

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 10.12.2008
COM(2008) 847 τελικό

2008/0239 (COD)

**Πρότασης για
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. .../2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του
δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής
συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος
εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II»)**

{SEC(2008) 3021}
{SEC(2008) 3022}

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1. Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Το δεύτερο πρόγραμμα Marco Polo δεν πληροί απολύτως τους στόχους που καθορίζονται στη νομική του βάση όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών και την αποφυγή της κυκλοφορίας. Παρόλο που το πρόγραμμα πράγματι επιτυγχάνει μία σημαντική στροφή των μεταφορών, τόσο τα αποτελέσματα της δεύτερης πρόσκλησης υποβολής προτάσεων, το 2008, βάσει του δεύτερου προγράμματος Marco Polo, όσο και τα αποτελέσματα της εξωτερικής αξιολόγησης του πρώτου προγράμματος Marco Polo, καταδεικνύουν ότι πολύ πιθανώς το πρόγραμμα δεν θα είναι σε θέση να επιτύχει τους στόχους του σχετικά με την αποφυγή ή τη μεταστροφή ενός ουσιαστικού μέρους της προβλεπόμενης συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη, όπως προβλέπεται από τη νομική βάση του.

Η υλοποίηση του πρώτου προγράμματος Marco Polo δεν επιτυγχάνει τον στόχο της όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών, όπως καταδεικνύει μια εξωτερική αξιολόγηση, η οποία εκτιμά ότι θα επιτευχθεί το 64% του στόχου στροφής των μεταφορών¹. Ο εν λόγω ρυθμός επιτυχίας επιβεβαιώνεται από το επίπεδο ανταπόκρισης στη δεύτερη πρόσκληση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo, το οποίο παρουσιάζει αξιοσημείωτη μείωση της συνολικής προτεινόμενης στροφής των μεταφορών. Επίσης, οι νέοι τύποι δράσεων τους οποίους εισήγαγε το εν λόγω δεύτερο πρόγραμμα, θαλάσσιες αρτηρίες και δράσεις αποφυγής της κυκλοφοριακής συμφόρησης, δεν αποτέλεσαν πόλο έλξης αιτήσεων (μόνο 9% των προτάσεων το 2007 και 4% το 2008).

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στοχεύουν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του προγράμματος από πλευράς τονοχλιομέτρων αποφυγής ή στροφής των οδικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι οι οποίοι ορίζονται στη νομική βάση. Τα ειδικά μέτρα επιδιώκουν την παρακίνηση της υποβολής αιτήσεων χρηματοδότησης με την αύξηση της συμμετοχής μικρών επιχειρήσεων, ιδίως εταιρειών εσωτερικών πλωτών μεταφορών, τη μείωση των ορίων επιλεξιμότητας, την αύξηση της έντασης επιχορηγήσεων και την απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών του προγράμματος.

Αξιολόγηση του προγράμματος

Το άρθρο 14 του κανονισμού ορίζει ότι η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση αξιολόγησης σχετικά με τα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί από το πρόγραμμα Marco Polo για την περίοδο 2003-2006, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών. Εάν η εν λόγω έκθεση δείξει ότι είναι αναγκαία η προσαρμογή του προγράμματος Marco Polo II, η Επιτροπή πρέπει να υποβάλει σχετικές προτάσεις.

Κατά συνέπεια, το πρόγραμμα υποβλήθηκε σε ανεξάρτητη αξιολόγηση² το 2007. Τα συμπεράσματα των εκτιμητών καταδεικνύουν ότι:

¹ 12 δισεκατομμύρια τονοχλιόμετρα (tkm) το χρόνο για το πρόγραμμα MP I.

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

- Η συμβολή σε ένα αποδοτικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών αποτελεί κατάλληλη στρατηγική, επιτυγχάνοντας συμπληρωματικότητα με άλλες παρεμβάσεις της ΕΚ.
 - Η αποτελεσματικότητα του όσον αφορά τη μείωση της οδικής συμφόρησης πρέπει να καταστεί σημαντικότερη και πιο ορατή.
 - Έχει μία ισχυρή επαγωγική δράση όσον αφορά τη δημιουργία σημαντικών επιχειρηματικών επενδύσεων. Κάθε ευρώ προγραμματισμένη επιχορήγησης συνεπάγεται 20 ευρώ επιλέξιμων δαπανών.
 - Αναμένεται να πραγματοποιηθεί στροφή 30,6 δισεκατομμυρίων tkm, η οποία αντιστοιχεί σε 64% του στόχου του.
 - Έχει δεσμεύσει μόνο 73% του διαθέσιμου προϋπολογισμού.
 - Αναμένεται να επιτευχθεί εξωτερικό όφελος ύψους 650 εκατ. ευρώ από τη μείωση του κόστους συμφόρησης, του περιβαλλοντικού κόστους, του κόστους της ασφάλειας των μεταφορών και από άλλων δαπανών.
 - Οι επίσημες ενέργειες για την αξιολόγηση προτάσεων και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν πριν από την υπογραφή της σύμβασης θεωρούνται από τους υποψηφίους πολύπλοκες, αδιαφανείς και χρονοβόρες ως προς το διάστημα το οποίο μεσολαβεί μεταξύ των διαπραγματεύσεων της σύμβασης και της υπογραφής της.
 - Οι συμβάσεις μεταξύ της Επιτροπής και των δικαιούχων των έργων ήταν πολύ περιορισμένες.
- Οι υπεύθυνοι για την αξιολόγηση εξέδωσαν τις ακόλουθες συστάσεις:
 - Να παραταθεί η μέγιστη διάρκεια των έργων.
 - Να μειωθούν τα κατώτατα όρια για τα έργα εσωτερικής ναυσιπλοΐας με στόχο τη στροφή των μεταφορών.
 - Να ενισχυθεί η προβολή του προγράμματος.
 - Να καταστεί πιο αντιληπτή η πτυχή της μείωσης της οδικής συμφόρησης στο στάδιο αξιολόγησης της πρότασης.
 - Να δημιουργηθούν εύχρηστοι οδηγοί ώστε οι υποψήφιοι και οι δικαιούχοι να κατανοήσουν πλήρως τους κανόνες που πρέπει να εφαρμοστούν κατά την αίτηση για χρηματοδότηση και διαχείριση των έργων.

1.2. Γενικό πλαίσιο

Το πρόγραμμα Marco Polo αποτελεί ένα από τα μέσα για τη μείωση της συμφόρησης ως μέρος μίας συνεπούς στρατηγικής πολιτικής μεταφορών της ΕΕ που συμπεριλαμβάνει την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους και τη χρήση μέσων που βασίζονται στις αρχές της αγοράς ώστε να αντισταθμιστεί η αξιοποίηση της υποδομής.

Σύμφωνα με την ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές³ το συνολικό κόστος της συμμόρφωσης εκτιμάται ότι ισοδυναμεί με το 1% του ΑΕΠ της ΕΕ και το περιβαλλοντικό κόστος με το 1,1%. Το πρόγραμμα Marco Polo αποτελεί ένα από τα μέσα της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ για την αντιμετώπιση των εν λόγω δαπανών. Όσο πιο επιτυχημένο είναι το πρόγραμμα, τόσο χαμηλότερο θα είναι το κόστος συμμόρφωσης και το περιβαλλοντικό κόστος.

Σύμφωνα με την εξωτερική αξιολόγηση του πρώτου προγράμματος Marco Polo, εκτιμάται ότι επιτυγχάνεται το 64% του στόχου στροφής τονοχιλιομέτρων από τις οδικές μεταφορές. Κατά συνέπεια, εάν δεν ληφθούν μέτρα, στο πλαίσιο λιγότερων προτάσεων και επιτυχημένων έργων, τότε το δεύτερο πρόγραμμα Marco Polo θα επιτύχει, στην καλύτερη περίπτωση, το ίδιο ποσοστό επιτυχίας. Αυτό θα συνεπαγόταν μη επίτευξη του στόχου αποφυγής ή στροφής ουσιαστικού μέρους της εκτιμώμενης αύξησης της τάξεως του 60%⁴ των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, που ισοδυναμεί με 20,5 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα σε απόλυτες τιμές. Το γεγονός αυτό θα έχει αρνητικές συνέπειες από πλευράς επιπρόσθετου κόστους για οδική υποδομή, ατυχημάτων, συμμόρφωσης, τοπικής και συνολικής ρύπανσης, περιβαλλοντικών ζημιών και αναξιοπιστίας της αλυσίδας εφοδιασμού και των διαδικασιών εφοδιαστικής.

1.3. Ισχύουσες διατάξεις στον τομέα της πρότασης

Η τρέχουσα νομική βάση για το πρόγραμμα είναι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003.

1.4. Συνοχή με τις άλλες πολιτικές και τους στόχους της Ένωσης

Η πολιτική μεταφορών της ΕΕ στοχεύει στην παροχή υψηλού επιπέδου κινητικότητας στο κοινό και τις επιχειρήσεις σε όλη την Ένωση, με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος από τις αρνητικές επιπτώσεις των μεταφορών. Το γεγονός αυτό επιτυγχάνεται με τη δημιουργία ευρύτερου φάσματος μέσων άσκησης πολιτικής για την επίτευξη στροφών προς τρόπους μεταφοράς οι οποίοι είναι φιλικότεροι προς το περιβάλλον, με τα οποία βελτιστοποιείται κάθε τρόπο μεταφοράς και επιδιώκεται αποτελεσματική χρήση διαφορετικών τρόπων σε μεμονωμένη βάση και με τον συνδυασμό τους. Τα ανωτέρω θα πρέπει να οδηγήσουν σε βέλτιστη και βιώσιμη χρησιμοποίηση των πόρων.

Στο πλαίσιο αυτό, μπορούν να διακριθούν δύο είδη μέτρων:

- μέτρα με τα οποία επιδιώκεται αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της περιβαλλοντικής απόδοσης όλων των τρόπων μεταφοράς, ιδίως εκείνων που συνεπάγονται λιγότερη συμμόρφωση και είναι φιλικότεροι προς το περιβάλλον, δηλαδή οι θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
- Μέτρα με τα οποία επιδιώκεται αύξηση της ικανότητας και της αποδοτικότητας ολόκληρου του συστήματος μεταφορών με χρηματοδοτήσεις από τα ΔΕΔ-Μ

³ COM(2006) 314 τελικό.

⁴ Μοντέλο PRIMES, το οποίο συμπεριλαμβάνεται στην έκθεση της Επιτροπής «Τάσεις στους τομείς της ενέργειας και των μεταφορών στην Ευρώπη μέχρι το 2030».

(διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών), μέσω της πολιτικής συνοχής (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ταμείο Συνοχής) και με επενδύσεις από κράτη μέλη και ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης.

Τα προαναφερόμενα μέτρα αποσκοπούν στη σταδιακή επίτευξη αποδοτικότερης και φιλικότερης προς το περιβάλλον κατανομής των εμπορευματικών ροών μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς. Ωστόσο, θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για την υλοποίηση των εν λόγω μέτρων και η μοναδική δράση σε κοινοτικό επίπεδο η οποία επιδιώκει την ενθάρρυνση της περιβαλλοντολογικά πιο αποδεκτής κατανομής των εμπορευματικών ροών βραχυπρόθεσμα είναι το πρόγραμμα Marco Polo.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

2.1. Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Στις 4.04.08 ξεκίνησε δημόσια διαβούλευση στον δικτυακό τόπο του Εκτελεστικού Οργανισμού για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI), ο οποίος διαχειρίζεται το πρόγραμμα εξ ονόματος της Επιτροπής. Μία κοινοποίηση της εν λόγω δημοσίευσης απεστάλη με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο δύο φορές σε έναν κατάλογο ο οποίος περιελάμβανε περισσότερες από 1.500 επαφές, περιλαμβανομένων των εκπροσώπων του κλάδου οι οποίοι συμμετέχουν στην κατάρτιση και τη διαχείριση των έργων Marco Polo. Στις 28.04.08, η διαβούλευση υποβλήθηκε σε μία συνεδρίαση των κομβικών σημείων θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και του δικτύου προώθησης. Στις 23.05.08, η διαβούλευση υποβλήθηκε στην επιτροπή του Marco Polo.

Η εξωτερική διαβούλευση ήταν ανοικτή από τις 4.04.08 έως τις 30.05.08. Τέθηκαν 13 ακριβή ερωτήματα με σκοπό την αξιολόγηση της αποδεκτότητας των τροποποιήσεων που πρότεινε η Επιτροπή. Επίσης, το ερωτηματολόγιο περιλάμβανε ένα τελικό ανοικτό ερώτημα για γενικά σχόλια. Ελήφθησαν συνολικά 97 εισηγήσεις από 20 κράτη μέλη, συν της Νορβηγίας και της Σερβίας. Μόνο 12% των ερωτηθέντων δεν είχαν συμμετάσχει ή δεν σκόπευαν να συμμετάσχουν σε εφαρμογή του προγράμματος Marco Polo, ως εκ τούτου η προστιθέμενη αξία της συνεισφοράς θεωρείται υψηλή.

Δύο ετήσιες συνεδριάσεις της επιτροπής του προγράμματος Marco Polo των κρατών μελών έχουν καταστήσει δυνατή τη συνεχή συμμετοχή της εν λόγω επιτροπής στη διαβούλευση.

2.2. Συλλογή και χρήση τεχνογνωσίας

Η εκτίμηση των επιπτώσεων πραγματοποιήθηκε με συνεισφορά με τη μορφή της «Αξιολόγησης του προγράμματος Marco Polo (2003-2006)», η οποία διεξήχθη από την Ecorys το Νοέμβριο του 2007. Η ενδιάμεση έκθεση μίας μελέτης από την εταιρεία Price Waterhouse Coopers σχετικά με μία εκτίμηση των επιπτώσεων για τη θέσπιση ενός ταμείου καινοτομίας για τον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, η οποία συμπεριλαμβάνει εκτίμηση των επιπτώσεων της τροποποίησης του δεύτερου προγράμματος Marco Polo, αποτελεί μία δεύτερη πηγή εξωτερικής εμπειρογνομosύνης.

2.3. Εκτίμηση των επιπτώσεων

Η εκτίμηση των επιπτώσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια στοχοθετημένη αναθεώρηση της νομικής βάσης με την υλοποίηση όλων των προτεινόμενων μέτρων θα επιφέρει σημαντική προστιθέμενη αξία καθώς:

- Θα βελτιώσει την αποτελεσματικότητα του προγράμματος από πλευράς αποφυγής ή στροφής τονοχιλιόμετρων.
- Θα επιτύχει πιο ισορροπημένη κατανομή της στροφής των μεταφορών και της αποφυγής της κυκλοφορίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς και των τύπων έργων.
- Θα απλοποιήσει τη νομική βάση και τη διαχείριση της επακόλουθης μείωσης διοικητικών δαπανών και επιβαρύνσεων, και ως εκ τούτου θα προσελκύσει περισσότερες και μικρότερες εταιρείες οι οποίες κατά την τρέχουσα περίοδο φοβούνται, ή απλώς δεν είναι εξοπλισμένες για να διαχειριστούν, την πολυπλοκότητά του.
- Θα έχουν θετικές συνέπειες όσον αφορά την πολυδιάστατη κατανομή των συνεπειών.

3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Συνοπτική παρουσίαση της προτεινόμενης δράσης

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποσκοπούν σε μια περιορισμένη αναθεώρηση της νομικής βάσης (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006) του δεύτερου προγράμματος Marco Polo για την αύξηση της αποτελεσματικότητάς του όσον αφορά τους στόχους του σχετικά με την αποφυγή της κυκλοφορίας και τη στροφή των μεταφορών, η οποία υπολογίζεται σε τονοχιλιόμετρα. Προτείνονται τέσσερα είδη τροποποιήσεων. Πρώτον, μέτρα για τη διευκόλυνση της συμμετοχής μικρών επιχειρήσεων· δεύτερον, μέτρα για τη μείωση των κατώτατων ορίων τονοχιλιόμετρων όσον αφορά την επιλεξιμότητα· τρίτον, αύξηση της έντασης χρηματοδότησης, και τέταρτον, απλοποίηση των διαδικασιών του προγράμματος.

3.2. Νομική βάση

Το άρθρο 71 παράγραφος 1 και το άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας καθορίζουν το πλαίσιο της κοινοτικής παρέμβασης όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές οι οποίες εκτελούνται από ή προς την επικράτεια κράτους μέλους ή διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

3.3. Αρχή της επικουρικότητας

Στόχος του προγράμματος Marco Polo είναι να επηρεάσει τις διεθνείς οδικές μεταφορές. Εφόσον οι στόχοι στροφής των μεταφορών δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν κατά συνέπεια, λόγω του πεδίου εφαρμογής του προγράμματος, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης.

3.4. Αρχή της αναλογικότητας

Η πρόταση είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας καθώς η κοινοτική παρέμβαση είναι πολύ μικρότερη απ' ό,τι οι συνέπειες της. Η τρέχουσα μέγιστη ένταση επιχορήγησης είναι 1 ευρώ ανά 500 τονοχιλιόμετρα στροφής από τις οδικές μεταφορές, η οποία είναι

συγκρίσιμη με τις εξωτερικές δαπάνες οι οποίες εξοικονομούνται από την εν λόγω στροφή των μεταφορών ύψους κατά μέσο όρο 9,15 ευρώ. Ακόμα και με την επικαιροποίηση της έντασης επιχορήγησης σε 2 ευρώ κατ' ανώτατο όριο, η αρχή της αναλογικότητας της κοινοτικής παρέμβασης διατηρείται. Αφετέρου, η πείρα σχετικά με το πρόγραμμα καταδεικνύει ότι ένα ευρώ επιχορήγησης Marco Polo συνεπάγεται περίπου 20 ευρώ επενδύσεων σε έργα τα οποία στοχεύουν σε ένα φιλικότερο προς το περιβάλλον σύστημα μεταφορών.

3.5. Επιλογή μέσων

Προτεινόμενη πράξη: κανονισμός

Ο προτεινόμενος κανονισμός τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003.

**Πρότασης για
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. .../2008 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ
ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της

**για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του
δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής
συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος
εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II»)**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 και
το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης⁷,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ανακοίνωση⁸ της Επιτροπής με τίτλο «Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση – Βιώσιμη
κινητικότητα στην ήπειρό μας - Ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις
μεταφορές του 2001 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής», υπογραμμίζει το δυναμικό του
δεύτερου προγράμματος Marco Polo ως πηγή χρηματοδότησης για την παροχή
εναλλακτικών λύσεων στους φορείς εκμετάλλευσης σε οδούς με συμφόρηση με τη
χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς. Το δεύτερο πρόγραμμα Marco Polo αποτελεί κατά
συνέπεια βασικό στοιχείο της τρέχουσας πολιτικής μεταφορών.
- (2) Εάν δεν αναληφθεί αποφασιστική δράση, το σύνολο των οδικών εμπορευματικών
μεταφορών στην Ευρώπη προβλέπεται ότι θα αυξηθεί περισσότερο από 60% έως το
2013. Το αποτέλεσμα θα είναι να φθάσουν οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές

⁵ ΕΕ ...

⁶ ΕΕ ...

⁷ ΕΕ ...

⁸ COM(2006) 314 τελικό.

μεταφορές έως το 2013 τα 20,5 δισεκατ. τονοχιλιόμετρα ανά έτος για την Ευρωπαϊκή Ένωση, με αρνητικά επακόλουθα από άποψη κόστους για πρόσθετη οδική υποδομή, για πρόσθετη οδική υποδομή, ατυχημάτων, συμφόρησης, τοπικής και συνολικής ρύπανσης, περιβαλλοντικών ζημιών και αναξιοπιστίας της αλυσίδας εφοδιασμού και των διαδικασιών εφοδιαστικής.

- (3) Για να αντιμετωπιστεί η εν λόγω αύξηση, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι σιδηροδρομικές και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές πρέπει να χρησιμοποιούνται περισσότερο απ' ό,τι σήμερα, και είναι αναγκαίο να κινητοποιηθούν περαιτέρω δυναμικές πρωτοβουλίες από τον κλάδο των μεταφορών και της εφοδιαστικής, για την ενθάρρυνση νέων προσεγγίσεων και της χρήσης τεχνικών καινοτομιών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και τη διαχείριση τους.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006, σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (Marco Polo II) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003⁹, η Επιτροπή πρόκειται να πραγματοποιήσει αξιολόγηση του προγράμματος Marco Polo II και να υποβάλλει προτάσεις για την προσαρμογή του προγράμματος, εφόσον κριθεί απαραίτητο.
- (5) Σύμφωνα με μια εξωτερική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του πρώτου προγράμματος Marco Polo, εκτιμήθηκε ότι το πρόγραμμα δεν θα επιτύχει τους στόχους του όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών και εκδόθηκαν ορισμένες συστάσεις για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του.
- (6) Η Επιτροπή πραγματοποίησε μια ανάλυση των επιπτώσεων των μέτρων που προτείνονται από την εξωτερική αξιολόγηση και άλλων μέτρων τα οποία αποσκοπούν στη μείωση της αποτελεσματικότητας του προγράμματος. Η εν λόγω ανάλυση κατέδειξε την ανάγκη για μία σειρά τροποποιήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006, προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμετοχή μικρότερων επιχειρήσεων, να μειωθούν τα κατώτατα όρια επιλεξιμότητας έργου, να αυξηθεί η ένταση χρηματοδότησης και να απλοποιηθούν η υλοποίηση και οι διοικητικές διαδικασίες του προγράμματος.
- (7) Η συμμετοχή μικρών επιχειρήσεων στο πρόγραμμα πρέπει να αυξηθεί επιτρέποντας σε μεμονωμένες επιχειρήσεις να κάνουν αίτηση για χρηματοδότηση και μειώνοντας τα κατώτατα όρια επιλεξιμότητας όσον αφορά προτάσεις που υποβάλλονται από εταιρείες εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
- (8) Τα κατώτατα όρια επιλεξιμότητας όσον αφορά προτάσεις για χρηματοδότηση πρέπει να μειωθούν και να εκφράζονται σε ετήσια στροφή τονοχιλιομέτρων, με εξαίρεση τις δράσεις κοινής διδασχής. Δεν υπάρχει περαιτέρω ανάγκη για εφαρμογή ειδικού κατώτατου ορίου σε δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας και θεσπίζεται ελάχιστη διάρκεια έργου για αυτό το είδος έργων καθώς και για καταλυτικά έργα και έργα θαλάσσιων αρτηριών.

⁹ EE L 328 της 24.11.2006, σ. 1.

- (9) Η ένταση χρηματοδότησης πρέπει να αυξηθεί με την εισαγωγή ορισμού για τον όρο «φορτίο» ή «εμπορευματικός», προκειμένου να συμπεριληφθεί το στοιχείο μεταφοράς στον υπολογισμό της στροφής των μεταφορών και με έκτακτες παρατάσεις της μέγιστης διάρκειας έργου για έργα με καθυστερήσεις στην έναρξη. Πρέπει να αντανakλάται η επικαιροποίηση της έντασης χρηματοδότησης από 1 ευρώ σε 2 ευρώ σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία προβλέπεται στο Παράρτημα Ι γράμμα δ του σημείου 2.
- (10) Για να απλοποιηθεί η υλοποίηση του προγράμματος πρέπει να διαγραφεί το παράρτημα II του κανονισμού (ΕΚ) 1692/2006 σχετικά με τους όρους χρηματοδότησης για επικουρική υποδομή. Επιπλέον, η επιτροπολογία για την ετήσια επιλογή έργων προς χρηματοδότηση πρέπει να εξαλειφθεί και οι λεπτομερείς κανόνες για την επιλογή έργων πρέπει να ισχύουν για πολλά χρόνια.
- (11) Πρέπει να θεσπιστεί λεπτομερέστερη σχέση μεταξύ του προγράμματος και του πλαισίου διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών για τις θαλάσσιες αρτηρίες και πρέπει να επεκταθούν οι περιβαλλοντικοί προβληματισμοί προκειμένου να συμπεριληφθούν όλες οι εξωτερικές δαπάνες των δράσεων.
- (12) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (13) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό μπορούν να εφαρμοστούν κατά τον πλέον πρόσφορο και γρήγορο τρόπο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει το συντομότερο δυνατόν μετά την έκδοση του.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 τροποποιείται ως εξής:

1. Προστίθεται το στοιχείο ιστ) στο άρθρο 2:

«φορτίο» ή «εμπορευματικός», για τον σκοπό των υπολογισμών της στροφής των μεταφορών, τα αγαθά που μεταφέρονται συν τη μονάδα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των μηχανοκίνητων μερών της. Μονάδες μεταφοράς χωρίς φορτίο οι οποίες μεταφέρονται πάνω σε άλλη μονάδα μεταφοράς θα λαμβάνονται υπόψη ως φορτίο για τον σκοπό υπολογισμού της στροφής των μεταφορών.»
2. Στο άρθρο 4 η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από την ακόλουθη πρόταση:

«1. Οι δράσεις υποβάλλονται από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε κράτη μέλη ή σε συμμετέχουσες χώρες, όπως προβλέπεται στις παραγράφους 3 και 4 του άρθρου 3.»
3. Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην παράγραφο 1, το στοιχείο β) αντικαθίσταται ακολούθως:

«Οι δράσεις των θαλάσσιων αρτηριών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι δράσεις αυτές είναι σύμφωνες με τα χαρακτηριστικά του έργου προτεραιότητας θαλάσσιων αρτηριών που ορίζονται στο πλαίσιο της απόφασης αριθ. 1692/96/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών¹⁰»

(β) Στην παράγραφο 2, διαγράφεται η δεύτερη πρόταση.

4. Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

«Αναλυτικοί κανόνες

Οι αναλυτικοί κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής και επιλογής των δράσεων θεσπίζονται μία φορά για όλη τη διάρκεια ισχύος του προγράμματος σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.»

5. Στο άρθρο 7, διαγράφεται η δεύτερη πρόταση.

6. Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

(α) Στην πρώτη παράγραφο, στοιχείο δ) οι λέξεις «τα σχετικά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα των δράσεων» αντικαθίστανται από τις λέξεις «τα σχετικά πλεονεκτήματα των δράσεων από πλευράς μείωσης των εξωτερικών δαπανών».

(β) Η δεύτερη παράγραφος διαγράφεται.

7. Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ακολούθως:

«Η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 30 Ιουνίου 2011, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων που θα έχουν επιτευχθεί με το πρόγραμμα Marco Polo κατά την περίοδο 2003-2009»

8. Στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 15 διαγράφεται η δεύτερη πρόταση.

Άρθρο 2

1. Το παράρτημα Ι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 αντικαθίσταται από το κείμενο το οποίο περιλαμβάνεται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

2. Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού 1692/2006 διαγράφεται.

¹⁰ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Όροι και προϋποθέσεις χρηματοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
1. Προϋποθέσεις χρηματοδότησης	(α) η καταλυτική δράση πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	(α) η δράση θαλάσσιων αρτηριών (ΘΑ) πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	(α) η δράση στροφής των μεταφορών πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 36 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	(α) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	(α) η δράση κοινής διδασχής πρέπει να οδηγήσει σε βελτίωση των εμπορικών δρομολογίων στην αγορά, ιδίως με την προώθηση ή/και διευκόλυνση της αποφυγής της κυκλοφορίας ή της στροφής των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, μέσω της βελτίωσης της συνεργασίας και της διάδοσης της τεχνογνωσίας· η δράση πρέπει να είναι μέγιστης διάρκειας 24 μηνών·

Τύπος δράσης

A. Καταλυτική

B. Θαλάσσιες αρτηρίες

Γ. Μετατόπιση των μεταφορών

Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας

Ε. Κοινή διδαχή

Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)

(β) η καταλυτική δράση πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων, παρεχόμενης υποδομής ή προσφερόμενων υπηρεσιών·

Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)

(β) η δράση ΘΑ πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων, υποδομής ή προσφερόμενων υπηρεσιών· ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί επίσης στην υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση, στις απλουστευμένες διαδικασίες και επιθεωρήσεις, στην τήρηση των προτύπων ασφαλείας, στην ομαλή πρόσβαση στους λιμένες, στις αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα και στις ευέλικτες και αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες·

Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)

(β) η δράση στροφής των μεταφορών δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών, σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·

Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)

(β) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη ενσωμάτωσης της διακίνησης της παραγωγής στις μεταφορές·

Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)

(β) η δράση πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο·

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(γ) καταλυτική δράση αναμένεται να οδηγήσει σε πραγματική, υπολογίσιμη και βιώσιμη στροφή των μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές·	(γ) η δράση ΘΑ αποβλέπει στην ενθάρρυνση δημιουργίας διατροπικών δρομολογίων πολύ μεγάλου όγκου και υψηλής συχνότητας για τις εμπορευματικές μεταφορές μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των μικτών εμπορευματικών-επιβατικών υπηρεσιών, κατά περίπτωση, ή συνδυασμού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς όπου οι οδικές μεταφορές είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες· η δράση θα πρέπει να περιλαμβάνει κατά προτίμηση τις ολοκληρωμένες συνδέσεις με την ενδοχώρα, τις υπηρεσίες-εμπορευματικών μεταφορών, μέσω των σιδηροδρομικών και/ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών·	(γ) για τη δράση μετατόπισης πρέπει να προταθεί ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι της·	(γ) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας αποβλέπει στο να ενθαρρύνεται μεγαλύτερη απόδοση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στις ευρωπαϊκές αγορές χωρίς να εμποδίζεται η οικονομική ανάπτυξη και με ιδιαίτερη προσοχή στην τροποποίηση της παραγωγής ή/και των διεργασιών διανομής, για να επιτυγχάνονται μικρότερες αποστάσεις, υψηλότερα ποσοστά φόρτωσης, λιγότερες διαδρομές χωρίς φορτίο, μείωση των ροών αποβλήτων, μείωση του όγκου ή/και του βάρους ή οποιουδήποτε άλλου παράγοντα που οδηγεί	(γ) η δράση δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών, ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ) σε μείωση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, αλλά χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά η συνολική παραγωγή ή το εργατικό δυναμικό.	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(δ) η καταλυτική δράση πρέπει να προταθεί ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο θα επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή.	(δ) η δράση ΘΑ αναμένεται να οδηγήσει σε πραγματική, υπολογίσιμη και βιώσιμη στροφή των μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρότερων αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, υψηλότερη της προβλεπόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών.	(δ) εφόσον η δράση απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν ανήκουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων.		(δ) η δράση κοινής διδασχής προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(ε) η καταλυτική δράση δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνο των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·	(ε) η δράση ΘΑ προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·		(δ) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(στ) εφόσον η δράση απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν ανήκουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων.	(στ) η δράση ΘΑ δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·		(ε) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνο των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β) (ζ) εφόσον η δράση ΘΑ απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν ανήκουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων.	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ) (στ) εφόσον η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν ανήκουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων.	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)

Τύπος δράσης	Α. Καταλυτική	Β. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
2. Ένταση και πεδίο χρηματοδότησης	(α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις περιορίζεται στο 35% κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 10% του συνολικού επιλέξιμου κόστους για το έργο.	(α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις ΘΑ περιορίζεται στο 35% κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 10% του συνολικού επιλέξιμου κόστους για το έργο.	(α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις στροφής των μεταφορών θα περιοριστεί στο 35% κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 10% του συνολικού επιλέξιμου κόστους για το έργο.	(α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας θα περιοριστεί στο 35% κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 10% του συνολικού επιλέξιμου κόστους για το έργο.	(α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής διδασχής θα περιοριστεί στο 35% κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης.

Τύπος δράσης	Α. Καταλυτική	Β. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	E. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί	(β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί	(β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί	(β) Η κοινοτική οικονομική βοήθεια σε δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για την υποστήριξη επιχειρήσεων ή παραγωγικών δραστηριοτήτων που δεν σχετίζονται άμεσα με τις μεταφορές ή τη διανομή.	
				(γ) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε 500 αποφευγόμενα τονοχιλιόμετρα ή 25 αποφευγόμενα οχηματοχιλιόμετρα τα οποία αποφεύγονται σε οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί ιδίως συναρτήσει της ποιότητας του έργου ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	E. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	ιδίως συναρτήσει της ποιότητας του έργου ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	ιδίως συναρτήσει της ποιότητας του έργου ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	ωφελημάτων για το περιβάλλον.	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	(γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.	(γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.	(γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.	(δ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	Ε. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β))	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε))
3. Μορφή και διάρκεια της σύμβασης επιχορήγησης	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις ΘΑ χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις στροφής των μεταφορών χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 38 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 26 μήνες, η οποία μπορεί να παραταθεί κατόπιν αιτήματος του δικαιούχου, εντός του φακέλου του αρχικού προϋπολογισμού, για μία επιπλέον περίοδο 26 μηνών, εάν επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια των πρώτων 12 μηνών

λειτουργίας.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 38 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 44 μηνών.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 52 μηνών.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	E. Κοινή διδαχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
4. Κατώτατο όριο αξίας της σύμβασης	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά καταλυτική δράση είναι 30 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ή ισοδυνάμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ή αποφυγής της κυκλοφορίας ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση ΘΑ είναι 250 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ή ισοδυνάμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση στροφής των μεταφορών είναι 80 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ή ισοδυνάμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης. Οι δράσεις στροφής των μεταφορών οι οποίες επιδιώκουν την υλοποίηση στροφής προς εσωτερικές πλωτές μεταφορές θα υπόκεινται σε ειδικό κατώτερο όριο των 17 εκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων ή ισοδυνάμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση αποφυγής της κυκλοφορίας είναι 80 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ή 4 εκατομμύρια οχηματοχιλιόμετρα εμπορευματικών μεταφορών που έχουν αποφευχθεί ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση κοινής διδαχής είναι 250.000 ευρώ.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική	B. Θαλάσσιες αρτηρίες	Γ. Μετατόπιση των μεταφορών	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας	E. Κοινή διδασχή
	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
5. Διάδοση	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των καταλυτικών δράσεων πρέπει να διαδίδονται και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων ΘΑ πρέπει να διαδίδονται, και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Δεν προβλέπονται συγκεκριμένες δραστηριότητες διάδοσης για τις δράσεις μετατόπισης.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να διαδίδονται και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων κοινής διδασχής πρέπει να διαδίδονται και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο δράσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Τροποποίηση του κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II»)

ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ / ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΣΕΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ)

Τομέας(-είς) πολιτικής υπό εξέταση και σχετική(-ές) δραστηριότητα (-ες):

06: Ενέργεια και μεταφορές

06 02: Εσωτερικές, αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές

06 01: Διοικητικές δαπάνες του τομέα πολιτικής για την ενέργεια και τις μεταφορές

ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

06 01 04 01: Πρόγραμμα Marco Polo II: Δαπάνες για τη διοικητική διαχείριση

06 01 04 32: Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία – επιχορήγηση Marco Polo II

06 02 06: Πρόγραμμα Marco Polo II

Διάρκεια της δράσης και των δημοσιονομικών επιπτώσεων:

Έναρξη: 2010 λήξη: 2015

Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά:

Γραμμή προϋπολογισμού	Τύπος δαπάνης		Νέα	Συνεισφορά ΕΖΕΣ	Συνεισφορές από υποψήφιες χώρες	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
06 01 04 01	Μη υποχρ.	Μη διαφορ.	OXI	NAI	NAI	1α
06 01 04 32	Μη υποχρ.	Μη διαφορ.	OXI	NAI	NAI	1α
06 02 06	Μη υποχρ.	Διαφορ.	OXI	NAI	NAI	1α

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

Δημοσιονομικοί πόροι

Ανακεφαλαιωτικός πίνακας των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

Εκατ. Ευρώ (3 δεκαδικά ψηφία)

Τύπος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Σύνολο
---------------	----------------	--	------	------	------	------	------	------	--------

Επιχειρησιακές δαπάνες¹¹

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1	α	62.275	64.200	68.100	71.100			265.675 ¹²
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β		24.910	31.908	43.001	63.563	102.293	265.675

Διοικητικές δαπάνες συμπεριλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς¹³

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4	γ	1.725	1.800	1.900	1.900	1.392	1.421	10.138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	64.000	66.000	70.000	73.000	1.392	1.421	275.813
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	1.725	26.710	33.808	44.901	64.955	103.714	275.813

Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς¹⁴

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5	δ	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	1.902
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενων στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6	ε							

Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους		α+γ +δ+ ε	64.317	66.317	70.317	73.317	1.709	1.738	277.715
--	--	-----------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	---------

¹¹ Δαπάνες οι οποίες δεν εμπίπτουν στο κεφάλαιο xx 01 του σχετικού τίτλου xx.

¹² Το ποσό των 20 εκατ. ευρώ θα μπορούσε να προστεθεί μεταξύ του 2010 και του 2013 για την αποκατάσταση του ποσού της μη εκτελούμενης εντολής το 2008 και το οποίο μεταφέρθηκε το 2008 σε άλλο πρόγραμμα.

¹³ Δαπάνες που εμπίπτουν στο άρθρο xx 01 04 του τίτλου xx.

¹⁴ Δαπάνες που εμπίπτουν στο κεφάλαιο xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

ΣΥΝΟΛΟ συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους	ΠΠ		β+γ +δ+ ε	2.042	27.027	34.125	45.218	65.272	104.031	277.715
---	-----------	--	-----------------	-------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

Η πρόταση είναι συμβατή με τον υφιστάμενο δημοσιονομικό προγραμματισμό.

Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα.

ΠΙΑ **ανθρώπινων πόρων** (συμπεριλαμβανομένων των μόνιμων, έκτακτων και εξωτερικών υπαλλήλων) – βλ. λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.

Ετήσιες απαιτήσεις	Έτος n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 και επόμενα
Συνολικός αριθμός ανθρώπινων πόρων	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Η υλοποίηση του πρώτου προγράμματος Marco Polo δεν επιτυγχάνει τον στόχο της όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών, όπως καταδεικνύεται από την εξωτερική αξιολόγηση, η οποία εκτιμά ότι θα επιτευχθεί το 64% του στόχου στροφής των μεταφορών¹⁵. Η κατάσταση αυτή επιβεβαιώνεται από το επίπεδο ανταπόκρισης στη δεύτερη πρόσκληση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo, το οποίο παρουσιάζει μία αξιοσημείωτη μείωση της συνολικής προτεινόμενης στροφής των μεταφορών. Επίσης, οι νέοι τύποι δράσεων, θαλάσσιες αρτηρίες και αποφυγής της κυκλοφορίας, τους οποίους εισήγαγε το εν λόγω δεύτερο πρόγραμμα δεν αποτέλεσαν πόλο έλξης αιτήσεων (μόνο 9% των προτάσεων το 2007 και 4% το 2008).

Έχουν ληφθεί ήδη δύο μέτρα για τη βελτίωση των αποτελεσμάτων του προγράμματος χωρίς να έχει καταστεί αναγκαία καμία αλλαγή στον κανονισμό: πρώτον, η εξωτερική ανάθεση της διαχείρισης του προγράμματος σε έναν εκτελεστικό οργανισμό με πείρα πάνω στη διαχείριση έργων, και δεύτερον, ο διπλασιασμός της έντασης χρηματοδότησης για έργα από 1 ευρώ σε 2 ευρώ ανά 500 τονοχιλιόμετρα (tkm) μετατόπισης ή αποφυγής, έτσι ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης περισσότερων έργων.

¹⁵ 12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα (tkm) το χρόνο για το πρόγραμμα MP I.

Εντούτοις, τα εν λόγω μέτρα δεν θα επαρκέσουν και έχει προταθεί στοχοθετημένη αναθεώρηση του προγράμματος, η οποία θα επιφέρει:

- περαιτέρω αύξηση της αποτελεσματικότητας του προγράμματος,
- πιο ισορροπημένη κατανομή της κοινοτικής στήριξης μεταξύ τύπων έργων,
- ουσιαστική απλοποίηση της νομικής βάσης και της διαχείρισης του προγράμματος,
- σημαντική μείωση των διοικητικών δαπανών για τη διαχείριση του προγράμματος,
- θετική επίδραση από πλευράς παροχών για τις περιφερειακές ζώνες και τις τρίτες χώρες,

Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής και συνοχή της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και πιθανή συνέργεια

Όπως αναφέρεται στην έκθεση εξωτερικής αξιολόγησης, το πρόγραμμα Marco Polo συνιστά κατάλληλη στρατηγική συνεισφοράς σε ένα αποδοτικό και βιώσιμο μεταφορικό σύστημα. Το πρόγραμμα επίσης είναι συμπληρωματικό προς άλλες επιλογές παρέμβασης σε επίπεδο ΕΕ, ιδίως οι επιδοτήσεις δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Ο στόχος ο οποίος επιδιώκεται με τα προτεινόμενα μέτρα θα ενισχύσει την ήδη υφιστάμενη συνοχή των στόχων του προγράμματος με άλλες πολιτικές της ΕΕ.

Για την αποφυγή των δυσμενών συνεπειών από πλευράς ουσιαστικής ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών κατά τα προσεχή έτη, η ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για την κοινή πολιτική μεταφορών, του Ιουνίου του 2006 προτείνει, μεταξύ άλλων μέτρων, τη συνέχιση της πολιτικής στροφής των εμπορευματικών μεταφορών προς τους λιγότερο ρυπογόνους και τους ενεργειακά αποδοτικότερους τρόπους μεταφοράς.

Η στροφή των μεταφορών και η συντροπικότητα αποτελούν δύο τρέχοντες στόχους της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών που τέθηκαν στην καρδιά της στρατηγικής της Λισαβόνας για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Το σύνολο των στόχων της πολιτικής μεταφορών όπου συμπεριλαμβάνεται η στροφή των μεταφορών είναι επίσης από τη φύση τους πιο μακροπρόθεσμοι στόχοι, αποκαθιστώντας την ισορροπία μεταξύ των επιταγών της οικονομικής μεγέθυνσης, της κοινωνικής ευημερίας και της προστασίας του περιβάλλοντος σε όλες τις πολιτικές επιλογές.

Όπως αναφέρεται στην ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, πέρα από τον συνεχή προβληματισμό για πιθανά μέτρα πολιτικής τα οποία θα πρέπει να θεσπισθούν μελλοντικά, η συμφόρηση στο ευρωπαϊκό σύστημα οδικών μεταφορών και η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα ολόκληρου του συστήματος μεταφορών καταπιάνονται άμεσα με διάφορα μέτρα τα οποία εφαρμόζονται κατά την τρέχουσα περίοδο ή θα εφαρμοστούν στο εγγύς μέλλον.

Σε επίπεδο κρατών μελών, εθνικά συστήματα όπως το Ecobonus, στην Ιταλία, εξετάζουν το ίδιο ζήτημα σε εθνικό επίπεδο και για περιορισμένη χρονική περίοδο. Εν πάση περιπτώσει, ο

κανονισμός Marco Polo θεσπίζει ένα ανώτατο όριο κοινοτικής συνδρομής όπου λαμβάνεται υπόψη η εθνική ενίσχυση η οποία παρέχεται στις σχέσεις μεταφοράς της σύμβασης.

Τα προαναφερόμενα μέτρα επιδιώκουν τη σταδιακή επίτευξη αποδοτικότερης και φιλικότερης προς το περιβάλλον κατανομής των εμπορευματικών ροών μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς· ωστόσο, θα χρειαστούν αρκετά χρόνια για την υλοποίηση των εν λόγω μέτρων και η μοναδική δράση σε κοινοτικό επίπεδο η οποία επιδιώκει την ενθάρρυνση της μείωσης της συμφόρησης βραχυπρόθεσμα είναι το πρόγραμμα Marco Polo.

Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ

Προβλέπονται 131 αποτελέσματα για έξι έτη (2010-2013), ένας μέσος όρος 36 παρεμβάσεων από τις 120 προτάσεις που υποβάλλονται ετησίως. Το γεγονός αυτό προβλέπει ρυθμό επιτυχίας περίπου ένα στα τρία, ο οποίος είναι απαραίτητος για τη λήψη προτάσεων από τους καλύτερους παράγοντες της αγοράς (βλ. την εκ των προτέρων έκθεση Marco Polo, κεφάλαιο 7 «Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη»). Η μέση ένταση χρηματοδοτικής συνδρομής ανά αποτέλεσμα εκτιμάται ότι είναι περίπου 1,8 εκατ. ευρώ. Ο αριθμός των τονοχιλιομέτρων προς αποφυγή ή στροφή από τις οδικές μεταφορές εκτιμάται ότι είναι 60 δισεκατομμύρια για την περίοδο 2010-2013, δηλαδή 15 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα το χρόνο.

Μέθοδος υλοποίησης

Κεντρική διαχείριση: Ανάθεση στον Εκτελεστικό Οργανισμό για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI)

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Σύστημα παρακολούθησης

Η χορήγηση επιχορηγήσεων θα βασίζεται στην πρότυπη σύμβαση κοινωνικής βοήθειας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Οι διάφορες διατάξεις της εν λόγω σύμβασης σχετικά με την παρακολούθηση, την ενημέρωση και τον έλεγχο θα εφαρμοστούν πλήρως.

Το προσωπικό του EACI θα εμπλέκεται άμεσα στα έργα. Αναλόγως με τα ειδικά χαρακτηριστικά του έργου, «συνοδευτικά μέτρα» για τη διάδοση ή την παρακολούθηση αποτελεσμάτων θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο μεμονωμένο σχέδιο εργασίας και στον προϋπολογισμό του έργου.

Αξιολόγηση

Έχει διεξαχθεί εξωτερική αξιολόγηση του προγράμματος Marco Polo II. Η έκθεση αξιολόγησης είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών (TREN) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Το 2011 θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των αποτελεσμάτων που θα έχουν επιτευχθεί από το πρόγραμμα Marco Polo για την περίοδο 2003-2009.

ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Καθώς οι συμβάσεις για όλες τις προβλεπόμενες δράσεις θα είναι πρότυπες συμβάσεις κοινωνικής βοήθειας, θα εφαρμοστούν τα γενικώς ισχύοντα μέτρα καταπολέμησης της απάτης.

Το αποτέλεσμα θα είναι ευδιάκριτα και υπολογίσιμα σε όλους τους τύπους δράσης. Οι τύποι επιχορηγήσεων θα είναι σαφείς: δαπάνες επενδύσεων και κόστος που προκύπτουν από τις επιχειρήσεις. Τα εν λόγω στοιχεία μπορούν να επαληθευθούν λεπτομερώς, και υπάρχει επαρκές υλικό και γνώση μέσω των έργων PACT (πilotικές δράσεις στον τομέα των συνδυασμένων

μεταφορών) και Marco Polo I για να πραγματοποιηθεί εμπειριστατωμένη εκτίμηση των κινδύνων απάτης.

Οι επιτόπιοι έλεγχοι θα αποτελούν σταθερό χαρακτηριστικό όλων των έργων.

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

8.1. Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

(Παρέχονται οι τίτλοι στόχων, οι δράσεις και τα αποτελέσματα)	Τύπος απόδοσης	Μέσο κόστος	2010		2011		2012		2013		2014		2015		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. αποδόσεων	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος	Αριθ. αποδ.	Συν. κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1¹⁶																
Δράση 1: στροφή/αποφυγή τονοχλιομέτρων																
- Αποτέλεσμα 1	σύμβαση	1,8	35	62,27	36	64.200	38	68.100	39	71.100					131	265.675
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ		1,8	35	62.275	36	64.200	38	68.100	39	71.100					131	265.675

¹⁶ Όπως περιγράφεται στο τμήμα 5.3

8.2. Διοικητικές δαπάνες

8.2.1 Αριθμός και τύπος ανθρώπινων πόρων

Τύποι θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων ΙΠΑ)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι ¹⁷ (XX 01 01)	A*/AD B*, C*/AST	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Προσωπικό που χρηματοδοτείται βάσει του άρθρου XX 01 02							
Άλλο προσωπικό ¹⁹ που χρηματοδοτείται βάσει του άρθρου XX 01 04/05							
ΣΥΝΟΛΟ		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση

Ορισμός προγράμματος και συντονισμός

Ανατροφοδότηση σχετικά με την πολιτική στον Εκτελεστικό Οργανισμό για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI)

Έγκριση ετήσιων προγραμμάτων εργασιών τα οποία χρησιμεύουν ως αποφάσεις χρηματοδότησης

Εκπροσώπηση της Επιτροπής στην Επιτροπή Προγράμματος και η υποβολή στην Επιτροπή των μέτρων προς λήψη εφόσον ακολουθηθεί διαδικασία επιτροπολογίας

Ανάληψη διυπηρεσιακών διαβουλεύσεων εντός της Επιτροπής

Στρατηγικές αξιολογήσεις και στρατηγικές προσφορές

Δραστηριότητες οι οποίες αφορούν τη δρομολόγηση και τη λήψη εκτελεστών αποφάσεων ανάληψης.

8.2.3 Πηγές ανθρώπινων πόρων (νόμιμες)

Οι θέσεις απασχόλησης κατά την τρέχουσα περίοδο κατανέμονται για τη διαχείριση του προγράμματος

¹⁷ Το κόστος των οποίων ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

¹⁸ Το κόστος των οποίων ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

¹⁹ Το κόστος των οποίων συμπεριλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς

8.2.4 Άλλες διοικητικές δαπάνες συμπεριλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (06 01 04 32 – Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία – επιχορήγηση Marco Polo II)

Εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και τίτλος)	2010	2011	2012	2013	2014	Έτος 2015 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (συμπεριλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)							
Εκτελεστικοί οργανισμοί ²⁰	1.500	1.575	1.675	1.675	1.392	1.421	9.238
Άλλη τεχνική και διοικητική βοήθεια	0.225	0.225	0.225	0.225			900
- εσωτερική (<i>intra muros</i>)							
- εξωτερική (<i>extra muros</i>) (συντήρηση ΤΠ)							
Συνολική τεχνική και διοικητική βοήθεια	1.725	1.800	1.900	1.900	1.392	1.421	10.138

8.2.5. Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες οι οποίες δεν συμπεριλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

Εκατ. ευρώ (με 3 δεκαδικά ψηφία)

Τύπος ανθρώπινων πόρων	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

²⁰

Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

Προσωπικό που χρηματοδοτείται βάσει του άρθρου XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, αποσπασμένοι εθνικοί υπάλληλοι, συμβασιούχοι, κλπ.) (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)						
Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

Υπολογισμός – Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι

Να γίνει παραπομπή στο σημείο 8.2.1, κατά περίπτωση

Έτος 2010 και επόμενα: 2,6 μόνιμοι υπάλληλοι (122.000 ευρώ/μόνιμο υπάλληλο/έτος)