

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 10.12.2008
KOM(2008) 847 v konečnom znení
2008/0239 (COD)

**Návrhu
NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. .../2008**

z ,

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006, ktorým sa ustanovuje druhý
program Marco Polo na poskytovanie
finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie
environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“)**

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

(predložená Komisiou)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. OBSAH NÁVRHU

1.1. Dôvody a ciele návrhu

Druhý program Marco Polo nedosahuje v plnej miere ciele ustanovené vo svojom právnom základe v zmysle presunu na iné druhy dopravy a zamedzenia dopravy. Hoci sa vďaka programu v skutočnosti dosahuje značný presun na iné druhy dopravy, výsledky druhej výzvy na predloženie ponuky vyhlásenej v roku 2008 v rámci druhého programu Marco Polo, ako aj výsledky externého hodnotenia prvého programu Marco Polo poukazujú na to, že prostredníctvom programu nebude veľmi pravdepodobne možné dosiahnuť jeho cieľ, ktorým je zabrániť predpovedanému celkovému rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v Európe, alebo presunúť jej značnú časť na iný druh dopravy, ako sa uvádza v právnom základe programu.

Vykonávaním prvého programu Marco Polo sa podľa externého hodnotenia nedosahuje jeho cieľ týkajúci sa presunu na iné druhy dopravy, pričom sa odhaduje splnenie tohto cieľa¹ na 64 %. Túto mieru úspešnosti potvrdzuje rozsah odozvy na druhú výzvu na predloženie ponuky v rámci druhého programu Marco Polo, čo poukazuje na značné zníženie celkového navrhovaného presunu na iné druhy dopravy. Okrem toho nové typy akcií zavedené druhým programom, a to akcie Námorné diaľnice a Zamedzenie dopravy, nevzbudili dostatok záujmu o predloženie žiadostí (len 9 % návrhov v roku 2007 a 4 % v roku 2008).

Cieľom navrhovaných zmien a doplnení je zvýšiť účinnosť programu v zmysle tonokilometrov, ktorým sa predíde alebo ktoré sa presunú z ciest, a to v záujme dosiahnutia cieľov ustanovených v právnom základe. Osobitné opatrenia sú zamerané na podporu žiadostí o financovanie zvyšovaním účasti malých podnikov (a to najmä spoločností zabezpečujúcich vnútrozemskú vodnú dopravu), znižovaním hraničných hodnôt oprávnenosti, zvyšovaním intenzity grantov a zjednodušovaním administratívneho postupu v rámci programu.

Hodnotenie programu

V článku 14 nariadenia sa ustanovuje, že Komisia predkladá Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov hodnotiacu správu o výsledkoch dosiahnutých v programe Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2006. Ak výsledky tejto správy poukážu na potrebu úpravy programu Marco Polo II, Komisia je povinná predložiť zodpovedajúce návrhy.

Program bol z tohto dôvodu predmetom nezávislého hodnotenia² v roku 2007. Z výsledkov hodnotenia vyplýva, že:

- program predstavuje vhodnú stratégiu, na základe ktorej sa posilňuje efektívny a udržateľný systém dopravy a ktorá dopĺňa iné zásahy ES.
- viac by sa mala zviditeľniť a zdôrazniť účinnosť programu pri obmedzovaní dopravného preťaženia.

¹ 12 miliárd tkm ročne v prípade prvého programu Marco Polo.

² Hodnotenie uskutočnila spoločnosť
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

Ecorys,

- program má silný vplyv na vytváranie významných príležitostí na obchodné investície. Každé euro plánovanej dotácie prináša 20 EUR oprávnených nákladov.
 - vďaka programu sa očakáva realizácia presunu 30,6 miliardy tkm, čo zodpovedá 64 % jeho cieľa.
 - v rámci programu sa využilo len 73 % dostupného rozpočtu.
 - v zmysle znižovania nákladov vynaložených v súvislosti s dopravným preťažením, životným prostredím, bezpečnosťou premávky a iných nákladov sa očakávajú externé prínosy vo výške 650 miliónov EUR.
 - žiadatelia považujú formálne kroky pri hodnotení návrhov a postupy, ktoré sa majú uplatňovať pred podpisom zmluvy, za zložité, netransparentné a vyžadujúce veľa času medzi rokovaniami o zmluve a samotným podpisom zmluvy.
 - kontakty Komisie s príjemcami projektov boli veľmi obmedzené.
- V rámci hodnotenia boli uvedené tieto odporúčania:
 - predĺžiť maximálne trvanie projektov.
 - znížiť hraničné hodnoty v prípade projektov v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy, cieľom ktorých je presun na iné druhy dopravy.
 - zvýšiť viditeľnosť programu.
 - zviditeľniť aspekt obmedzovania dopravného preťaženia vo fáze hodnotenia návrhu.
 - zostavovať príručky prijateľné pre užívateľov, aby žiadatelia a príjemcovia v plnej miere rozumeli pravidlám, ktoré sa majú dodržiavať pri predkladaní žiadostí o financovanie a pri riadení projektov.

1.2. Všeobecný kontext

Program Marco Polo je jedným z nástrojov na obmedzovanie dopravného preťaženia a tvorí súčasť koherentnej stratégie EÚ v oblasti dopravnej politiky, ktorá zahŕňa internalizáciu externých nákladov a využívanie trhových nástrojov s cieľom poukázať na používanie infraštruktúry.

V strednodobom preskúmaní bielej knihy o doprave³ sa odhaduje, že celkové náklady súvisiace s dopravným preťažením dosahujú 1 % HDP EÚ a náklady súvisiace so životným prostredím 1,1 %. Program Marco Polo predstavuje jeden z nástrojov dopravnej politiky EÚ zameraných na riešenie otázky týchto nákladov. Čím bude program úspešnejší, tým budú náklady súvisiace s dopravným preťažením a životným prostredím nižšie.

Na základe externého hodnotenia prvého programu Marco Polo sa odhaduje, že cieľ presunúť tkm z ciest sa plní na 64 %. Ak sa teda v kontexte ubúdajúcich návrhov a úspešných projektov

³ KOM(2006) 314 v konečnom znení.

neuskutočnia žiadne opatrenia, prostredníctvom druhého programu Marco Polo sa v najlepšom prípade dosiahne rovnaký percentuálny podiel úspešnosti. To by znamenalo nesplnenie cieľa, ktorým je zabrániť odhadovanému 60 %⁴ rastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, alebo presunúť jej značnú časť na iný druh dopravy, pričom tento podiel zodpovedá 20,5 miliardy tonokilometrov v absolútnom vyjadrení. Bude to mať negatívne následky v zmysle dodatočných nákladov na cestnú infraštruktúru, dopravných nehôd a dopravného preťaženia, miestneho a globálneho znečistenia, environmentálnych škôd a nespoľahlivosti dodávateľského reťazca a logistických postupov.

1.3. Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu

Súčasným právnym základom programu je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 z 24. októbra 2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1382/2003.

1.4. Súlad s ostatnými politikami a cieľmi Únie

Cieľom dopravnej politiky EÚ je zabezpečiť vysokú mieru mobility pre ľudí a podniky v rámci Únie a súčasne chrániť životné prostredie pred negatívnymi vplyvmi dopravy. To sa dosahuje využívaním širokej škály politických nástrojov zameraných na zabezpečovanie presunu na také druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, optimalizáciou každého druhu dopravy a zameraním sa na efektívne využívanie rôznych druhov dopravy, a to samostatne, ako aj v ich kombináciách; všetky tieto opatrenia by mali viesť k optimálnemu a udržateľnému využívaniu zdrojov.

V tomto kontexte je možné rozlíšiť dva druhy opatrení:

- opatrenia zamerané na zvýšenie konkurencieschopnosti a environmentálnej efektívnosti všetkých druhov dopravy, a to najmä tých, v prípade ktorých dochádza v menšej miere k dopravnému preťaženiu a ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, t. j. námorná, železničná a vnútrozemská vodná doprava.
- opatrenia zamerané na zvyšovanie kapacity a efektívnosti celého systému dopravy prostredníctvom financovania v rámci TEN-T (transeurópske dopravné siete), financovania v rámci kohéznej politiky (Európsky fond regionálneho rozvoja a Kohézny fond) a investícií členských štátov a súkromných hospodárskych subjektov.

Cieľom uvedených opatrení je postupne dosahovať efektívnejšie rozdelenie dopravných tokov medzi rôzne druhy dopravy, ktoré by bolo aj šetrnejšie k životnému prostrediu. Ich realizácia však potrvá niekoľko rokov a jediným opatrením na úrovni Spoločenstva zameraným na podporu rozdelenia dopravných tokov šetrnejšieho k životnému prostrediu vo veľmi krátkom časovom horizonte je program Marco Polo.

⁴ Model PRIMES zahrnutý do správy Komisie s názvom „Európska energetika a doprava, trendy do roku 2030“.

2. KONZULTÁCIE SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami

Dňa 4. 4. 2008 sa začala verejná konzultácia na webovej stránke Výkonného orgánu pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI), ktorý riadi program v mene Komisie. Oznámenie o tejto konzultácii bolo zaslané dvakrát elektronickou poštou na adresy uvedené v zozname zahŕňajúcom viac ako 1 500 kontaktov vrátane zástupcov priemyslu zúčastnených na príprave a riadení projektov Marco Polo. Výsledky konzultácie boli 28. 4. 2008 predložené na zasadnutí koordinačných orgánov námornej príbrežnej dopravy a zástupcov propagačnej siete. Dňa 23. 5. 2008 boli tieto výsledky predložené na zasadnutí Výboru pre program Marco Polo.

Externá konzultácia sa uskutočnila v období od 4. 4. 2008 do 30. 5. 2008. Na účely posúdenia prijateľnosti zmien a doplnení navrhnutých Komisiou bolo predložených 13 presne vymedzených otázok. Okrem toho dotazník obsahoval záverečnú otvorenú otázku týkajúcu sa všeobecných pripomienok. Z 20 členských štátov a z Nórska a Srbska bolo prijatých celkovo 97 príspevkov. Len 12 % respondentov sa nezapojilo alebo sa neplánovalo zapojiť do procesu predkladania žiadostí v rámci programu Marco Polo a pridaná hodnota príspevkov sa preto považuje za veľmi vysokú.

Dve zasadnutia ročne Výboru pre program Marco Polo tvoreného zo zástupcov členských štátov mu umožnili opakované zapojenie sa do konzultácií.

2.2. Zhromažďovanie a využívanie expertízy

Posúdenie vplyvu sa uskutočnilo s využitím vstupných údajov získaných vo forme „hodnotenia programu Marco Polo (2003 – 2006)“, ktoré vykonala spoločnosť Ecorys v novembri 2007. Druhým externým zdrojom expertízy bola predbežná správa o štúdiu vykonanej spoločnosťou Price Waterhouse Coopers v súvislosti s posúdením vplyvu zriadenia inovačného fondu v sektore vnútrozemskej vodnej dopravy, pričom súčasťou posúdenia vplyvu bolo posúdenie účinkov zmien a doplnení nariadenia týkajúceho sa druhého programu Marco Polo.

2.3. Posúdenie vplyvu

V posúdení vplyvu sa dospelo k záveru, že cieľená revízia právneho základu vykonávaním všetkých navrhovaných opatrení prinesie značnú pridanú hodnotu, pretože:

- zvýši účinnosť programu v zmysle tonokilometrov, ktorým sa predíde alebo ktoré sa presunú.
- dosiahne vyváženejšie rozdelenie presunu na iné druhy dopravy a zamedzenia dopravy medzi jednotlivé druhy dopravy a typy projektov.
- zjednoduší právny základ a riadenie programu a následne zníži administratívne náklady a záťaž a priláka tak viac spoločností a menších podnikov, ktoré sa v súčasnosti obávajú jeho komplexnosti, alebo jednoducho nie sú vybavené na zvládnutie takejto komplexnosti.
- bude mať pozitívne účinky v zmysle rozdelenia vplyvov do viacerých aspektov.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Zhrnutie navrhovaných opatrení

Cieľom navrhovaných zmien a doplnení je v obmedzenej miere revidovať právny základ [nariadenie (ES) č. 1692/2006] druhého programu Marco Polo v záujme zvýšenia jeho účinnosti z hľadiska jeho cieľov týkajúcich sa zamedzenia dopravy a presunu na iné druhy dopravy, ktoré sa merajú v zmysle tonokilometrov. Navrhujú sa štyri druhy zmien a doplnení. Po prvé, opatrenia na uľahčenie účasti malých podnikov; po druhé, opatrenia na zníženie hraničných hodnôt tonokilometrov potrebných na dosiahnutie oprávnenosti; po tretie, zvyšovanie intenzity financovania a po štvrté, zjednodušenie postupov uplatňovaných v rámci programu.

3.2. Právny základ

V článku 71 ods. 1 a článku 80 ods. 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva sa ustanovuje rámec zásahov Spoločenstva v medzinárodnej doprave do členského štátu alebo z členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov.

3.3. Zásada subsidiarity

Cieľom programu Marco Polo je ovplyvniť medzinárodnú cestnú dopravu. Keďže cieľ týkajúci sa presunu na iné druhy dopravy nie je z dôvodu rozsahu činnosti možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu rozsahu programu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality, keďže zásahy Spoločenstva sú oveľa menšie ako jeho účinky. Súčasná maximálna intenzita grantov predstavuje 1 EUR na 500 tonokilometrov presunutých z ciest, v porovnaní s externými nákladmi ušetrenými vďaka tomuto presunu na iné druhy dopravy dosahujúcimi v priemere 9,15 EUR. Zásada proporcionality zásahov Spoločenstva sa zachováva dokonca aj pri zvýšení intenzity grantov na maximálne 2 EUR. Na druhej strane skúsenosti s uplatňovaním programu poukazujú na to, že jedno euro dotácie v rámci programu Marco Polo prináša približne 20 EUR v investíciách do projektov zameraných na systém dopravy šetrnejší k životnému prostrediu.

3.5. Výber nástrojov

Navrhovaný nástroj: nariadenie.

Navrhovaným nariadením sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1392/2003.

**Návrhu
NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. .../2008**

z ,

**ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1692/2006, ktorým sa ustanovuje druhý
program Marco Polo na poskytovanie
finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie
environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“)**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1 a článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁷,

keďže:

- (1) V oznámení⁸ Komisie „Udržujte Európu v pohybe - Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent - Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001“ sa zdôrazňuje potenciál druhého programu Marco Polo ako zdroja financovania, pričom hospodárskym subjektom na preplnených cestách ponúka alternatívy používania iných druhov dopravy. Druhý program Marco Polo teda predstavuje jeden zo základných prvkov súčasnej dopravnej politiky.
- (2) Ak sa neuskutočnia žiadne významné opatrenia, celkový objem cestnej nákladnej dopravy v Európe sa do roku 2013 zvýši o viac ako 60 %. Podľa odhadov by to viedlo k nárastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v Európskej únii o 20,5 miliardy tonokilometrov ročne do roku 2013 s negatívnymi dôsledkami v zmysle dodatočných nákladov na cestnú infraštruktúru, dopravných nehôd a dopravného preťaženia, miestneho a globálneho znečistenia, environmentálnych škôd a nespoľahlivosti dodávateľského reťazca a logistických postupov.

⁵ Ú. v. EÚ .

⁶ Ú. v. EÚ ...

⁷ Ú. v. EÚ ...

⁸ KOM(2006) 314 v konečnom znení.

- (3) V záujme zvládnutia tohto nárastu sa v porovnaní so súčasnosťou musí vo väčšej miere využívať námorná príbrežná, železničná a vnútrozemská vodná doprava a je potrebné stimulovať ďalšie významné iniciatívy v sektore dopravy a logistiky, podporovať nové prístupy a využívanie technických inovácií vo všetkých druhoch dopravy a ich riadení.
- (4) Podľa článku 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1692/2006 z 24. októbra 2006, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1382/2003⁹, má Komisia hodnotiť program Marco Polo II a v prípade potreby predkladať návrhy na úpravu programu.
- (5) Na základe externého hodnotenia výsledkov prvého programu Marco Polo sa odhaduje, že program nedosiahne svoje ciele v zmysle presunu na iné druhy dopravy, a uviedlo sa niekoľko odporúčaní na zvýšenie jeho účinnosti.
- (6) Komisia vykonala analýzu vplyvov opatrení navrhnutých v rámci externého hodnotenia a iných opatrení zameraných na zvyšovanie efektívnosti programu. Táto analýza preukázala potrebu viacerých zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 1692/2006 v záujme uľahčenia účasti malých podnikov, zníženia hraničných hodnôt oprávnenosti projektov, zvyšovania intenzity financovania a zjednodušenia vykonávania programu a administratívnych postupov.
- (7) Účasť malých podnikov na programe by sa mala zvýšiť tým, že by sa umožnilo predkladanie žiadostí o financovanie zo strany jedného podniku, ako aj znížením hraničných hodnôt oprávnenosti v prípade návrhov predložených spoločnosťami zabezpečujúcimi vnútrozemskú vodnú dopravu.
- (8) Hraničné hodnoty oprávnenosti projektov na financovanie by sa mali znížiť a mali by byť vyjadrené v zmysle ročného počtu tonokilometrov presunutých na iné druhy dopravy, s výnimkou spoločných vzdelávacích akcií. Neexistuje už ďalšia potreba stanoviť osobitné hraničné hodnoty týkajúce sa akcií na zamedzenie dopravy a pre tento druh projektov a pre projekty súvisiace s katalyzátorovými akciami a námornými diaľnicami sa stanovuje minimálne trvanie projektu.
- (9) Intenzita financovania by sa mala zvýšiť zavedením pojmu „náklad“ s cieľom zahrnúť dopravné jednotky do výpočtu presunu na iné druhy dopravy a povolením výnimočného predĺženia maximálneho trvania projektu v prípade projektov, ktoré sa začínajú realizovať s oneskorením. Malo by sa zohľadniť zvýšenie intenzity financovania z 1 EUR na 2 EUR na základe postupu uvedeného v prílohe I bode 2 písm. d).
- (10) V záujme zjednodušenia vykonávania programu by sa mala vypustiť príloha II k nariadeniu (ES) č. 1692/2006 o podmienkach financovania doplnkovej infraštruktúry. Okrem toho by sa mal odstrániť komitologický postup na každoročný výber projektov, ktoré sa majú financovať, a podrobné pravidlá výberu projektov by mali byť platné niekoľko rokov.

⁹ Ú. v. EÚ L 328, 24.11.2006, s. 1.

- (11) Mala by sa zabezpečiť pevnejšia väzba medzi programom a rámcom transeurópskej dopravnej siete pre námorné diaľnice a v otázkach o životnom prostredí by sa mali zohľadniť aj celkové externé náklady na akcie.
- (12) Nariadenie (ES) č. 1692/2006 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (13) V záujme zabezpečenia čo najvhodnejšieho a najrýchlejšieho uplatňovania opatrení uvedených v tomto nariadení by toto nariadenie malo nadobudnúť účinnosť čo najskôr po jeho prijatí,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 1692/2006 sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 sa dopĺňa písm. p):

„náklad“ na účely výpočtu presunu na iné druhy dopravy znamená prepravované tovary a prepravnú jednotku vrátane jej motorizovaných častí. Prázdne prepravné jednotky, ktoré prepravuje iná prepravná jednotka, sa považujú za náklad na účely výpočtu presunu na iné druhy dopravy.“

2. V článku 4 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Akcie predkladajú podniky so sídlom v členských štátoch alebo účastníckych krajinách podľa článku 3 odsekov 3 a 4.“

3. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

- a) V odseku 1 sa písmeno b) nahrádza takto:

„akcie námorných diaľnic; v rámci Európskej únie sú takéto akcie v súlade s charakteristikami prioritného projektu zameraného na námorné diaľnice, vymedzenými v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹⁰;“

- b) V odseku 2 sa vypúšťa druhá veta.

4. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Podrobné pravidlá

Podrobné pravidlá týkajúce sa postupu predkladania a výberu akcií sa prijímajú raz na celé obdobie trvania programu na základe postupu uvedeného v článku 10 ods. 2.“

5. V článku 7 sa vypúšťa druhá veta.

¹⁰ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1.

6. Článok 9 sa mení a dopĺňa takto:
- (a) V prvom odseku písm. d) sa výraz „relatívny environmentálny prínos akcií“ nahrádza výrazom „relatívny prínos akcií v zmysle znižovania externých nákladov“.
 - (b) Druhý odsek sa vypúšťa.
7. Článok 14 ods. 2 sa nahrádza takto:
- „Komisia do 30. júna 2011 predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov hodnotiacu správu o výsledkoch dosiahnutých v programe Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2009.“
8. V článku 15 druhom odseku sa vypúšťa druhá veta.

Článok 2

- 1. Príloha I k nariadeniu (ES) č. 1692/2006 sa nahrádza textom v prílohe k tomuto nariadeniu.
- 2. Príloha II k nariadeniu č. 1692/2006 sa vypúšťa.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

Podmienky financovania a požiadavky v súlade s článkom 5 ods. 2

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
1. Podmienky financovania	a) katalyzátorová akcia dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;	a) akcia námorné diaľnice (ND) dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;	a) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy dosiahne svoje ciele v období maximálne 36 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;	a) akcia na zamedzenie dopravy dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;	a) spoločná vzdelávacia akcia bude viesť k zlepšeniu obchodných služieb na trhu najmä podporovaním a/alebo uľahčovaním zamedzenia cestnej dopravy alebo presunu dopravy z ciest na príbrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, zlepšovaním spolupráce a výmenou know-how; potrvá maximálne 24 mesiacov;

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	b) katalyzátorová akcia je inováčná na európskej úrovni, pokiaľ ide o logistiku, technológiu, metódy, vybavenie, produkty, infraštruktúru alebo poskytované služby;	b) akcia ND je inováčná na európskej úrovni, pokiaľ ide o logistiku, technológiu, metódy, vybavenie, produkty, infraštruktúru alebo poskytované služby; do úvahy sa berie aj vysoká kvalita služieb, zjednodušené postupy a prehliadky, plnenie bezpečnosti a bezpečnostných noriem, dobrý prístup do prístavov, účinné regionálne spojenia a flexibilné a účinné prístavné služby;	b) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi alternatívnymi druhmi dopravy k cestnej doprave samotnej, ani v rámci žiadneho z druhov, v rozpore so spoločnými záujmami;	b) akcia na zamedzenie dopravy je inováčná na európskej úrovni, pokiaľ ide o integráciu logistiky výroby do logistiky dopravy;	b) akcia je inováčná na európskej úrovni;

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	c) od katalyzátorovej akcie sa očakáva, že povedie k skutočnému, merateľnému a udržateľnému presunu dopravy z ciest na príbrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu;	c) akcia ND je zameraná na stimulovanie veľkoobjemových, často používaných intermodálnych služieb pre nákladnú dopravu pomocou príbrežnej námornej dopravy vrátane kombinácie príbrežnej námornej dopravy s inými druhmi dopravy, pri ktorých sú cestné úseky v dopravnej sieti čo možno najkratšie; pokiaľ je to možné, akcia by mala zahŕňať služby integrovanej nákladnej dopravy do vnútrozemia železničnou a/alebo vnútrozemskou vodnou dopravou;	c) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele;	c) akcia na zamedzenie dopravy sa zameriava na stimulovanie vyššej účinnosti v medzinárodnej nákladnej doprave na európskych trhoch bez zamedzovania hospodárskeho rastu zameriavaním sa na modifikáciu výrobných a/alebo distribučných procesov, čím sa dosahujú vyššie koeficienty zaťaženia, menej prázdnych jázd, zníženie tokov odpadov, zníženie objemu a/alebo hmotnosti alebo akéhokoľvek iného vplyvu vedúceho k významnému zníženiu nákladnej cestnej dopravy, pričom nedôjde k nepriaznivému	c) akcia nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi alternatívnymi druhmi dopravy k cestnej doprave samotnej, ani v rámci žiadneho z druhov, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d) ovplyvneniu celkovej výrobnej kapacity alebo pracovnej sily;	Článok 5 ods. 1 písm. e)

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	d) katalyzátorová akcia navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa bude snažiť dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu pomoci Komisie pri riadení;	d) od akcie ND sa očakáva, že povedie k skutočnému, merateľnému a udržateľnému presunu na iné druhy dopravy, ktorý je vyšší, ako je predpovedané tempo rastu nákladnej dopravy na cestných trasách, z ciest na pobrežnú námornú, vnútrozemskú vodnú dopravu a/alebo železničnú dopravu;	d) ak si akcia vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.		d) spoločná vzdelávacia akcia navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu pomoci Komisie pri riadení.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	e) katalyzátorová akcia nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi druhmi dopravy alternatívnymi k cestnej doprave samotnej, ani v rámci žiadneho z druhov, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;	e) akcia ND navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu pomoci Komisie pri riadení;		d) akcia na zamedzenie dopravy navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu pomoci Komisie pri riadení;	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	f) ak si akcia vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.	f) akcia ND nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi druhmi dopravy alternatívnymi k cestnej doprave samotnej, ani v rámci žiadneho z druhov, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;		e) akcia na zamedzenie dopravy nesmie viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä v súvislosti s druhmi dopravy alternatívnymi k cestnej doprave, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné dial'nice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
		g) ak si akcia ND vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.		f) ak si akcia na zamedzenie dopravy vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
2. Intenzita a rozsah financovania	a) finančná pomoc Spoločenstva na katalyzátorové akcie je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie. Oprávnené náklady týkajúce sa doplnkovej infraštruktúry nesmú byť vyššie ako 10 % celkových oprávnených nákladov na projekt.	a) finančná pomoc Spoločenstva na akcie ND je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie. Oprávnené náklady týkajúce sa doplnkovej infraštruktúry nesmú byť vyššie ako 10 % celkových oprávnených nákladov na projekt.	a) finančná pomoc Spoločenstva na akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie. Oprávnené náklady týkajúce sa doplnkovej infraštruktúry nesmú byť vyššie ako 10 % celkových oprávnených nákladov na projekt.	a) finančná pomoc Spoločenstva na akcie na zamedzenie dopravy je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie. Oprávnené náklady týkajúce sa doplnkovej infraštruktúry nesmú byť vyššie ako 10 % celkových oprávnených nákladov na projekt.	a) finančná pomoc Spoločenstva na spoločné vzdelávacie akcie je limitovaná maximálne na 50 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné dial'nice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutel'ný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci, v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o dotácii.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutel'ný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci, v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o dotácii.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutel'ný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci, v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o dotácii.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutel'ný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci, v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o dotácii.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	b) finančná pomoc Spoločenstva stanovená Komisiou na základe tonokilometrov presunutých z ciest na pobrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu sa na začiatok stanovuje na 2 EUR na každý presun 500 tonokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto orientačná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym prínosom.	b) finančná pomoc Spoločenstva stanovená Komisiou na základe tonokilometrov presunutých z ciest na pobrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu sa na začiatok stanovuje na 2 EUR na každý presun 500 tonokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto orientačná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym prínosom.	b) finančná pomoc Spoločenstva stanovená Komisiou na základe tonokilometrov presunutých z ciest na pobrežnú námornú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu sa na začiatok stanovuje na 2 EUR na každý presun 500 tonokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto orientačná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym prínosom.	b) finančná pomoc Spoločenstva na zamedzenie dopravy sa nesmie použiť na podporu podnikateľských alebo výrobných aktivít, ktoré priamo nesúvisia s dopravou alebo distribúciou. c) finančná pomoc Spoločenstva sa na začiatok stanovuje na 2 EUR na každé zamedzenie 500 tonokilometrov alebo 25 vozokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto orientačná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym prínosom.	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
	c) v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	c) v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	c) v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	d) v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
3. Forma a obdobie trvania dohody o dotácii	Finančná pomoc Spoločenstva na katalyzátorové akcie sa poskytuje na základe dohôd o dotácii s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Obdobie trvania týchto dohôd je spravidla maximálne 62 mesiacov a minimálne 36 mesiacov. V prípade výnimočného oneskorenia vykonávania, riadne odôvodneného príjemcom, sa môže povoliť výnimočné predĺženie obdobia trvania o 6 mesiacov. Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov, alebo 68 mesiacov vo výnimočných prípadoch.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie ND sa poskytuje na základe dohôd o dotácii s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Obdobie trvania týchto dohôd je spravidla maximálne 62 mesiacov a minimálne 36 mesiacov. V prípade výnimočného oneskorenia vykonávania, riadne odôvodneného príjemcom, sa môže povoliť výnimočné predĺženie obdobia trvania o 6 mesiacov. Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov, alebo 68 mesiacov vo výnimočných prípadoch.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy sa poskytuje na základe dohôd o dotácii. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 38 mesiacov. V prípade výnimočného oneskorenia vykonávania, riadne odôvodneného príjemcom, sa môže povoliť výnimočné predĺženie obdobia trvania o 6 mesiacov. Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 38 mesiacov, alebo 44 mesiacov vo výnimočných prípadoch.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie na zamedzenie dopravy sa poskytuje na základe dohôd o dotácii s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Obdobie trvania týchto dohôd je spravidla maximálne 62 mesiacov a minimálne 36 mesiacov. V prípade výnimočného oneskorenia vykonávania, riadne odôvodneného príjemcom, sa môže povoliť výnimočné predĺženie obdobia trvania o 6 mesiacov. Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov, alebo 68	Finančná pomoc Spoločenstva na spoločné vzdelávacie akcie sa poskytuje na základe dohôd o dotácii s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 26 mesiacov, pričom sa môže predĺžiť na žiadosť príjemcu v rámci pôvodného rozpočtu o ďalších 26 mesiacov v prípade, ak sa počas prvých 12 mesiacov uplatňovania dosiahnu pozitívne výsledky. Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 52 mesiacov.

mesiacov vo
výnimočných prípadoch.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
4. Hraničná zmluvná hodnota	Minimálna orientačná hraničná hodnota dotácie na jednu katalyzátorovú akciu je 30 miliónov tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy alebo zamedzenia dopravy ročne, pričom sa táto hodnota má uplatňovať počas celého obdobia platnosti dohody o dotácii;	Minimálna orientačná hraničná hodnota dotácie na jednu akciu ND je 250 miliónov tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy ročne, pričom sa táto hodnota má uplatňovať počas celého obdobia platnosti dohody o dotácii	Minimálna orientačná hraničná hodnota dotácie na jednu akciu zameranú na presun na iné druhy dopravy je 80 miliónov tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy ročne, pričom sa táto hodnota má uplatňovať počas celého obdobia platnosti dohody o dotácii. V prípade akcií zameraných na presun na iné druhy dopravy, cieľom ktorých je realizácia presunu dopravy na vnútrozemskú vodnú dopravu, sa bude uplatňovať osobitná hraničná hodnota 17 miliónov tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy ročne, pričom sa táto hodnota má uplatňovať počas celého obdobia platnosti dohody o dotácii	Minimálna orientačná hraničná hodnota dotácie na jednu akciu zameranú na zamedzovanie dopravy je 80 miliónov tonokilometrov alebo 4 milióny vozokilometrov zamedzenej cestnej nákladnej dopravy ročne, pričom sa táto hodnota má uplatňovať počas celého obdobia platnosti dohody o dotácii	Minimálna orientačná hraničná hodnota dotácie na jednu spoločnú vzdelávaciu akciu je 250 000 EUR.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	Článok 5 ods. 1 písm. a)	Článok 5 ods. 1 písm. b)	Článok 5 ods. 1 písm. c)	Článok 5 ods. 1 písm. d)	Článok 5 ods. 1 písm. e)
5. Šírenie	Výsledky a metódy katalyzátorových akcií sa rozširujú a podporuje sa výmena najlepšej praxe podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Výsledky a metódy akcií ND sa rozširujú a podporuje sa výmena najlepšej praxe podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Nepredpokladá sa špecifické rozširovanie činností pre akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy.	Výsledky a metódy akcií na zamedzenie dopravy sa rozširujú a podporuje sa výmena najlepšej praxe podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Výsledky a metódy spoločných vzdelávacích akcií sa rozširujú a podporuje sa výmena najlepšej praxe podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

NÁZOV NÁVRHU:

Zmena a doplnenie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“)

RÁMEC ABM/ABB

Príslušné oblasti politiky a súvisiace činnosti:

06: Energetika a doprava

06 02: Vnútrozemská, letecká a námorná doprava

06 01: Administratívne výdavky v oblasti energetickej a dopravnej politiky

ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

06 01 04 01: Program Marco Polo II: Výdavky na administratívne riadenie

06 01 04 32: Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie – dotácia na program Marco Polo II

06 02 06: Program Marco Polo II

Trvanie akcie a finančného vplyvu:

Dátum začatia: 2010koniec: 2015

Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
06 01 04 01	Nepovinné	Nedif.	NIE	ÁNO	ÁNO	1a
06 01 04 32	Nepovinné	Nedif.	NIE	ÁNO	ÁNO	1a
06 02 06	Nepovinné	Dif.	NIE	ÁNO	ÁNO	1a

ZHRNUTIE ZDROJOV

Finančné zdroje

Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

v miliónoch EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Spolu
---------------	--------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Prevádzkové výdavky¹¹

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume¹³

Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume¹⁴

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Administratívne náklady zahrnuté v referenčnej sume (NRP) okrem nákladov na ľudské zdroje a súvisiacich nákladov	8.2.6	e							

Celkové orientačné náklady na akciu

VRP vrátane nákladov na ľudské zdroje SPOLU		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
---	--	-----------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	---------

¹¹ Výdavky, ktoré nespádajú do kapitoly xx 01 príslušnej hlavy xx.

¹² V období rokov 2010 až 2013 by sa mohla pridať suma 20 miliónov EUR s cieľom nahradiť sumu nevyužitú v roku 2008 a prevedenú v roku 2008 na iný program.

¹³ Výdavky, ktoré spadajú do článku xx 01 04 hlavy xx.

¹⁴ Výdavky, ktoré spadajú do kapitoly xx 01, okrem výdavkov podľa článkov xx 01 04 alebo xx 01 05.

PRP vrátane nákladov na ľudské zdroje spolu		b+c+d+e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715
--	--	---------	-------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.

Finančný vplyv na príjmy

Návrh nemá žiadny finančný vplyv na príjmy.

Ľudské zdroje – pracovníci na plný pracovný čas (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – pozri podrobné informácie v bode 8.2.1.

Ročné požiadavky	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasled.
Počet ľudských zdrojov spolu	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

CHARAKTERISTIKY A CIELE

Vykonávaním prvého programu Marco Polo sa podľa externého hodnotenia nedosahuje jeho cieľ týkajúci sa presunu na iné druhy dopravy, pričom sa odhaduje splnenie tohto cieľa¹⁵ na 64 %. Túto situáciu potvrdzuje rozsah odozvy na druhú výzvu na predloženie ponuky v rámci druhého programu Marco Polo, čo poukazuje na značné zníženie celkového navrhovaného presunu na iné druhy dopravy. Okrem toho nové typy akcií zavedené druhým programom, a to akcie Národné diaľnice a Zamedzenie dopravy, nevzbudili dostatok záujmu o predloženie žiadostí (len 9 % návrhov v roku 2007 a 4 % v roku 2008).

V záujme zlepšenia výsledkov programu sa už prijali dve opatrenia bez potreby zmeny nariadenia: Po prvé, riadenie programu bolo zadané výkonnému orgánu, ktorý je odborníkom na riadenie projektov, a po druhé, intenzita financovania projektov sa v záujme prilákania väčšieho množstva projektov zdvojnásobila z 1 EUR na 2 EUR na 500 tkm zamedzených alebo presunutých na iné druhy dopravy.

Tieto opatrenia ale nebudú postačovať a bola navrhnutá cielená revízia programu, ktorá prinesie:

- ďalšie zvýšenie účinnosti programu,

¹⁵ 12 miliárd tkm ročne v prípade prvého programu Marco Polo.

- vyváženejšie rozdelenie podpory Spoločenstva medzi typy projektov,
- podstatné zjednodušenie právneho základu a riadenia programu,
- značné zníženie administratívnych nákladov na riadenie programu,
- pozitívny účinok v zmysle prínosov pre okrajové oblasti a nečlenské krajiny.

Pridaná hodnota v prípade zapojenia Spoločenstva, zlučiteľnosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možná synergia

Podľa externej hodnotiacej správy program Marco Polo predstavuje vhodnú stratégiu na podporu efektívneho a udržateľného systému dopravy. Program takisto dopĺňa iné možnosti zásahov ES, a to najmä granty na transeurópske dopravné siete.

Prostredníctvom cieľa sledovaného v rámci navrhovaných opatrení sa posilní už existujúci súlad cieľov programu s ostatnými politikami EÚ.

V záujme predchádzania nepriaznivým účinkom mobility v zmysle značného nárastu nákladnej dopravy v nasledujúcich rokoch sa v strednodobom preskúmaní bielej knihy o spoločnej dopravnej politike z júna 2006 okrem iných opatrení navrhuje pokračovať v politike presunu nákladnej dopravy na čo najmenej znečisťujúce a energeticky najefektívnejšie druhy dopravy.

Presun na iné druhy dopravy a kombinované využívanie viacerých druhov dopravy predstavujú dva zo súčasných cieľov dopravnej politiky Európskej únie, vďaka ktorým je táto politika v centre záujmu Lisabonskej stratégie pre rast a zamestnanosť. Ciele dopravnej politiky zahŕňajúce presun na iné druhy dopravy sú takisto dlhodobé svojím charakterom, pričom vyvažujú podmienky hospodárskeho rastu, sociálnej starostlivosti a ochrany životného prostredia vo všetkých politických možnostiach.

V strednodobom preskúmaní bielej knihy o doprave sa neustále zvažujú možné politické opatrenia, ktoré by sa mohli prijať v budúcnosti, a okrem toho sa priamo rieši otázka dopravného preťaženia v rámci systému cestnej dopravy v EÚ, ako aj environmentálna efektívnosť celého systému dopravy, a to prostredníctvom rôznych opatrení, ktoré sa už vykonávajú, alebo sa budú vykonávať v blízkej budúcnosti.

Na úrovni členských štátov sa rovnaká otázka rieši v rámci vnútroštátnych schém, akou je napríklad Ecobonus v Taliansku, a to len na vnútroštátnej úrovni a s obmedzeným trvaním. V každom prípade sa v nariadení týkajúcom sa programu Marco Polo stanovuje hraničná hodnota pomoci Spoločenstva, v ktorej sa zohľadňuje vnútroštátna pomoc poskytnutá na dopravné spojenie uvedené v zmluve.

Cieľom uvedených opatrení je postupne dosahovať efektívnejšie rozdelenie dopravných tokov medzi rôzne druhy dopravy, ktoré by bolo aj šetrnejšie k životnému prostrediu; ich realizácia ale potrvá niekoľko rokov a jediným opatrením na úrovni Spoločenstva zameraným na podporu

obmedzovania dopravného preťaženia vo veľmi krátkom časovom horizonte je program Marco Polo.

Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM

Na obdobie štyroch rokov (2010 – 2013) sa plánuje 131 výstupov, v priemere 36 zásahov z celkového množstva 120 návrhov predložených za rok. Zabezpečuje sa tak miera úspešnosti približne jedna ku trom, čo je nevyhnutné v záujme prijímania návrhov od najlepších trhových aktérov (pozri správu ex-ante o programe Marco Polo, kapitola 7 „Konzultácie so zainteresovanými stranami“). Priemerná intenzita finančnej pomoci na výstup sa odhaduje na približne 1,8 milióna EUR. Počet tonokilometrov, ktorým sa má zamedziť alebo ktoré sa majú presunúť z cestnej dopravy na iné druhy, sa odhaduje na 60 miliárd na obdobie rokov 2010 – 2013, teda 15 miliárd tkm ročne.

Spôsob implementácie

Centralizované riadenie: Delegovanie na Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie (EACI)

MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Systém monitorovania

Udeľovanie dotácií bude vychádzať zo štandardnej zmluvy Európskych spoločenstiev o dotácií. Rôzne ustanovenia tejto zmluvy o monitorovaní, informovanosti a audite sa budú uplatňovať v plnom rozsahu.

Zamestnanci EACI budú úzko zapojení do projektov. V závislosti od osobitných vlastností projektu by sa do pracovného plánu a rozpočtu jednotlivých projektov mali zahrnúť „sprievodné opatrenia“ určené na šírenie alebo monitorovanie výstupov.

Hodnotenie

Vypracovalo sa externé hodnotenie programu Marco Polo II. Hodnotiaca správa je dostupná na webovej stránke GR TREN na http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Podmienky, termíny a frekvencia budúceho hodnotenia

V roku 2011 sa uskutoční hodnotenie výsledkov dosiahnutých v rámci programu Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2009.

OPATRENIA PROTI PODVODOM

Keďže budú zmluvy v prípade všetkých plánovaných akcií štandardnými zmluvami o dotáciách, budú sa uplatňovať všeobecne platné opatrenia proti podvodom.

V prípade všetkých typov akcií bude výstup jednoznačne viditeľný a merateľný. Druhy dotácií budú jasné: výdavky na investície a náklady na prevádzku. Tieto položky je možné podrobne overiť a existuje dostatok materiálu a poznatkov z projektov PACT a Marco Polo I, aby bolo možné posúdiť nebezpečenstvo podvodu na základe dostupných informácií.

Kontroly na mieste budú stálym prvkom všetkých projektov.

PODROBNÉ ÚDAJE O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov

Viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Uveďte názvy cieľov, akcií a výstupov)	Druh výstupu	Priemerné náklady	2010		2011		2012		2013		2014		2015		CELKOM	
			Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu	Počet výstupov	Náklady spolu
OPERATÍVNY CIEĽ Č. 1¹⁶																
Akcia 1: presunutá/zamčená TKM																
Výstup 1	zmlu	1,8	35	62,27	36	64,20	38	68,10	39	71,10					131	265,6
NÁKLADY SPOLU		1,8	35	62,27	36	64,20	38	68,10	39	71,10					131	265,6

¹⁶ Ako je uvedené v oddiele 5.3.

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1 Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci poverení riadením akcie využitím existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plných pracovných úväzkov)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Úradníci alebo dočasní zamestnanci 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
Zamestnanci financovaní ¹⁸ podľa článku XX 01 02							
Iní zamestnanci ¹⁹ financovaní podľa článku XX 01 04/05							
SPOLU		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Opis úloh vyplývajúcich z akcie

Vymedzenie a koordinácia programu

Politická spätná väzba pre EACI

Prijatie ročných pracovných programov slúžiacich ako rozhodnutia o financovaní

Reprezentácia Komisie vo výbore pre program a predloženie opatrení, ktoré sa majú prijať, výboru, ak sa uplatňuje komitologický postup

Uskutočnenie konzultácií medzi útvarmi Komisie

Strategické hodnotenia a strategické verejné obstarávanie

Aktivity spojené so zavádzaním a prijímaním rozhodnutí o vymáhateľnosti súm.

8.2.3 Pôvod ľudských zdrojov (štatutárny)

Pracovné miesta sú v súčasnosti pridelené na riadenie programu

¹⁷ Náklady, ktoré NIE SÚ zahrnuté v referenčnej sume.

¹⁸ Náklady, ktoré NIE SÚ zahrnuté v referenčnej sume.

¹⁹ Náklady, ktoré sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4 Ostatné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (06 01 04 32 - Výkonný orgán pre konkurencieschopnosť a inovácie - dotácia na program Marco Polo II)

v miliónoch EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	2010	2011	2012	2013	2014	Rok 2015 a nasl.	SPOLU
1 Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich nákladov na zamestnancov)							
Výkonné agentúry ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Iná technická a administratívna pomoc	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- intra muros							
- extra muros (údržba IT)							
Technická a administratívna pomoc spolu	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume

v miliónoch EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, vyslaní národní experti, zmluvní zamestnanci atď.) (uved'te rozpočtovú položku)						

²⁰ Uved'te odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz pre príslušné výkonné agentúry.

Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady (nezahrnuté v referenčnej sume) spolu	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

V prípade potreby pozri bod 8.2.1.

Rok 2010 a nasl.: 2,6 úradníkov (122 000 EUR/úradník/rok)