

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 2008.12.10
KOM(2008) 847 galutinis

2008/0239 (COD)

Pasiūlymas
EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr..../2008

[data]

iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1692/2006, nustatantį antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovininio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“)

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

(pateikta Komisijos)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO TURINYS

1.1. Pasiūlymo pagrindas ir tikslai

Antroji „Marco Polo“ programa nevysiškai atitinka jos teisinio pagrindo nustatytus modalinio perkėlimo bei kelių eismo mažinimo tikslus. Nors Programos dėka iš tikrųjų pasiekta gana gerų modalinio perkėlimo rezultatų, tačiau tiek 2008 m. antrojo kvietimo teikti paraiškas dėl antrosios „Marco Polo“ programos, tiek pirmosios „Marco Polo“ programos išorės vertinimo rezultatai rodo didelę tikimybę, kad nebus įgyvendintas pagrindiniais teisės aktais nustatytas Programos tikslas, kuriuo siekiama sumažinti arba perkelti didžiąją dalį prognozuojamo bendro tarptautinio keliais vežamų krovinių srauto augimo Europoje.

Įgyvendinant pirmąją „Marco Polo“ programą, modalinio perkėlimo tikslo nepasiekama – išorės vertinimo duomenimis, bus įgyvendinta 64 % viso modalinio perkėlimo plano¹. Tokių sėkmės rodiklių patvirtina ir paraiškų pagal antrosios „Marco Polo“ programos antrąjį kvietimą teikti paraiškas skaičius, kuris rodo pastebimą bendrą modalinio perkėlimo pasiūlymų sumažėjimą. Be to, antrojoje Programoje pristatomos naujos veiksmų rūšys, t. y. jūros greitkelių ir kelių eismo mažinimo veiksmai, nepritraukė pakankamai paraiškų (2007 m. pateikta tik 9 % iš visų pateiktų paraiškų, o 2008 m. – 4 %).

Siūlomais pakeitimais siekiama padidinti Programos veiksmingumą pagal tonkilometrų mažinimą arba perkėlimą nuo kelių ir taip pasiekti teisiniame pagrinde nustatytus tikslus. Paraiškų teikti finansavimą apimtį siekiama didinti specialiomis priemonėmis: skatinant mažųjų, ypač vidaus vandenų transporto srityje veikiančių įmonių dalyvavimą, švelninant kriterijus atitikimo ribas, didinant finansavimo intensyvumą ir supaprastinant Programos administracinio pobūdžio procedūras.

Programos vertinimas

Reglamento 14 straipsniu nustatoma, kad Komisija Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui pateikia „Marco Polo“ programos 2003–2006 m. laikotarpiu pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą. Jei, remiantis šia ataskaita, kyla būtinybė „Marco Polo II“ programą patikslinti, Komisija pateikia tinkamus pasiūlymus.

Todėl 2007 m. atliktas nepriklausomas Programos vertinimas². Vertintojų išvados rodo, kad:

- ji yra tinkama strategija siekiant sukurti veiksmingą ir tvirtą transporto sistemą, papildanti kitas EB intervencijos priemones,
- jos veiksmingumui mažinant kelių perkrovą turėtų būti teikiama didesnė svarba ir matomumas,
- programa daro stiprų dauginamąjį poveikį pritraukiant dideles verslo investicijas. Kiekvienas planuojamos subsidijos euras lemia 20 EUR finansavimo reikalavimus atitinkančių išlaidų,

¹ 12 milijardų tonkilometrų per metus „MP I“.

² Atliko „Ecorys“: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm.

- tikimasi į kitas transporto rūšis perkelti 30,6 milijardų tonkilometrų – tai atitinka 64 % Programos tikslo,
 - panaudota tik 73 % skirto biudžeto,
 - planuojama gauti 650 mln. EUR sumai prilygstančios išorės naudos sumažinus perkrovos, aplinkos, transporto saugos bei kitas išlaidas,
 - pareiškėjų nuomone, formalus pasiūlymų įvertinimas ir procedūros, atliekamos iki sutarties pasirašymo, yra sudėtingos, neskaidrios ir užima daug laiko tarp derybų dėl sutarties sąlygų ir pačios sutarties pasirašymo,
 - Komisijos ir projekto paramos gavėjų bendravimas buvo labai ribotas.
- Vertintojai pateikė šias rekomendacijas:
 - pratęsti ilgiausią projekto trukmę,
 - sumažinti viršutinės ribas vidaus vandenų transporto projektams, susijusiems su modaliniu perkėlimu,
 - didinti Programos matomumą,
 - pasiūlymų vertinimo etape kelių perkrovos mažinimo aspektą padaryti matomesnį,
 - parengti pareiškėjams ir paramos gavėjams patogius vadovus, kad jie galėtų iki galo suprasti procedūras, taikomas teikiant projektų finansavimo ir administravimo paraiškas.

1.2. Bendrosios aplinkybės

„Marco Polo“ programa yra viena iš kelių perkrovos mažinimo priemonių, kuri vykdoma kaip nuoseklios ES transporto politikos strategijos dalis, apimanti išorės sąnaudų priskyrimą vidaus sąnaudoms ir rinka pagrįstų priemonių naudojimą, siekiant atspindėti naudojamą infrastruktūrą.

Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgos³ duomenimis, kelių perkrova kainuoja 1 % Europos Sąjungos BVP, o jos poveikio aplinkai kaina vertinama 1,1 %. Viena iš ES transporto politikos priemonių, kuria siekiama mažinti tokias sąnaudas, yra „Marco Polo“ programa. Kuo sėkmingiau bus įgyvendinta Programa, tuo mažesnės bus kelių perkrovos ir žalos aplinkai sąnaudos.

Pirmosios „Marco Polo“ programos išorės vertinimo duomenimis, palyginti su nustatytu tikslu, bus perkelta 64 % kelių transporto tonkilometrų. Todėl nesiėmus jokių veiksmų, mažėjant paraiškų bei sėkmingų projektų, antrąja „Marco Polo“ programa geriausiu atveju bus įgyvendinta tokia pati procentinė dalis. Tai reikštų, kad tikslas iš esmės sumažinti arba perkelti 60 %⁴ išaugusiančio krovininio kelių transporto srauto, sieksiančio 20,5 milijardų

³ COM(2006) 314 galutinis.

⁴ PRIMES modelis, įtrauktas į Komisijos ataskaitą „Europos energetikos ir transporto tendencijos iki 2030 m.“.

tonkilometrių absoliučiais skaičiais, nebus įgyvendintas. Tai turės neigiamų pasekmių atsižvelgiant į kelių infrastruktūros papildomas išlaidas, avarijas keliuose, kelių perkrovą, vietos ir pasaulinę taršą, žalą aplinkai ir tiekimo grandinės bei logistikos procesų nepatikimumą.

1.3. Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos

Šiuo metu Programos teisinis pagrindas yra 2006 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1692/2006, nustatantis antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovininio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“) ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003.

1.4. Derėjimas su kitomis Europos Sąjungos politikos sritimis ir tikslais

ES transporto politika yra siekiama visoje ES užtikrinti didelį judumą piliečiams bei verslui ir kartu saugoti aplinką nuo neigiamo transporto poveikio. Šiam tikslui įgyvendinti yra kuriamos įvairios politikos priemonės, kuriomis siekiama pradėti naudoti aplinkai mažiau kenksmingas transporto rūšis, optimizuojant kiekvieną transporto rūšį ir orientuojantis į veiksmingą skirtingų transporto rūšių ir jų derinių naudojimą. Visa tai turi padėti optimaliai ir darniai naudoti išteklius.

Pagal minėtas aplinkybes gali būti išskiriamos dviejų rūšių priemonės:

- priemonės, kuriomis siekiama padidinti visų transporto rūšių konkurencingumą ir aplinkosaugos veiksmingumą, ypač kalbant apie mažinančias kelių perkrovą ir mažiau aplinkai kenksmingas transporto rūšis, tokias kaip laivyba, geležinkelių bei vidaus vandenų transportas,
- priemonės, kuriomis siekiama padidinti visos transporto sistemos pajėgumą ir veiksmingumą, finansuojamos TEN-T (Transeuropinio transporto tinklo) lėšomis, Sanglaudos politikos fondų (Europos regioninės plėtros fondo ir Sanglaudos fondo) lėšomis, taip pat valstybių narių ir privačių subjektų investicijomis.

Pirmiau išvardytomis priemonėmis yra siekiama krovinių vežimo srautus veiksmingiau ir mažiau kenkiant aplinkai laipsniškai paskirstyti tarp skirtingų transporto rūšių. Vis dėlto šioms priemonėms įgyvendinti prireiks kelerių metų, o vienintelė Bendrijos lygmeniu taikoma priemonė, kuria per labai trumpą laiką siekiama paskatinti krovinių vežimo srautus paskirstyti mažiau kenkiant aplinkai, yra „Marco Polo“ programa.

2. KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMAS

2.1. Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Viešoji konsultacija pradėta 2008 m. balandžio 4 d. Konkurencingumo ir inovacijų vykdomosios įstaigos, kuri Komisijos vardu administruoja programą, tinklalapyje. Pranešimas apie tai elektroniniu paštu du kartus išsiųstas daugiau kaip 1 500 asmenų, įskaitant pramonės atstovus, dalyvaujančius rengiant ir administruojant „Marco Polo“ projektus. 2008 m. balandžio 28 d. konsultacija pristatyta Trumpųjų nuotolių laivybos įgaliotųjų atstovų ir skatinimo tinklo susirinkime. 2008 m. gegužės 23 d. konsultacija pristatyta „Marco Polo“ komiteto susirinkime.

Išorės konsultacija vyko nuo 2008 m. balandžio 4 d. iki 2008 m. gegužės 30 d. Siekiant įvertinti Komisijos pasiūlytų pakeitimų priimtinumą, buvo užduota 13 aiškiai apibrėžtų klausimų. Be to, anketoje buvo ir galutinis atviras klausimas bendroms pastaboms. Iš viso į anketos klausimus gauti 97 atsakymai iš 20 valstybių narių, taip pat Norvegijos ir Serbijos. Tik 12 % respondentų nedalyvavo teikiant „Marco Polo“ paraiškas arba nesirengė jų teikti, todėl atsakymų pridėtinė vertė laikoma didele.

Du kartus surengti valstybių narių „Marco Polo“ programos komiteto metiniai susirinkimai sudarė galimybę šiam Komitetui nuolat dalyvauti konsultacijoje.

2.2. Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas

2007 m. lapkričio mėnesį „Ecorys“ atliko poveikio vertinimą ir pateikė „Marco Polo“ programos (2003–2006 m.) įvertinimą. Kitas išorės tiriamųjų duomenų šaltinis buvo „Price Waterhouse Coopers“ tyrimo tarpinė ataskaita – vidaus vandenų transporto sektoriaus inovacinio fondo įsteigimo poveikio vertinimas, kurioje įvertintas antrosios „Marco Polo“ programos reglamento pakeitimų poveikis.

2.3. Poveikio vertinimas

Įvertinus poveikį, prieita prie išvados, kad tikslingas teisinio pagrindo persvarstymas, įgyvendinant visas siūlomas priemones, suteiks nemažą pridėtinę vertę, nes priėmus šiuos pakeitimus, bus:

- padidintas Programos veiksmingumas, kiek tai susiję su tonkilometrių mažinimu arba perkėlimu;
- bus darniau skirstomas modalinis transporto srautų perkėlimas ir kelių eismo mažinimas pagal transporto rūšis ir projektų rūšis;
- supaprastintas teisinis pagrindas ir programos administravimas, dėl to sumažės administracinės išlaidos bei našta ir bus pritraukta daugiau įmonių, tarp jų ir mažųjų, kurios šiuo metu bijo arba tiesiog nėra pasirengusios susidoroti su programos sudėtingumu;
- turės teigiamą įtaką daugialypio poveikio paskirstymo atžvilgiu.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

3.1. Siūlomų veiksmų santrauka

Siūlomais pakeitimais yra siekiama iš dalies pakeisti antrosios „Marco Polo“ programos teisinį pagrindą (Reglamentą (EB) Nr. 1692/2006) ir taip padidinti šios Programos veiksmingumą, kiek tai susiję su kelių eismo mažinimu ir modaliniu perkėlimu vertinant tonkilometrais. Siūlomi keturių rūšių pakeitimai: pirma, priemonės, kuriomis lengvinamas mažųjų įmonių dalyvavimas; antra, priemonės, kuriomis mažinamos tonkilometrių reikalavimų atitikimo viršutinės ribos; trečia, priemonės, kuriomis didinamas finansavimo intensyvumas; ir, ketvirta, priemonės, kuriomis supaprastinamos Programos procedūros.

3.2. Teisinis pagrindas

Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalyje ir 80 straipsnio 2 dalyje yra nustatytos Bendrijos intervencijos priemonių sąlygos tarptautinio transporto į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją srityje.

3.3. Subsidiarumo principas

„Marco Polo“ programa yra siekiama daryti poveikį tarptautiniam kelių transportui. Kadangi modalinio perkėlimo tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti, o Bendrija dėl siūlomo programos masto gali šiuos tikslus pasiekti geriau, Bendrija turi teisę priimti priemones atsižvelgdama į subsidiarumo principą, kuris apibrėžtas Sutarties 5 straipsnyje.

3.4. Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes Bendrijos intervencija yra daug mažesnė už veiksmų poveikį. Šiuo metu maksimalus paramos intensyvumas yra 1 EUR kiekvieną kartą perkeltant 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto – tai galima palyginti su išorės išlaidomis, sutaupytomis dėl modalinio perkėlimo, kurios vidutiniškai yra 9,15 EUR. Net padidinus paramos intensyvumą iki didžiausios 2 EUR sumos, Bendrijos intervencijos proporcingumo principas nebūtų pažeistas. Kita vertus, patirtis įgyvendinant Programą rodo, kad vienas „Marco Polo“ subsidijos euro lemia apie 20 EUR investicijų į projektus, skirtus mažiau kenksmingai aplinkai transporto sistemai.

3.5. Pasirinkta priemonė

Siūloma priemonė – reglamentas.

Siūlomu reglamentu iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1692/2006, nustatantis antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovininio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“) ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 1392/2003.

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr..../2008

[data]

iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1692/2006, nustatantį antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovininio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį ir 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁷,

kadangi:

- (1) Komisijos komunikate⁸ „Europos Komisijos 2001 m. baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalga“ pabrėžiamos antrosios „Marco Polo“ programos, kaip finansavimo šaltinio, galimybės, kuriomis subjektams siūlomos perkrautų kelių alternatyvos naudojant kitas transporto rūšis. Todėl antroji „Marco Polo“ programa yra esminė esamos transporto politikos sudedamoji dalis.
- (2) Jei nebus imtasi ryžtingų veiksmų, bendras krovininio kelių transporto srautas Europoje iki 2013 m. padidės daugiau kaip 60 %. Todėl numatomas tarptautinio keliais vežamų krovinių srauto prieaugis Europos Sąjungoje iki 2013 m. bus 20,5 milijardų tonkilometrų per metus – tai turės neigiamų pasekmių, t. y. papildomos kelių infrastruktūros išlaidos, avarijos keliuose, kelių perkrova, vietos ir pasaulinė tarša, žala aplinkai ir tiekimo grandinės bei logistikos procesų nepatikimumas.
- (3) Siekiant susidoroti su transporto srauto didėjimu, būtina intensyviau negu šiuo metu naudoti trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto rūšis, taip pat būtina skatinti tolesnes veiksmingas transporto bei logistikos sektoriaus

⁵ OL.

⁶ OL...

⁷ OL...

⁸ COM(2006) 314 galutinis.

iniciatyvas, naują požiūrį ir technikos inovacijas naudojantis visomis transporto rūšimis bei jas valdant.

- (4) Atsižvelgdama į 2006 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1692/2006, nustatančio antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“) ir panaikinančio Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003⁹, 14 straipsnį, Komisija privalo įvertinti „Marco Polo II“ programą ir, jei būtina, pateikti Programos pakeitimų pasiūlymus.
- (5) Pirmosios „Marco Polo“ programos išorės vertinime konstatuota, kad įgyvendinant Programą nebus pasiekti jos modalinio perkėlimo tikslai, ir pateikiamos rekomendacijos dėl Programos veiksmingumo didinimo.
- (6) Komisija išanalizavo išorės vertinime siūlomų priemonių ir kitų priemonių, kuriomis siekiama didinti Programos veiksmingumą, poveikį. Atliekant šią analizę nustatyta, jog būtina padaryti daugiau Reglamento (EB) Nr. 1692/2006 pakeitimų, kad būtų palengvintas mažųjų įmonių dalyvavimas, sumažintos projektų kriterijų atitikimo viršutinės ribos, padidintas finansavimo intensyvumas ir supaprastintas Programos įgyvendinimas bei administracinės procedūros.
- (7) Mažųjų įmonių dalyvavimas Programoje turi būti didinamas suteikiant galimybę pavienėms įmonėms teikti finansavimo paraiškas ir mažinant kriterijų atitikimo viršutinės ribas, taikomas vidaus vandenų transporto įmonių pateiktiems pasiūlymams.
- (8) Išskyrus bendrojo mokymosi veiksmus, kriterijų atitikimo viršutinės ribos, taikomos finansavimo pasiūlymams, turėtų būti sumažintos ir pateiktos per metus perkeltų tonkilometrų išraiška. Nebėra poreikio toliau taikyti specialią viršutinę ribą kelių eismo mažinimo veiksams – tokiems projektams, taip pat katalizuojančių veiksmų bei jūros greitkelių veiksmų projektams nustatoma trumpiausia projekto trukmė.
- (9) Finansavimo intensyvumas turėtų būti padidintas apibrėžiant „krovinio“ sąvoką siekiant į modalinio perkėlimo skaičiavimą įtraukti transporto elementą ir leidžiant išimtiniais atvejais pratęsti pavėluotai pradėtų projektų ilgiausią trukmę. Todėl reikėtų nurodyti, kad finansavimo intensyvumas pakeistas nuo 1 EUR iki 2 EUR pagal I priedo 2 punkto d papunktyje numatytą procedūrą.
- (10) Siekiant supaprastinti Programos įgyvendinimą, Reglamento (EB) Nr. 1692/2006 II priedas dėl pagalbinių infrastruktūros finansavimo sąlygų turėtų būti panaikintas. Be to, turėtų būti panaikinta komitologijos procedūra finansuojamiems projektams kasmet atrinkti, o išsamios projektų atrankos taisyklės turėtų būti taikomos kelerius metus.
- (11) Turėtų būti detaliau nustatytas Programos ir Transeuropinio transporto tinklo sistemos ryšys jūros greitkelių atžvilgiu, taip pat turi būti išplėstas aplinkosauginis vertinimas, kuriam būtų priskirtos visos veiksmų išorės išlaidos.
- (12) Todėl Reglamentas (EB) Nr. 1692/2006 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas.

⁹ OL L 328, 2006 11 24, p. 1.

- (13) Siekiant užtikrinti, kad šiame reglamente numatytas priemonės būtų galima taikyti racionaliausiai ir greičiausiai, šis reglamentas turėtų įsigalioti kuo greičiau nuo jo priėmimo.

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamentas (EB) Nr. 1692/2006 iš dalies keičiamas taip:

1. 2 straipsnis papildomas p punktu:

„kroviny – apskaičiuojant modaliai perkeliama kiekį, tai vežamos prekės ir transporto priemonė, įskaitant variklines jos dalis. Apskaičiuojant modaliai perkeliama kiekį, tuščios transporto priemonės, vežamos kita transporto priemone, laikomos kroviniu.“

2. 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Veiksmus teikia įmonės, įsteigtos valstybėse narėse arba dalyvaujančiose šalyse, kaip nustatyta 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse.“

3. 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- a) 1 dalies b punktas pakeičiamas taip:

„jūros greitkelių veiksmams; Europos Sąjungoje tokie veiksmai atitinka prioritetinių jūros greitkelių projektų, apibrėžtų 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros¹⁰, ypatybes.“

- b) 2 dalyje išbraukiamas antrasis sakiny.

4. 6 straipsnis pakeičiamas taip:

„Išsamios taisyklės

Išsamios veiksmų pateikimo ir atrankos tvarkos taisyklės tvirtinamos vieną kartą visam Programos galiojimo laikotarpiui pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.“

5. 7 straipsnyje išbraukiamas antrasis sakiny.

6. 9 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) pirmosios pastraipos d punkte žodžiai „santykinę veiksmų naudą aplinkai“ pakeičiami šiais žodžiais: „santykinę veiksmų naudą išorės išlaidų mažinimo atžvilgiu“;

- (b) antroji pastraipa išbraukiama.

¹⁰ OL L 228, 1996 9 9, p.1.

7. 14 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„Komisija iki 2011 m. birželio 30 d. pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Marco Polo“ programos 2003–2009 m. laikotarpiu pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą.“

8. 15 straipsnio antros pastraipos antrasis sakinyš išbraukiamas.

2 straipsnis

1. Reglamento (EB) Nr. 1692/2006 I priedo tekstas keičiamas šio reglamento priedo tekstu.

2. Reglamento (EB) Nr. 1692/2006 II priedas panaikinamas.

3 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir yra tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

Finansavimo sąlygos ir reikalavimai pagal 5 straipsnio 2 dalį

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
1. Finansavimo sąlygos	a) Katalizuojančio veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jis išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama tikroviškame verslo plane.	a) Jūros greitkelių veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jis išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama tikroviškame verslo plane.	a) Modalinio perkėlimo veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 36 mėnesių laikotarpį, ir jis išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama tikroviškame verslo plane.	a) Kelių eismo mažinimo veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jis išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama tikroviškame verslo plane.	a) Bendrojo mokymosi veiksmu bus pagerintos rinkoje teikiamos komercinės paslaugos ir visų pirma skatinamas ir (arba) palengvintas kelių eismo mažinimas arba modalinis perkėlimas iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą, plėtojant bendradarbiavimą ir keitimąsi žiniomis; projekto trukmė neviršija 24 mėnesių.

Veiksmo tipas

**A. Katalizuojantys
veiksmai**

**5 straipsnio 1 dalies a
punktas**

b) Katalizuojantis
veiksmas yra
novatoriškas Europos
lygmeniu logistikos,
technologijų, metodų,
įrangos, produktų,
infrastruktūros arba
teikiamų paslaugų
atžvilgiu.

B. Jūros greitkeliai

**5 straipsnio 1 dalies b
punktas**

b) Jūros greitkelių
veiksmas yra
novatoriškas Europos
lygmeniu logistikos,
technologijų, metodų,
įrangos, produktų,
infrastruktūros arba
teikiamų paslaugų
atžvilgiu; dėmesys taip
pat bus skiriamas aukštai
paslaugų kokybei,
supaprastintoms
procedūroms ir
patikrinimams,
atitinkantiems saugos ir
saugumo standartus,
gerai prieigai prie uostų,
veiksmingam susisiekimui
su atokiais rajonais ir
lanksčioms bei
veiksmingoms uosto
paslaugoms.

C. Modalinis perkėlimas

**5 straipsnio 1 dalies c
punktas**

b) Modalinio perkėlimo
veiksmu nebus iškreipta
konkurencija
atitinkamose rinkose,
ypač tarp kelių
transportui alternatyvių
transporto rūšių arba
kiekvienos transporto
rūšies segmente, kad tai
prieštarautų bendriems
interesams.

D. Kelių eismo mažinimas

**5 straipsnio 1 dalies d
punktas**

b) Kelių eismo mažinimo
veiksmas yra
novatoriškas Europos
lygmeniu gamybos
logistikos integravimo į
transporto logistiką
atžvilgiu.

E. Bendrasis mokymasis

**5 straipsnio 1 dalies e
punktas**

b) Veiksmas yra
novatoriškas Europos
lygmeniu.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
	c) Katalizuojantis veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių, vidaus vandens transportą.	c) Jūros greitkelių veiksmu siekiama skatinti didelės apimties, dažnų intermodalinių krovinių vežimo paslaugų teikimą, panaudojant trumpųjų nuotolių laivybą, prireikus ir kombinuotų keleivių vežimo paslaugų teikimą; arba trumpųjų nuotolių laivybą kartu su kitomis transporto rūšimis, kai krovinio vežimas keliais yra kiek įmanoma trumpesnis; pageidautina, kad veiksmas apimtų krovinių vežimo paslaugas atokių rajonų geležinkeliais ir (arba) vidaus vandens transportu.	c) Modalinio perkėlimo veiksmu siūlomas tikroviškas planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai.	c) Kelių eismo mažinimo veiksmu siekiama skatinti didesnį tarptautinio krovinio transporto Europos rinkose veiksmingumą, nesudarant kliūčių ekonominiam augimui ir sutelkiant dėmesį į gamybos ir (arba) platinimo procesų keitimą, taip užtikrinant trumpesnius atstumus, didesnius krovos koeficientus, mažesnę kelionių be krovinio skaičių, atliekų srautų mažėjimą, apimties ir (arba) svorio ar bet kurio kito poveikio, lemiančio esminį krovinio eismo sumažėjimą keliuose, sumažinimą, bet nedarant neigiamos įtakos gamybos apimčiai arba darbo	c) Veiksmu nebus iškreipta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių mažinimas eismo	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas jėgai.	5 straipsnio 1 dalies e punktas

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių mažinimas	Eismo	E mokymasis	Bendrasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas		
	d) Katalizuojančiu veiksmu siūlomas tikroviškas planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.	d) Jūros greitkelių veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą, didesnę už prognozuojamą krovininio transporto keliuose augimą, iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, vidaus vandenų arba geležinkelių transportą.	d) Kai veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti.			d) Bendrojo mokymosi veiksmu siūlomas tikroviškas planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
	e) Katalizuojančiu veiksmu nebus iškreipta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.	e) Jūros greitkelių veiksmu siūlomas tikroviškas planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.		d) Kelių eismo mažinimo veiksmu siūlomas tikroviškas planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
	f) Kai veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti.	f) Jūros greitkelių veiksmu nebus iškreipta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.		e) Kelių eismo mažinimo veiksmu nebus iškreipta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač kiek tai susiję su kelių transportui alternatyviomis transporto rūšimis, kad tai prieštarautų bendriems interesams.	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas g) Kai jūros greitkelių veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti.	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas f) Kai kelių eismo mažinimo veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti.	5 straipsnio 1 dalies e punktas

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
2. Finansavimo intensyvumas ir aprėptis	a) Bendrijos finansinė pagalba katalizuojantiems veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, neviršija 10 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių projekto išlaidų.	a) Bendrijos finansinė pagalba jūros greitkelių veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 10 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių projekto išlaidų.	a) Bendrijos finansinė pagalba modalinio perkėlimo veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 10 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių projekto išlaidų.	a) Bendrijos finansinė pagalba kelių eismo mažinimo veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 10 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių projekto išlaidų.	a) Bendrijos finansinė pagalba bendrojo mokymosi veiksams neviršija 50 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	Išlaidos, patirtos paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
				b) Bendrijos finansinė pagalba, skirta kelių eismo mažinimo veiksams finansuoti, negali būti naudojama tiesiogiai su transportu ar platinimu nesusijusiai verslo ar gamybos veiklai.	
	b) Bendrijos finansinė pagalba, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai.	b) Bendrijos finansinė pagalba, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai.	b) Bendrijos finansinė pagalba, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai.	c) Bendrijos finansinė pagalba pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai krovinių vežimas kelių transportu sumažinamas 500 tonkilometrų arba 25 transporto priemonių kilometrais. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai.	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą.	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą.	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą.	d) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą.	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
3. Subsidijavimo susitarimo forma ir trukmė	Bendrijos finansinė pagalba katalizuojantiems veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė pagalba jūros greitkelių veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė modalinio perkėlimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 38 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė kelių eismo mažinimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė bendrojo mokymosi veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 26 mėnesiai, kuri paramos gavėjo prašymu neviršijant pradinio biudžeto su sąlyga, kad per pirmuosius 12 įgyvendinimo mėnesių buvo pasiekta teigiamų rezultatų, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 26 mėnesiais.
	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 38 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 44 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 52 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
4. Sutarties vertės viršutinė riba	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam katalizuojančiam veiksmui yra 30 milijonų tonkilometrų arba jų modalinio perkėlimo ar kelių eismo mažinimo apimties atitiktis per metus, ji įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam jūros greitkelių veiksmui yra 250 milijonų tonkilometrų arba jų modalinio perkėlimo apimties atitiktis per metus, ji įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam modalinio perkėlimo veiksmui yra 80 milijonų tonkilometrų arba jų modalinio perkėlimo apimties atitiktis per metus, ji įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį. Modalinio perkėlimo veiksmams, kuriais siekiama įgyvendinti perkėlimą į vidaus vandenų transportą, bus taikoma speciali viršutinė riba, kuri yra 17 milijonų tonkilometrų arba jų modalinio perkėlimo apimties atitiktis per metus, ji įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam kelių eismo mažinimo veiksmui yra 80 milijonų tonkilometrų arba 4 milijonai transporto priemonių kilometrų, kurių sumažinta per metus, ši sumažinimą įgyvendinant per visą subsidijavimo sutarties galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam bendrojo mokymosi veiksmui yra 250 000 EUR.

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai	B. Jūros greitkeliai	C. Modalinis perkėlimas	D. Kelių eismo mažinimas	E. Bendrasis mokymasis
	5 straipsnio 1 dalies a punktas	5 straipsnio 1 dalies b punktas	5 straipsnio 1 dalies c punktas	5 straipsnio 1 dalies d punktas	5 straipsnio 1 dalies e punktas
5. Informacijos sklaida	Informacija apie katalizuojančių veiksmų rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Informacija apie jūros greitkelių veiksmų rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Konkreči informacijos sklaidos veikla modalinio perkėlimo veiksmams nenumatoma.	Informacija apie kelių eismo mažinimo veiksmų rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Informacija apie bendrojo mokymosi veiksmų rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PAŽYMA

PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Europos parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“), pakeitimai.

VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) ir susijusi (-os) veiklos rūšis (-ys):

06: Energetika ir transportas

06 02: Vidaus, oro ir jūrų transportas

06 01: Energetikos ir transporto politikos srities administravimo išlaidos

BIUDŽETO EILUTĖS

06 01 04 01: Programa „Marco Polo II“: Administracinio valdymo išlaidos

06 01 04 32: Konkurencingumo ir inovacijų vykdomoji agentūra – Subsidija pagal programą „Marco Polo II“

06 02 06: Programa „Marco Polo II“

Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė:

Pradžia: 2010 m., pabaiga: 2015 m.

Biudžeto ypatybės:

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
06 01 04 01	NPI	NDIF	NE	TAIP	TAIP	1a
06 01 04 32	NPI	NDIF	NE	TAIP	TAIP	1a
06 02 06	NPI	DIF	NE	TAIP	TAIP	1a

IŠTEKLIŲ APŽVALGA

Finansiniai ištekliai

Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	Iš viso
---------------	--------------	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------

Veiklos išlaidos¹¹

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Mokėjimų asignavimai (MA)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą¹³

Techninė ir administracinė pagalba (NDIF)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

ORIENTACINĖ SUMA IŠ VISO

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Mokėjimų asignavimai		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administracinės išlaidos¹⁴

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Žmogiškiesiems ištekliais ir susijusioms išlaidoms nepriskiriamos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDIF)	8.2.6	e							

Iš viso orientacinių priemonės finansinių išlaidų

IŠ VISO IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		a+c+d+e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
--	--	---------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	---------

¹¹ Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

¹² 2010–2013 m. gali būti pridėta 20 mln. EUR suma tam, kad būtų galima atkurti 2008 m. nepanaudotą sumą, 2008 m. perkeltą kitai programai įgyvendinti.

¹³ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

¹⁴ Išlaidos, kurios pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 ar xx 01 05 straipsniams.

IŠ VISO MA, įskaitant išlaidas žmogiškiems ištekliams		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715
--	--	-----------------	-------	--------	--------	--------	--------	---------	---------

Suderinamumas su finansiniu programavimu

Pasiūlymas atitinka esamą finansinį programavimą.

Finansinis poveikis įplaukoms

Pasiūlymas neturi finansinio poveikio įplaukoms.

Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentais (įskaitant pareigūnus, laikinuosius ir išorės darbuotojus) – išsami informacija pateikta 8.2.1 punkte.

Metų poreikiai	Metai n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau
Iš viso žmogiškųjų išteklių	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

YPATYBĖS IR TIKSLAI

Pirmosios „Marco Polo“ programos įgyvendinimas neatitinka programos modalinio perkėlimo tikslo. Tokia išvada padaryta išorės vertinime, kuriame apskaičiuota, kad bus pasiekta 64 % modalinio perkėlimo tikslo¹⁵. Šią padėtį patvirtina ir atsiliepimų į antrojo antrosios „Marco Polo“ programos kvietimo teikti paraiškas lygis, kuris rodo nemenką bendrą modalinio perkėlimo pasiūlymų sumažėjimą. Be to, antrojoje Programoje pateiktos naujos veiksmų rūšys, t. y. jūros greitkelių ir kelių eismo mažinimo veiksmai, nepritraukė pakankamai paraiškų (kiek tai susiję su šiais veiksmais, 2007 m. pateikta tik 9 % iš visų pateiktų paraiškų, o 2008 m. – 4 %).

Siekiant pagerinti Programos rezultatus, jau buvo imtasi dviejų priemonių, kai nereikia jokių reglamento pakeitimų: pirmoji tokia priemonė – Programos administravimo perdavimas vykdomajai įstaigai, kuri yra kompetentinga administruoti projektus, antroji priemonė, kuria siekiama pritraukti daugiau projektų – tai finansavimo intensyvumo padvigubinimas nuo 1 EUR iki 2 EUR kiekvieną kartą eismą perkėlus ar sumažinus 500 tonkilometrų.

Deja, šių priemonių nepakanka, todėl pasiūlyta tikslingai persvarstyti Programą – tą padarius būtų:

- dar padidintas Programos veiksmingumas;

¹⁵ 12 milijardų tonkilometrų per metus „MP I“.

- labiau subalansuotas Bendrijos paramos paskirstymas skirtingų rūšių projektams;
- iš esmės supaprastintas Programos teisinis pagrindas ir jos administravimas;
- iš esmės sumažintos Programos administravimui skiriamos administracinės išlaidos;
- padaryta teigiama įtaka atokių regionų ir valstybių, kurios nėra narės, naudos atžvilgiu.

Papildoma nauda, sukurta dalyvaujant Bendrijai, pasiūlymo suderinamumas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija

Kaip teigiama išorės vertinimo ataskaitoje, „Marco Polo“ programa yra tinkama strategija kuriant veiksmingą ir tvarią transporto sistemą. Programa taip pat papildo kitas EB intervencijos priemonės, ypač TEN-T tinklų dotacijas.

Siūlomomis priemonėmis siekiamas tikslas sustiprins jau nustatytą Programos tikslą ir kitos ES vykdomos politikos nuoseklumą.

Siekiant išvengti neigiamo poveikio judumui planuojamo didelio krovininio transporto augimo ateityje požiūriu, 2006 m. birželio mėn. Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgoje, be kitų priemonių, siūloma tęsti vykdomą politiką dėl krovinių vežimo perkėlimo į mažiau taršias ir energiją taupančias transporto rūšis.

Modalinis perkėlimas ir įvairių rūšių transporto naudojimas šiuo metu yra du iš Europos Sąjungos transporto politikos tikslų, dėl to jie yra esminė Lisabonos ekonomikos augimo ir darbo vietų kūrimo strategijos dalis. Transporto politikos tikslai, į kuriuos patenka ir modalinis perkėlimas, taip pat yra ilgalaikio pobūdžio, pagal juos ekonominio augimo, socialinės gerovės ir aplinkos apsaugos poreikiai balansuojami visais politinių sprendimų atvejais.

Kaip teigiama Baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgoje, be nuolatinio galimų ateityje taikytinų politikos priemonių svarstymo, įvairiomis šiuo metu įgyvendinamomis ir ateityje būsiančiomis priemonėmis tiesiogiai sprendžiami ES kelių transporto sistemos perkrovos ir visos mažiau kenksmingos aplinkai transporto sistemos klausimai.

Valstybių narių lygmeniu tokios nacionalinės schemos kaip „Ecobonus“ (Italijoje) problema sprendžiama tik nacionaliniu lygmeniu ir tik tam tikrą laiką tarpą. Bet kuriuo atveju „Marco Polo“ reglamentu nustatoma Bendrijos paramos, kurią skiriant atsižvelgiama į nacionalinę paramą, teikiamą sutartyje aptariamam transporto ryšiui, viršutinę ribą.

Pirmiau minėtomis priemonėmis laipsniškai siekiama veiksmingiau ir mažiau teršiant aplinką paskirstyti vežamų krovinių srautus tarp skirtingų transporto rūšių. Tačiau šioms priemonėms įgyvendinti prireiks daugelio metų, o vienintelė Bendrijos lygmens priemonė, kuria siekiama per labai trumpą laiką paskatinti kelių perkrovos sumažėjimą, yra „Marco Polo“ programa.

Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai atsižvelgiant į valdymo pagal veiklos rūšis sistemą

Šešeriems metams yra numatyta 131 rezultatas (2010–2013 m.), vidutiniškai 36 intervencijos iš 120 pateiktų pasiūlymų per metus. Vadinasi, sėkmės koeficientas apytikriai yra vienas iš trijų, tai labai svarbu gauti pasiūlymų iš geriausių rinkos dalyvių (žr. „Marco Polo“ *ex ante* ataskaitos 7 skyrių „Konsultavimasis su suinteresuotosiomis šalimis“). Numatomas vidutinis finansinės paramos intensyvumas vienam rezultatui – apie 1,8 mln. EUR. Numatomas 2010–2013 m. laikotarpiu sumažintų ar perkeltų kelių tonkilometrų skaičius yra 60 milijardų tonkilometrų, t. y. 15 milijardų tonkilometrų per metus.

Įgyvendinimo metodas

Centralizuotas valdymas: perduotas Konkurencingumo ir inovacijų vykdomajai įstaigai.

STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Stebėsenos sistema

Subsidijų teikimas bus pagrįstas standartine Europos Bendrijų subsidijavimo sutartimi. Įvairios šios sutarties stebėsenos, informacijos ir audito nuostatos bus visiškai taikomos.

Konkretingumo ir inovacijų vykdomosios įstaigos darbuotojai aktyviai dalyvaus projektuose. Atsižvelgiant į specifines projekto ypatybes, į atskirų projektų darbo planus ir biudžetą bus įtrauktos asistavimo priemonės informacijai skleisti arba rezultatams stebėti.

Vertinimas

Atliktas „Marco Polo II“ programos išorės vertinimas. Su vertinimo ataskaita galima susipažinti Energetikos ir transporto generalinio direktorato tinklalapyje http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm.

Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas

2011 m. bus atliekamas „Marco Polo“ programos 2003–2009 m. rezultatų vertinimas.

KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Kadangi sutartys dėl visų numatytų veiksmų bus standartinės subsidijavimo sutartys, bus taikomos įprastinės kovos su sukčiavimu priemonės.

Visų rūšių veiksmų rezultatai bus aiškiai matomi ir išmatuojami. Subsidijų rūšys paprastos: investicinės išlaidoms ir veiklos išlaidoms. Šie punktai gali būti detalieji tikrinami, be to, iš PACT ir „Marco Polo I“ projektų įgyvendinimo yra surinkta pakankamai medžiagos ir žinių, kad būtų galima atlikti pagrįstą sukčiavimo grėsmės vertinimą.

Visiems vykdomiems projektams bus nuolat atliekami patikrinimai vietoje.

IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1. Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal finansines išlaidas

Išsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

(Nurodyti tikslų, priemonių ir rezultatų pavadinimus)	Rezultato rūšis	Vid. išlaidos	2010 m.		2011 m.		2012 m.		2013 m.		2014 m.		2015 m.		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1¹⁶																
1 priemonė: perkelta / sumažinta tonkilometrų																
- 1 rezultatas	sutartis	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
IŠ VISO IŠLAIDŲ		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Kaip yra nurodyta 5.3 skirsnyje.

8.2. Administracinės išlaidos

8.2.1. Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Pareigų rūšis		Darbuotojai, skiriami priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (darbo vietų arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.
Pareigūnai arba laikinieji darbuotojai 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
Darbuotojai, finansuojami ¹⁸ pagal XX 01 02 str.							
Kiti darbuotojai ¹⁹ , finansuojami pagal XX 01 04/05 str.							
IŠ VISO		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas

Programos aprašymas ir koordinavimas;

Grįžtamoji politikos srities informacija Konkurencingumo ir inovacijų vykdomajai įstaigai;

Kasmetinių darbo programų, naudojamų kaip finansiniai sprendimai, priėmimas;

Atstovavimas Komisijai Programos komitete ir Komisijos informavimas apie priemones, kurių bus imamasi komitologijos procedūros metu;

Tarnybų tarpusavio konsultacijų vykdymas Komisijoje;

Strateginiai vertinimai ir strateginiai konkursai;

Veikla, susijusi su vykdytinų išieškojimo sprendimų inicijavimu ir priėmimu.

8.2.3. Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

Šiuo metu darbo vietos priskirtos programos administravimui.

¹⁷ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą

¹⁸ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą

¹⁹ Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą

8.2.4. Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (06 01 04 32 – Konkurencingumo ir inovacijų vykdomoji agentūra – Subsidija pagal programą „Marco Polo II“)

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m. ir vėliau	IŠ VISO
1 Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant susijusias išlaidas darbuotojams)							
Vykdomosios agentūros ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Kita techninė ir administracinė pagalba	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros (IT techninė priežiūra)</i>							
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Finansinės išlaidos žmogiškiesiems ištekliais ir susijusios išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	Metai n	Metai n+1	Metai n+2	Metai n+3	Metai n+4	Metai n+5 ir vėliau
Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Darbuotojai, finansuojami pagal XX 01 02 str. (pagalbiniai darbuotojai, delegotieji nacionaliniai ekspertai, pagal sutartis dirbantys darbuotojai ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)						

²⁰ Prie atitinkamos (-ų) vykdomosios agentūros (-ų) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią finansinę teisės akto pažymą.

Iš viso žmogiškųjų išteklių ir susijusių išlaidų (NEĮSKAIČIUOTŲ į orientacinę sumą)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Apskaičiuota – *Pareigūnai ir laikinieji tarnautojai*

Prireikus pateikti nuorodą į 8.2.1 punktą.

2010 m. ir vėliau: 2,6 pareigūno (122 000 EUR vienam pareigūnui per metus)