych operatorów.

Wyżej wymienione środki mają na celu stopniowe doprowadzenie do bardziej wydajnego i przyjaznego dla środowiska rozłożenia przepływu towarów na różne rodzaje transportu. Upłynie jednak kilka lat zanim się one pojawią, a program Marco Polo jest na szczeblu wspólnotowym jedynym środkiem mającym na celu promowanie bardziej przyjaznego dla środowiska rozłożenia przepływu towarów w bardzo krótkim okresie

⁴ Model PRIMES, zawarty w sprawozdaniu Komisji „Europejskie trendy w energetyce i transporcie do 2030 r.”.

2. KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA SKUTKÓW

2.1. Konsultacje z zainteresowanymi stronami

W dniu 4 kwietnia 2008 r., na stronie internetowej Agencji Wykonawczej ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI), która zarządza programem w imieniu Komisji, rozpoczęto konsultacje społeczne. Powiadomienie o tej publikacji zostało dwukrotnie przesłane pocztą elektroniczną do ponad 1 500 osób, w tym przedstawicieli przemysłu zaangażowanych w przygotowanie projektów Marco Polo i zarządzanie nimi. W dniu 28 kwietnia 2008 r. wyniki konsultacji zaprezentowano na spotkaniu przedstawicieli punktów kontaktowych ds. żeglugi bliskiego zasięgu oraz sieci promocji. W dniu 23 maja 2008 r. wyniki konsultacji zostały zaprezentowane na spotkaniu komitetu ds. programu Marco Polo.

Konsultacje zewnętrzne trwały od dnia 4 kwietnia 2008 r. do dnia 30 maja 2008 r. Zadano 13 precyzyjnych pytań w celu określenia dopuszczalności poprawek zaproponowanych przez Komisję. Ponadto kwestionariusz zawierał na końcu pytanie otwarte dające możliwość wyrażenia ogólnych komentarzy. Zebrano 97 odpowiedzi z 20 państw członkowskich, a także z Norwegii i Serbii. Tylko 12 % respondentów nie składało lub nie planowało składać wniosku Marco Polo, dlatego też wartość dodana odpowiedzi jest uważana za wysoką.

Dwa roczne spotkania komitetu państw członkowskich ds. programu Marco Polo umożliwiły mu stałe uczestnictwo w konsultacjach.

2.2. Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Oceny skutków dokonano na podstawie danych w postaci „Oceny programu Marco Polo (2003-2006)”, przeprowadzonej przez Ecorys w listopadzie 2007 r. Drugim zewnętrznym źródłem specjalistycznym było sprawozdanie okresowe z badań przeprowadzonych przez Price Waterhouse Coopers na temat oceny skutków zakładania funduszu na rzecz innowacji dla sektora transportu wodnego śródlądowego, które zawiera ocenę skutków zmiany rozporządzenia w sprawie drugiego programu Marco Polo.

2.3. Ocena skutków

W podsumowaniu oceny skutków uznano, że planowany przegląd podstawy prawnej, poprzez wdrożenie wszystkich zaproponowanych środków, przyniesie znaczną wartość dodaną, ponieważ:

- Zwiększy skuteczność programu pod względem tonokilometrów, których uda się uniknąć, lub które zostaną przeniesione.
- Doprowadzi do bardziej zrównoważonego przesunięcia modalnego i unikania ruchu w kontekście różnych rodzajów transportu i typów projektów.
- Uprości podstawę prawną i zarządzanie programem, co pociągnie za sobą redukcję kosztów i obciążeń administracyjnych, a w konsekwencji przyciągnie więcej spółek, również tych mniejszych, które obecnie obawiają się złożoności programu lub nie mają możliwości nim zarządzać.
- Przyniesie pozytywne rezultaty, jeśli chodzi o wielopłaszczyznowe rozłożenie skutków.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Krótki opis proponowanych działań

Proponowane poprawki mają na celu zmianę, w ograniczonym zakresie, podstawy prawnej (rozporządzenie (WE) nr 1692/2006) drugiego programu Marco Polo, aby zwiększyć jego skuteczność pod względem realizacji celów zakładających unikanie ruchu i przesunięcie modalne, mierzonych w tonokilometrach. Proponuje się cztery rodzaje poprawek. Pierwszy typ to środki ułatwiające uczestnictwo małym przedsiębiorstwom, drugi to środki obniżające próg tonokilometrów wymagany do zakwalifikowania się do programu, trzeci obejmuje zwiększenie intensywności finansowania, zaś czwarty uproszczenie procedur programowych.

3.2. Podstawa prawna

Artykuł 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską określają ramy dla wspólnotowej interwencji w międzynarodowy transport na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej państw członkowskich.

3.3. Zasada pomocniczości

Celem programu Marco Polo jest wywarcie wpływu na międzynarodowy transport drogowy. Jako że cele związane z przesunięciem modalnym nie mogą być w wystarczającym stopniu realizowane przez państwa członkowskie, natomiast mogą być lepiej realizowane na szczeblu wspólnotowym (ze względu na zakres programu), Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu.

3.4. Zasada proporcjonalności

Wniosek zgodny jest z zasadą proporcjonalności, ponieważ interwencja wspólnotowa jest znikoma wobec jej skutków. Bieżąca maksymalna intensywność finansowania wynosi 1 EUR na 500 tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego, w porównaniu z kosztami zewnętrznymi zaoszczędzonymi przy tym przeniesieniu modalnym w wysokości 9,15 EUR. Nawet po zmianie intensywności finansowania do kwoty maksymalnej 2 EUR utrzymana jest zasada proporcjonalności interwencji wspólnotowej. Z drugiej strony, doświadczenie z programem pokazuje, że 1 EUR dotacji pociąga za sobą około 20 EUR inwestycji w projekty mające na celu uzyskanie bardziej przyjaznego dla środowiska systemu transportu.

3.5. Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: rozporządzenie.

Proponowane rozporządzenie zmienia rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program Marco Polo dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (Marco Polo II) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003.

Wniosek
ROZPORZĄDZENIE (WE) nr .../2008 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania
wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy
działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 i art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁷,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat⁸ Komisji „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu – Przegląd średniookresowy białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” podkreśla potencjał drugiego programu Marco Polo jako źródła finansowania oferującego operatorom korzystającym z zatłoczonych dróg inne rodzaje transportu. Dlatego też drugi program Marco Polo jest podstawowym elementem obecnej polityki transportowej.
- (2) Jeżeli nie podejmie się żadnych zdecydowanych działań, drogowy transport towarowy w Europie wzrośnie o ponad 60 % do roku 2013. Skutkiem będzie szacowany wzrost drogowych przewozów towarów do 2013 r., rzędu 20,5 mld tonokilometrów rocznie w Unii Europejskiej, co będzie miało negatywne skutki w postaci dodatkowych kosztów związanych z infrastrukturą drogową, wypadków, przeciążenia ruchu, lokalnego i globalnego zanieczyszczenia, szkód dla środowiska oraz zawodności łańcucha zaopatrzeniowego i procesów logistycznych.

⁵ Dz.U.

⁶ Dz.U. ...

⁷ DZ.U. ...

⁸ COM(2006) 314 wersja ostateczna.

- (3) Aby uporać się z tym wzrostem, należy wykorzystać krótkodystansowy transport morski, transport kolejowy i transport wodny śródlądowy niż ma to miejsce obecnie; konieczne jest również pobudzanie dalszych poważnych inicjatyw ze strony sektora transportu i logistyki w celu promowania nowego podejścia i wykorzystania nowych rozwiązań technicznych we wszystkich rodzajach transportu i w zarządzaniu nimi.
- (4) Zgodnie z art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiającego drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (Marco Polo II) i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 1382/2003⁹, Komisja ma dokonać oceny drugiego programu Marco Polo i, jeśli zajdzie konieczność, przedłożyć wnioski zmierzające do dostosowania programu.
- (5) W zewnętrznej ocenie pierwszego programu Marco Polo oszacowano, że program nie zrealizuje celów związanych z przesunięciem modalnym i wystosowano rekomendacje w celu poprawy jego skuteczności.
- (6) Komisja przeprowadziła ocenę skutków środków zaproponowanych w ocenie zewnętrznej oraz innych środków zmierzających do zwiększenia efektywności programu. Analiza ta wykazała potrzebę wprowadzenia szeregu poprawek do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 w celu ułatwienia małym przedsiębiorstwom uczestnictwa w programie, obniżenia progów kwalifikowalności, zwiększenia intensywności finansowania oraz uproszczenia procedur wykonawczych i administracyjnych związanych z programem.
- (7) Uczestnictwo małych przedsiębiorstw w programie powinno zostać zwiększone poprzez umożliwienie pojedynczym przedsiębiorstwom ubiegania się o finansowanie i obniżenie progów kwalifikowalności dla wniosków przedłożonych przez spółki z sektora transportu wodnego śródlądowego.
- (8) Progi kwalifikowalności dla wniosków o finansowanie powinny zostać obniżone i wyrażone w tonokilometrach przeniesionych z transportu drogowego rocznie, z wyłączeniem działań związanych ze wspólnym uczeniem się. Nie ma już więcej potrzeby ustalenia konkretnego progu dotyczącego działań w zakresie unikania ruchu drogowego, a minimalny czas trwania projektu został już określony dla tego rodzaju projektów oraz projektów katalitycznych i tych związanych z autostradami morskimi.
- (9) Intensywność finansowania powinna zostać zwiększona przez wprowadzenie definicji terminu „ładunek”, ażeby do obliczenia przesunięcia modalnego włączyć element transportu oraz przez umożliwienie, w drodze wyjątku, wydłużenia maksymalnego czasu trwania projektu dla projektów, które rozpoczęły się z opóźnieniem. Należałoby odzwierciedlić zmianę intensywności finansowania z kwoty 1 EUR na 2 EUR, zgodna z procedurą przewidzianą w pkt 2 lit. d) załącznika I.
- (10) W celu uproszczenia wdrażania programu, załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 na temat warunków finansowania infrastruktury pomocniczej powinien zostać skreślony. Ponadto procedura komitetowa dotycząca corocznego wyboru

⁹ Dz.U. L 328 z 24.11.2006, s. 1.

projektów, które mają zostać objęte finansowaniem powinna zostać zniesiona a szczegółowe zasady wyboru projektów powinny mieć zastosowanie przez kilka lat.

- (11) Należy ustanowić bardziej szczegółowe powiązanie między programem a ramami transeuropejskiej sieci transportowej dla autostrad morskich, a także poszerzyć zakres wymogów ochrony środowiska naturalnego tak, by objęły one ogół kosztów zewnętrznych działań.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 1692/2006.
- (13) Aby zapewnić możliwość najbardziej korzystnego i sprawnego zastosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej po jego przyjęciu.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1692/2006 wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 2 dodaje się lit. p):

»„ładunek” oznacza, dla celów obliczeń przesunięcia modalnego, towary przewożone razem z jednostką transportową, łącznie z jej częściami z napędem silnikowym. Dla celów obliczeń przesunięcia modalnego przyjmuje się, że za ładunek będą również uważane puste jednostki transportowe przewożone na innej jednostce transportowej.«
2. W art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Działania przedkładane są przez przedsiębiorstwa ustanowione w państwach członkowskich lub krajach uczestniczących, zgodnie z art. 3 ust. 3 i 4.”
3. W art. 5 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) W ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„Działania związane z autostradamiorskimi; w ramach Unii Europejskiej działania takie są spójne z cechami projektu priorytetowego dotyczącego autostrad morskich zdefiniowanego w ramach decyzji nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹⁰”.
 - b) W ust. 2 skreśla się drugie zdanie.
4. Art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Szczegółowe zasady

¹⁰ Dz.U. 228 z 9.9.1996, s.1.

Szczegółowe zasady dotyczące procedur przedkładania i selekcji działań przyjmuje się raz na cały okres trwania programu zgodnie z procedurą wymienioną w art. 10 ust. 2”.

5. W art. 7 skreśla się drugie zdanie.

6. W art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

(a) W akapicie pierwszym lit. d) słowa: „względne wartości działań dla środowiska” zastępuje się słowami: „względne wartości działań, jeśli chodzi o redukcję kosztów zewnętrznych.”

(b) Skreśla się akapit drugi.

7. W art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Do dnia 30 czerwca 2011 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceny wyników osiągniętych przez program Marco Polo za okres 2003-2009.

8. W art. 15 akapit drugi skreśla się drugie zdanie.

Artykuł 2

1. Załącznik I do rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

2. Skreśla się załącznik II do rozporządzenia 1692/2006.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK I

Warunki i wymagania dotyczące finansowania zgodnie z art. 5 ust. 2

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
1. Warunki finansowania	a) Działanie katalityczne osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostaje opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) Działanie związane z autostradami morskimi (MoS) osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostaje opłacalne, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) Działanie związane z przesunięciem modalnym osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 36 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) Działanie związane z unikaniem ruchu osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznesplanu;	a) Działanie związane ze wspólnym uczeniem się prowadzi do poprawy usług handlowych na rynku, w szczególności wspierając i/lub ułatwiając unikanie ruchu drogowego lub modalne przeniesienie transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy, poprzez poprawę współpracy i dzielenie się know-how, i będzie ono trwało maksymalnie 24 miesiące;

Typ działania

A. Katalityczne

Art. 5 ust. 1 lit. a)

b) działanie katalityczne jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług;

B. Autostrady morskie

Art. 5 ust. 1 lit. b)

b) działanie MoS jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług; pod uwagę bierze się również wysoką jakość usługi, uproszczone procedury i kontrole, spełnianie norm bezpieczeństwa i zabezpieczenia, dobry dostęp do portów, sprawne połączenia lądowe oraz elastyczne i sprawne usługi portowe;

C. Przesunięcie modalne

Art. 5 ust. 1 lit. c)

b) działanie związane z przesunięciem modalnym nie doprowadzi do sprzecznych ze wspólnym interesem zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;

D. Unikanie ruchu

Art. 5 ust. 1 lit. d)

b) działanie związane z unikaniem ruchu jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem integracji logistyki produkcji z logistyką transportu;

E. Wspólne uczenie się

Art. 5 ust. 1 lit. e)

b) działanie jest innowacyjne na poziomie europejskim;

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	c) działanie katalityczne ma zgodnie z oczekiwaniami prowadzić do faktycznego, wymiernego i trwałego przesunięcia modalnego z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy;	c) działanie MoS ma na celu pobudzenie rozwoju intermodalnych usług transportu przewozowego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, przy wykorzystaniu krótkodystansowego transportu morskiego, w tym połączonych usług transportowych; lub poprzez połączenie krótkodystansowego transportu morskiego z transportem inną drogą, w ramach której etap transportu drogowego jest możliwie jak najkrótszy; działanie powinno obejmować zintegrowane usługi w zakresie transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego;	c) działanie związane z przesunięciem modalnym proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów;	c) działanie związane z unikaniem ruchu ma na celu pobudzenie do osiągania wyższej sprawności międzynarodowego transportu towarowego na rynkach europejskich bez hamowania wzrostu gospodarczego poprzez skupienie się na modyfikacji procesów produkcji lub dystrybucji, osiągając przez to wyższe współczynniki załadowania, mniej pustych przebiegów, ograniczenie przepływu odpadów, ograniczenie objętości lub ciężaru lub inny efekt prowadzący do znacznego zmniejszenia transportu drogowego, lecz bez szkodliwego wpływu	c) działanie nie będzie zakłócać konkurencji w wymiarze sprzecznym ze wspólnym interesem na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d) na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej;	Art. 5 ust. 1 lit. e)

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	d) działanie katalityczne proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	d) działanie MoS ma zgodnie z oczekiwaniami doprowadzić do faktycznego, wymiernego przeniesienia modalnego z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, wodny śródlądowy lub kolejowy w stopniu większym niż przewidywany wzrost drogowego transportu towarowego;	d) gdy działanie wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		d) działanie związane ze wspólnym uczeniem się proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	e) działanie katalityczne nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	e)działanie MoS proponuje realistyczny plan wytyczający etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;		d) działanie związane z unikaniem ruchu proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	f) gdy działanie wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	e) działanie MoS nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;		e) działanie związane z unikaniem ruchu nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności w odniesieniu do rodzajów transportu innych niż transport drogowy, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
		g) gdy działanie MoS wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		f) gdy unikanie ruchu wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
2. Intensywność i zakres finansowania	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 10% ogółu kosztów kwalifikowalnych projektu.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań MoS jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 10% ogółu kosztów kwalifikowalnych projektu.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przeniesieniem modalnym jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 10% ogółu kosztów kwalifikowalnych projektu.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 10% ogółu kosztów kwalifikowalnych projektu.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem jest ograniczona do maksymalnie 50 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
				b) Wspólnotowa pomoc finansowa na rzecz działań w zakresie unikania ruchu drogowego nie może być wykorzystywana w celu wspierania działalności przedsiębiorczej lub produkcyjnej niezwiązanej bezpośrednio z transportem lub dystrybucją;	
	b) Wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej	b) Wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	b) Wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej	c) Wspólnotowa pomoc finansowa zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów lub 25 pojazdów-kilometrów, których udało się uniknąć w przewozach drogowych. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a) korzyści środowiskowej.	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c) korzyści środowiskowej.	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	c) Zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) Zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) Zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	d) Zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
3. Forma i czas trwania umowy o udzieleniu dotacji	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań MoS udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 38 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 38	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem się udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 26 miesięcy i może zostać wydłużony na wniosek beneficjenta, w ramach wstępnego budżetu, o okres kolejnych 26 miesięcy, pod warunkiem, że uzyskiwano pozytywne rezultaty przez pierwsze 12 miesięcy działania. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego

miesiący, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	miesiący, bądź w wyjątkowych przypadkach, 44 miesięcy.	maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	maksymalnego okresu 52 miesięcy.
---	--------------------------------------	--	--	----------------------------------

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
4. Pułap wartości umowy	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie katalityczne wynosi 30 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub unikania ruchu rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji;	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie MoS wynosi 250 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji;	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z przesunięciem modalnym wynosi 80 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie, i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji. Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z przesunięciem modalnym wynosi 17 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub unikania ruchu rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji;	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z unikaniem ruchu wynosi 80 mln tonokilometrów lub 4 mln pojazdokilometrów, których udało się uniknąć rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji;	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane ze wspólnym uczeniem się wynosi 250 000 EUR;

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
5. Rozpowszechnianie	Wyniki i metody działań katalitycznych są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań MoS są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Dla działań związanych z przesunięciem modalnym nie są przewidziane szczególne działania rozpowszechniające.	Wyniki i metody działań związanych z unikaniem ruchu są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań związanych ze wspólnym uczeniem się są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

TYTUŁ WNIOSKU:

Zmiana rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)

STRUKTURA ABM / ABB

Odpowiednie obszary polityki i powiązane działania:

06: Energia i transport

06 02: transport lądowy, lotniczy i morski

06 01: Wydatki administracyjne w obszarze polityki „Energia i transport”

POZYCJE W BUDŻECIE

06 01 04 01: Program Marco Polo II: wydatki na administrację i zarządzanie

06 01 04 32: Agencja Wykonawcza ds. Konkurencyjności i Innowacyjności – Dotacja programu Marco Polo II

06 02 06: Program Marco Polo II

Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Rok rozpoczęcia: 2010 Rok zakończenia: 2015

Informacje budżetowe:

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
06 01 04 01	Nieobowiązkowe	Nieodróżniane	NIE	TAK	TAK	1a
06 01 04 32	Nieobowiązkowe	Nieodróżniane	NIE	TAK	TAK	1a
06 02 06	Nieobowiązkowe	Zróżnicowane	NIE	TAK	TAK	1a

ZESTAWIENIE ZASOBÓW

Zasoby finansowe

Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Razem
-----------------	-----------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Wydatki operacyjne¹¹

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Środki na płatności (PA)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej¹³

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM

Środki na zobowiązania		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Środki na płatności		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej¹⁴

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Koszty administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e							

Indykatywne koszty finansowe interwencji ogółem

OGÓŁEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
OGÓŁEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

¹¹ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

¹² Kwota w wysokości 20 mln EUR może zostać dodana między rokiem 2010 a 2013 w celu odtworzenia kwoty niewykorzystanej w roku 2008 i przesunięta w 2008 r. do innego programu

¹³ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

¹⁴ Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyjątkiem art. xx 01 04 lub xx 01 05.

Zgodność z programowaniem finansowym

Wniosek jest zgodny z programowaniem finansowym.

Wpływ finansowy na przychody

Wniosek nie ma wpływu finansowego na przychody.

Zasoby ludzkie w przeliczeniu na ekwiwalenty pełnego czasu pracy (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Zapotrzebowanie na dany rok	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6

OPIS I CELE

Wdrażanie pierwszego programu Marco Polo nie realizuje celu dotyczącego przesunięć modalnych, jak wykazano podczas zewnętrznej oceny, w której oszacowano, że cel dotyczący przesunięć modalnych¹⁵ zostanie zrealizowany w 64 %. Ta sytuacja została potwierdzona przez poziom zainteresowania drugim zaproszeniem w ramach drugiego programu Marco Polo; poziom ten pokazuje znaczny spadek zaproponowanego całkowitego przesunięcia modalnego. Ponadto nowe rodzaje działań wprowadzone przez drugi program, autostrady morskie oraz unikanie ruchu nie przyciągnęły wystarczającej liczby zgłoszeń (tylko 9 % wniosków w roku 2007 i 4 % w 2008).

W celu poprawy wyników programu podjęto już dwa środki, które nie wymagały wprowadzania zmian w rozporządzeniu: pierwszy to outsourcing zarządzania programem do agencji wykonawczej, która specjalizuje się w zarządzaniu projektami, a drugi to podwojenie intensywności finansowania projektów z 1 EUR do 2 EUR na 500 tkm, które zostały przeniesione, lub których udało się uniknąć, w celu przyciągnięcia większej liczby projektów.

Środki te jednak nie wystarczą i zaproponowano już ukierunkowany przegląd programu, który przyniesie:

- dalszy wzrost skuteczności programu,

¹⁵ 12 mld tonokilometrów rocznie dla programu Marco Polo I.

- bardziej zrównoważone rozłożenie wsparcia unijnego dla różnych typów projektów,
- znaczne uproszczenie podstawy prawnej programu i zarządzania nim,
- znaczną redukcję kosztów administracyjnych związanych z zarządzaniem programem,
- pozytywny skutek w postaci korzyści dla obszarów peryferyjnych i krajów trzecich.

Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Jak stwierdzono w sprawozdaniu z oceny zewnętrznej, program Marco Polo stanowi właściwą strategię, jeśli chodzi o przyczynianie się do tworzenia wydajnego i zrównoważonego systemu transportu. Program jest uzupełnieniem innych możliwości interwencji UE, a w szczególności dotacji sieci TEN-T.

Cel jaki mają osiągnąć zaproponowane środki wzmocni już istniejącą spójność między celami programu a innymi obszarami polityki UE.

Aby uniknąć niekorzystnych skutków mobilności w postaci znacznego wzrostu transportu towarowego w nadchodzących latach, w przeglądzie średniookresowym białej księgi dotyczącej wspólnej polityki transportowej z czerwca 2006 r. proponuje się, oprócz innych środków, kontynuację polityki przenoszenia przewozów towarowych na rodzaje transportu, które pociągają za sobą najmniejsze zanieczyszczenie środowiska i są najbardziej energooszczędne.

Przesunięcie modalne i współmodalność to dwa z bieżących celów polityki transportowej Unii, która czyni je centralnymi elementami strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Szereg celów polityki transportowej obejmujących przesunięcie modalne ma również charakter długoterminowy, zapewniając równowagę pomiędzy imperatywami wzrostu gospodarczego, dobra społecznego oraz ochrony środowiska we wszystkich wyborach politycznych.

Jak stwierdzono w przeglądzie średniookresowym białej księgi dotyczącej transportu, poza ciągłym rozważaniem potencjalnych środków polityki, które mogłyby zostać przyjęte w przyszłości, podejmuje się bezpośrednie działania w zakresie przeciążenia w unijnym systemie transportu drogowego i efektywności środowiskowej całego systemu transportu przy pomocy rozmaitych środków, obecnie wdrażanych lub planowanych na najbliższą przyszłość.

Na szczeblu państwa członkowskiego programy krajowe, takie jak Ecobonus we Włoszech, odnoszą się do tych samych kwestii, jednak wyłącznie na szczeblu krajowym i w ograniczonym okresie. W każdym razie rozporządzenie w sprawie programu Marco Polo ustala pułap pomocy wspólnotowej, uwzględniając pomoc krajową przyznaną na połączenie objęte umową.

Wyżej wymienione środki mają na celu stopniowe doprowadzenie do bardziej wydajnego i przyjaznego dla środowiska rozłożenia przepływu towarów na różne rodzaje transportu.

Upłynie jednak kilka lat zanim się one pojawią, a program Marco Polo jest na szczycie wspólnotowym jedynym działaniem mającym na celu promowanie zmniejszenia przeciążenia w ruchu w bardzo krótkim okresie

Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania kosztami działań)

Przewiduje się 131 realizacji w okresie sześciu lat (2010-2013), średnio 36 interwencji na 120 wniosków przedłożonych rocznie. Daje to wskaźnik skuteczności około jeden do trzech, co jest kluczowe, by otrzymać wnioski od najlepszych uczestników rynku (zob. sprawozdanie *ex ante* na temat programu Marco Polo, rozdział 7 „Konsultacje z zainteresowanymi stronami”). Średnia intensywność pomocy finansowej w przypadku każdej realizacji szacowana jest na około 1,8 mln EUR. Liczbę tonokilometrów, których należy uniknąć, lub które należy przesunąć z transportu drogowego szacuje się na 60 mld w latach 2010-2013, tj. 15 mld tkm rocznie.

Metoda realizacji

Zarządzanie scentralizowane: przez Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI)

MONITOROWANIE I OCENA

System monitorowania

Dotacje będą przyznawane w oparciu o standardową umowę o subwencję Wspólnot Europejskich. Różne klauzule tej umowy dotyczące monitorowania, informacji i audytów będą miały pełne zastosowanie.

Personel EACI będzie aktywnie uczestniczył w projektach. W zależności od konkretnych cech projektu, plan prac i budżet dla danego projektu powinien objąć „środki towarzyszące” mające na celu rozpowszechnianie lub monitorowanie realizacji.

Ocena

Przeprowadzono zewnętrzną ocenę programu Marco Polo II. Sprawozdanie z oceny jest dostępne na stronie DG ds. Energii i Transportu http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm

Warunki i częstotliwość przyszłych ocen

W roku 2011 zostanie przeprowadzona ocena wyników programu Marco Polo w latach 2003-2009.

ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Jako że do wszystkich przewidzianych działań wykorzystywane będą standardowe umowy o subwencję, zastosowanie będą miały powszechnie wykorzystywane środki zwalczania nadużyć finansowych.

Wyniki wszystkich rodzajów działań będą zauważalne i wymierne. Rodzaje dotacji będą proste: wydatki inwestycyjne i koszty wynikające z działań. Pozycje te mogą być szczegółowo zweryfikowane; dostępnych jest wystarczająco dużo materiałów i wiedzy związanych z projektami PACT i Marco Polo I, by dokonać rzetelnej oceny ryzyka nadużyć finansowych.

Kontrole na miejscu będą stałą cechą wszystkich projektów.

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	2010		2011		2012		2013		2014		2015		RAZEM	
			Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt	Liczba realizacji	Łączny koszt
CEL OPERACYJNY nr 1 ¹⁶																
Działanie 1: TKM, które zdolano przesunąć, lub których udało się uniknąć																
- Realizacja 1	umowa	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
ŁĄCZNY KOSZT		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Zgodnie z opisem w sekcji 5.3.

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1 Liczba i rodzaj zasobów ludzkich

Rodzaj stanowiska		Personel, który zostanie przydzielony do zarządzania działaniem w ramach istniejących lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/ekwiwalenty pełnego czasu pracy)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Urzędnicy lub personel tymczasowy ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Personel finansowany ¹⁸ w ramach art. XX 01 02							
Inny personel ¹⁹ finansowany w ramach art. XX 01 04/05							
RAZEM		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Definicja i koordynacja programu

Informacja zwrotna dla EACI dotycząca polityki

Przyjęcie rocznych programów prac służących za decyzje w sprawie finansowania

Reprezentowanie Komisji w Komitecie ds. programu i przedłożenie mu środków, jakie mają zostać podjęte w przypadku procedury komitetowej

Podejmowanie międzyresortowych konsultacji wewnątrz Komisji

Oceny strategiczne i strategiczne przetargi

Działania podejmowane w ramach inicjowania i podejmowania decyzji dotyczących odzyskiwania.

8.2.3 Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

Stanowiska są obecnie przypisane do zarządzania programem

¹⁷ Koszty NIEUJĘTE w kwocie referencyjnej.

¹⁸ Koszty NIEUJĘTE w kwocie referencyjnej.

¹⁹ Koszty uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4 Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (06 01 04 32 - Agencja Wykonawcza ds. Konkurencyjności i Innowacyjności – Dotacja programu Marco Polo II)

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	2010	2011	2012	2013	2014	Rok 2015 i później	RAZEM
Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Inna pomoc techniczna i administracyjna	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- wewnętrzna							
- zewnętrzna (konserwacja sprzętu technologii informacji)							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewwzględnione w kwocie referencyjnej

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i personel tymczasowy (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personel finansowany w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						

²⁰ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danych agencji wykonawczych.

Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (NIEUWZGLĘDNIONE w kwocie referencyjnej) ogółem	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Kalkulacja – *Urzędnicy i personel tymczasowy*

W stosownych przypadkach należy odnieść się do pkt 8.2.1

Rok 2010 i później: 2,6 urzędników (122,000 EUR/urzędnik/rok)