

RO

RO

RO



COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE

Bruxelles, 10.12.2008

COM(2008) 847 final

2008/0239 (COD)

**Propunerea de
REGULAMENTUL (CE) nr. .../2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI**

din

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea
program „Marco Polo” de acordare a
asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea
performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”)**

{SEC(2008) 3021}

{SEC(2008) 3022}

(prezentată de Comisie)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONȚINUTUL PROPUNERII

1.1. Motivele propunerii și obiectivele acesteia

Cel de-al doilea program Marco Polo nu îndeplinește în totalitate obiectivele stabilite în temeiul său juridic în ceea ce privește transferul modal și evitarea traficului. Deși programul înregistrează în prezent un transfer modal semnificativ, atât rezultatele celei de-a doua cereri de oferte, din 2008, în baza celui de-al doilea program Marco Polo, cât și cele ale evaluării externe a primului program Marco Polo, indică faptul că Programul probabil nu își va atinge obiectivele în ceea ce privește evitarea sau transferul unei părți substanțiale din creșterea totală estimată a transportului rutier internațional de mărfuri în Europa, așa cum se prevede în temeiul juridic.

Implementarea primului program Marco Polo nu și-a atins obiectivul privind transferul modal, după cum se arată într-o evaluare externă care estimează faptul că obiectivul privind transferul modal¹ va fi atins în proporție de 64%. Acest procent de reușită este coroborat cu nivelul de răspuns la cea de-a doua cerere de oferte din cadrul celui de-al doilea program Marco Polo, care indică o scădere semnificativă a transferului modal total propus. Mai mult decât atât, noile tipuri de acțiuni introduse de acest al doilea program, autostrăzile maritime și evitarea traficului, nu au atras un număr suficient de candidaturi (doar 9% din propuneri în 2007 și 4% în 2008).

Modificările propuse vizează creșterea eficienței programului în ceea ce privește evitarea sau transferul de tone-kilometri din cadrul transportul rutier, în vederea atingerii scopurilor stabilite în temeiul juridic. Măsurile specifice au în vedere stimularea cererilor de finanțare prin sporirea participării întreprinderilor mici, în special a companiilor de transport pe căi navigabile interioare, prin coborârea pragurilor de eligibilitate, prin majorarea intensității subvenției și prin simplificarea procedurilor administrative ale programului.

Evaluarea programului

Conform articolului 14 din Regulament Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport de evaluare privind rezultatele înregistrate de programul Marco Polo în perioada 2003-2006.. În cazul în care acest raport subliniază necesitatea modificării programului Marco Polo II, Comisiei i se solicită să depună propuneri în consecință.

Prin urmare, programul a fost supus unei evaluări independente² în 2007. Concluziile evaluatorilor indică următoarele:

- Programul reprezintă o strategie adecvată care contribuie la un sistem de transport eficient și sustenabil și este complementar cu alte intervenții ale CE.
- Trebuie să se acorde mai multă importanță și vizibilitate eficienței programului în reducerea congestionării traficului rutier.

¹ 12 miliarde de tkm pe an pentru MP I.

² De către Ecorys. http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm.

- Are un puternic efect de pârghie în generarea unor investiții economice importante. Fiecare euro din subvenția planificată determină costuri eligibile de 20 EUR.
 - Se așteaptă să înregistreze un transfer de 30,6 miliarde de tkm, ceea ce corespunde cu 64% din obiectivul său.
 - A utilizat numai 73% din bugetul disponibil.
 - Se așteaptă să obțină beneficii externe care se ridică la 650 milioane EUR în ceea ce privește reducerea costurilor cauzate de congestionarea traficului, a costurilor de mediu, a costurilor privind siguranța transportului și a altor costuri.
 - Etapele oficiale pentru evaluarea propunerilor și procedurile care trebuie urmate anterior semnării acordului sunt percepute de solicitanți ca fiind complexe, netransparente și presupunând o perioadă lungă de timp între negocieri și semnarea acordului.
 - Acordurile încheiate între Comisie și beneficiarii proiectelor au fost foarte limitate.
- Evaluatorii au făcut următoarele recomandări:
 - Prolungirea duratei maxime a proiectului.
 - Coborârea pragurilor pentru proiectele de transport pe căi navigabile interioare care vizează transferul modal.
 - Sporirea vizibilității programului.
 - Accentuarea aspectului privind reducerea congestionării traficului rutier în cadrul etapei de evaluare a propunerii.
 - Elaborarea de ghiduri ușor de utilizat astfel încât solicitanții și beneficiarii să înțeleagă pe deplin regulile care trebuie respectate în momentul solicitării unei finanțări și pe parcursul gestionării proiectelor.

1.2. Contextul general

Programul Marco Polo reprezintă unul dintre instrumentele pentru reducerea congestionării traficului ca parte a unei strategii coerente a politicii europene a transporturilor care include internalizarea costurilor externe și utilizarea instrumentelor bazate pe piață pentru a reflecta utilizarea infrastructurii.

Evaluarea intermediară a Cărții Albe privind Transporturile³ estimează costurile totale cauzate de congestionarea traficului la 1% din PIB în UE și costurile de mediu ale acestora la 1,1%. Unul dintre instrumentele politicii europene a transporturilor pentru abordarea acestor costuri este programul Marco Polo. Cu cât programul se bucură de mai mult succes, cu atât costurile cauzate de congestionarea traficului și cele de mediu vor fi mai scăzute.

³ COM(2006) 314 final.

Evaluarea externă a primului program Marco Polo estimează faptul că 64% din obiectivul privind tonele-kilometri care trebuie transferate din cadrul transportului rutier a fost atins. Prin urmare, dacă nu se adoptă nicio măsură, în contextul scăderii numărului de propuneri și proiecte de succes, cel de-al doilea program Marco Polo va obține, în cel mai fericit caz, același procent de reușită. Acest ar implica neîndeplinirea obiectivului privind evitarea sau transferul unei părți substanțiale din creșterea estimată de 60%⁴ a transportului rutier internațional de mărfuri, echivalentul a 20,5 miliarde de tone-kilometri în termeni absoluți. Acest lucru va avea consecințe negative în termeni de costuri suplimentare privind infrastructura rutieră, accidente, congestionare, poluare la nivel local și global, daune aduse mediului și lipsa fiabilității lanțului aprovizionării și a proceselor de logistică.

1.3. Dispozițiile existente în domeniul propunerii

Temeiul juridic actual al programului este Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003.

1.4. Consecvența cu celelalte politici și obiective ale Uniunii

Politica europeană a transporturilor urmărește să ofere un grad ridicat de mobilitate persoanelor și activităților comerciale de pe întreg teritoriul Uniunii, în același timp protejând mediul de efectele negative ale transportului. Aceasta se obține prin construirea unei game variate de instrumente de politică în vederea realizării de transferuri către moduri mai ecologice, optimizând fiecare mod de transport și urmărind utilizarea eficientă în mod independent sau în combinație a diferitelor moduri; toate acestea ar trebui să aibă drept rezultat o utilizare optimă și sustenabilă a resurselor.

În acest context se pot distinge două tipuri de măsuri:

- Măsurile menite să sporească competitivitatea și eficiența ecologică a tuturor modurilor de transport, în special ale celor care sunt mai puțin congestionate și mai ecologice, respectiv transportul maritim, transportul pe căile ferate și pe căile navigabile interioare.
- Măsurile menite să sporească eficiența și capacitatea întregului sistem de transport prin finanțare TEN-T (Rețelele Transeuropene de Transport), fonduri privind politica de coeziune (Fondul European de Dezvoltare Regională și Fondul de Coeziune) și investiții ale statelor membre și ale operatorilor privați.

Măsurile susmenționate vizează realizarea în mod progresiv a unei distribuții mai eficiente și mai ecologice a fluxurilor de mărfuri între diferitele moduri de transport. Cu toate acestea, materializarea acestora va dura câțiva ani, iar singura măsură la nivelul Comunității care vizează încurajarea unei distribuții acceptabile din punct de vedere ecologic a fluxurilor de mărfuri pe termen foarte scurt este programul Marco Polo.

⁴ Modelul PRIMES, inclus în raportul Comisiei „Tendențe europene privind energia și transportul până în 2030”.

2. CONSULTAREA PĂRȚILOR INTERESATE ȘI EVALUAREA IMPACTULUI

2.1. Consultarea părților interesate

La 4.4.2008, a fost lansată o consultare publică pe site-ul web al Agenției Executive pentru Competitivitate și Inovare (EACI), care gestionează programul în numele Comisiei. Notificarea acestui anunț a fost transmisă prin e-mail, în două rânduri, unei liste de peste 1500 de persoane de contact, inclusiv reprezentanților sectorului implicați în elaborarea și managementul proiectelor Marco Polo. La 28.4.2008, consultarea a fost prezentată într-o ședință a rețelei de promovare și a corespondenților pentru transportul maritim pe distanțe scurte. La 23.5.2008, consultarea a fost prezentată în ședința Comitetului Marco Polo.

Consultarea externă a fost deschisă din data de 4.4.2008 până la data de 30.5.2008. Au fost adresate 13 întrebări la obiect în vederea evaluării acceptabilității modificărilor propuse de Comisie. Mai mult, chestionarul a inclus o întrebare finală deschisă pentru observații generale. Un total de 97 de contribuții au fost primite din partea a 20 de state membre, plus Norvegia și Serbia. Numai 12% din respondenți nu au fost implicați sau nu și-au planificat să fie implicați într-o aplicație Marco Polo, prin urmare, valoarea adăugată a contribuției este considerată ridicată.

Cele două reuniuni anuale ale Comitetului pentru Programul Marco Polo al statelor membre au permis implicarea permanentă a acestuia în cadrul consultărilor.

2.2. Colectarea și utilizarea expertizei

Evaluarea impactului a fost efectuată cu date provenind din „Evaluarea programului Marco Polo (2003-2006)”, efectuată de Ecorys în luna noiembrie 2007. O a doua sursă externă de expertiză a constituit-o raportul intermediar al unui studiu efectuat de Price Waterhouse Coopers cu privire la o evaluare a impactului stabilirii unui fond de inovare pentru sectorul transportului pe căi navigabile interioare, care include o evaluare a efectelor privind modificarea celui de-al doilea regulament Marco Polo.

2.3. Evaluarea impactului

Evaluarea impactului a conchis că o revizuire orientată a temeiului juridic prin implementarea tuturor măsurilor propuse va aduce o valoare adăugată considerabilă întrucât:

- va îmbunătăți eficiența programului în ceea ce privește numărul de tone-kilometri evitate sau transferate.
- va conduce la obținerea unei distribuții mai echilibrate a transferului modal și a evitării traficului între modurile de transport și tipurile de proiect.
- va simplifica temeiul juridic și managementul programului, ceea ce va determina reducerea costurilor și sarcinilor administrative și, prin urmare, va atrage mai multe companii și companii de mici dimensiuni care în prezent se tem de complexitatea programului sau, pur și simplu, nu au dotarea necesară pentru managementul unui program atât de complex.
- va avea efecte pozitive în ceea ce privește distribuția multidimensională a efectelor.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

3.1. Sinteza măsurilor propuse

Modificările propuse urmăresc o revizuire restrânsă a temeiului juridic (Regulamentul (CE) nr. 1692/2006) al celui de-al doilea program Marco Polo pentru a-i spori eficiența în ceea ce privește obiectivele sale de evitare a traficului și transfer modal, măsurate în tone-kilometri. Se propun patru tipuri de modificări. În primul rând, măsuri de facilitare a participării întreprinderilor mici, în al doilea rând, măsuri de scădere a pragurilor de tone-kilometri pentru eligibilitate, în al treilea rând, creșterea intensității finanțării și, în al patrulea rând, simplificarea procedurilor programului.

3.2. Temeiul juridic

Articolele 71 alineatul (1) și 80 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene stabilesc cadrul pentru intervenția Comunității în transportul internațional către sau de pe teritoriul unui stat membru sau care tranzitează teritoriul unuia sau mai multor state membre.

3.3. Principiul subsidiarității

Programul Marco Polo urmărește să aibă un impact asupra transportului rutier internațional. Întrucât obiectivele privind transferul modal nu pot fi atinse în proporție suficientă de către statele membre și astfel, datorită domeniului de aplicare al programului, pot fi atinse într-o măsură mai mare la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, conform articolului 5 din tratat.

3.4. Principiul proporționalității

Propunerea respectă principiul proporționalității întrucât intervenția Comunității este mult mai scăzută decât efectele sale. Intensitatea actuală maximă a subvenției este de 1 EUR la 500 de tone-kilometri transferate din cadrul transportului rutier, care se compară cu costurile externe economisite prin acel transfer modal în valoare medie de 9,15 EUR. Chiar și cu actualizarea intensității subvenției la o sumă maximă de 2 EUR, principiul proporționalității intervenției Comunității se păstrează. Pe de altă parte, experiența derulării programului indică faptul că un euro din subvenția Marco Polo determină aproximativ investiții de 20 EUR în proiecte care vizează un sistem de transport mai ecologic.

3.5. Alegerea instrumentelor

Instrumentul propus: Regulament

Regulamentul propus modifică Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program Marco Polo de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1392/2003.

**Propunerea de
REGULAMENTUL (CE) nr. .../2008 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL
CONSILIULUI**

din

**de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea
program „Marco Polo” de acordare a
asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea
performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”)**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

Având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolele 71 alineatul (1) și 80 alineatul (2),

Având în vedere propunerea Comisiei,

Având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁵,

Având în vedere avizul Comitetului Regiunilor⁶,

Hotărând în conformitate cu procedura stabilită în articolul 251 din tratat⁷,

Întrucât:

- (1) Comunicarea⁸ Comisiei „Pentru o Europă în mișcare – Mobilitate sustenabilă pentru continentul nostru – Evaluarea intermediară a Cărții Albe privind Transporturile publicată în 2001 de Comisia Europeană” pune accentul pe potențialul celui de-al doilea program Marco Polo ca sursă de finanțare pentru a oferi alternative operatorilor care activează pe drumurile congestionate, prin utilizarea altor moduri de transport. Astfel, cel de-al doilea program Marco Polo este un element fundamental al politicii actuale privind transportul.
- (2) În cazul în care nu se adoptă măsuri decisive, transportul total rutier de mărfuri în Europa ar putea crește cu peste 60% până în 2013. Efectul ar consta într-o creștere estimată a transportului rutier internațional de mărfuri până în 2013 cu 20,5 miliarde de tone-kilometri pe an pentru Uniunea Europeană, cu consecințe negative în termeni de costuri suplimentare privind infrastructura rutieră, accidente, congestione a

⁵ JO.

⁶ JO...

⁷ JO...

⁸ COM(2006) 314 final.

traficului, poluare locală și globală, daune aduse mediului și lipsă de fiabilitate a lanțului aprovizionării și a proceselor de logistică.

- (3) Pentru a face față acestei creșteri, ar trebui să se utilizeze într-o mai mare măsură decât în prezent transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare și este necesară continuarea stimulării inițiativelor puternice din sectorul transporturilor și logisticii pentru încurajarea abordărilor noi și pentru utilizarea inovațiilor tehnice în cadrul tuturor modurilor noastre de transport și în cadrul gestionării acestora.
- (4) Conform articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 octombrie 2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Marco Polo II) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1382/2003⁹, Comisia ar trebui să evalueze programul Marco Polo II și să depună propuneri pentru modificarea programului, dacă este necesar.
- (5) O evaluare externă a rezultatelor primului program Marco Polo a estimat faptul că programul nu își va atinge obiectivele în ceea ce privește transferul modal și a prezentat anumite recomandări pentru îmbunătățirea eficienței acestuia.
- (6) Comisia a efectuat o analiză a impactului măsurilor propuse de evaluarea externă și a altor măsuri care vizau sporirea eficienței programului. Această analiză a demonstrat necesitatea operării unui număr de modificări în Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 pentru facilitarea participării întreprinderilor mici, pentru coborârea pragurilor de eligibilitate ale proiectului, pentru creșterea intensității finanțării și pentru simplificarea implementării și a procedurilor administrative ale programului.
- (7) Participarea întreprinderilor mici în cadrul programului ar trebui sporită, permițând întreprinderilor să solicite finanțare în mod individual și coborând pragurile de eligibilitate pentru propunerile depuse de către companiile de transport pe căi navigabile interioare.
- (8) Pragurile de eligibilitate pentru propunerile de finanțare ar trebui coborâte și exprimate în termeni de transfer anual de tone-kilometri, cu excepția acțiunilor de învățare în comun. Nu mai este necesară aplicarea unui prag specific pentru acțiunile de evitare a traficului și se stabilește o durată minimă a proiectului pentru acest tip de proiecte, precum și pentru proiectele de acțiuni cu efect catalizator și pentru cele privind autostrăzile maritime.
- (9) Intensitatea finanțării ar trebui sporită prin introducerea unei definiții pentru „mărfuri”, pentru a include elementul de transport în calculul transferului modal și prin permiterea unor prelungiri excepționale ale duratei maxime a proiectului pentru proiectele care au înregistrat întârzieri în demarare. Ar trebui reflectată actualizarea intensității finanțării de la 1 EUR la 2 EUR în urma procedurii prevăzute la litera (d), punctul 2 din anexa I.

⁹ JO L 328, 24.11.2006, p. 1.

- (10) Pentru a simplifica implementarea programului, anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 privind condițiile de finanțare pentru infrastructura auxiliară ar trebui eliminată. Mai mult decât atât, ar trebui eliminată procedura de comitologie pentru selecția anuală a proiectelor care urmează a fi finanțate, iar normele detaliate pentru selectarea proiectelor ar trebui să se aplice pe o perioadă de mai mulți ani.
- (11) Ar trebui stabilită o legătură mai strânsă între program și cadrul Rețelei Transeuropene de Transport pentru autostrăzile maritime, iar considerentele legate de mediu ar trebui extinse astfel încât să includă toate costurile externe ale acțiunilor.
- (12) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (13) Pentru a garanta faptul că măsurile prevăzute în prezentul Regulament pot fi aplicate în modul cel mai potrivit și rapid, prezentul Regulament ar trebui să intre în vigoare cât mai curând posibil după adoptare.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 se adaugă litera (p):

„mărfuri” înseamnă, în scopul calculării transferului modal, bunurile transportate plus unitatea de transport, inclusiv părțile motorizate ale acestora. Unitățile de transport fără încărcătură transportate de o altă unitate de transport se consideră a fi marfă în scopul calculării transferului modal.”

2. La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Acțiunile sunt depuse de întreprinderile stabilite în statele membre sau în țările participante, în conformitate cu prevederile de la articolul 3 alineatele (3) și (4).”

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

- (a) La alineatul (1) litera (b) se înlocuiește cu următoarele:

„Acțiuni privind autostrăzile maritime; în cadrul Uniunii Europene aceste acțiuni sunt în conformitate cu caracteristicile proiectului prioritar privind autostrăzile maritime definite în cadrul Deciziei 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport¹⁰,”

- (b) La alineatul (2), a doua teză se elimină.

4. Articolul 6 se înlocuiește cu următorul text:

„Norme detaliate

¹⁰ JO L 228, 9.9.1996, p.1.

Normele detaliate referitoare la procedurile de depunere și selecție a acțiunilor se adoptă o singură dată pentru întreaga durată a programului, conform procedurii menționate la articolul 10 alineatul (2).”

5. La articolul 7, a doua teză se elimină.
6. Articolul 9 se modifică după cum urmează:
 - (a) La primul paragraf litera (d), cuvintele „avantajele ecologice relative ale acțiunilor respective” se înlocuiesc cu „avantajele relative ale acțiunilor respective în ceea ce privește reducerea costurilor externe”.
 - (b) Al doilea paragraf se elimină.
7. Articolul 14 alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor un raport de evaluare cu privire la rezultatele înregistrate de programul Marco Polo pentru perioada 2003-2009 până la data de 30 iunie 2011”
8. La articolul 15 a doua teză din al doilea paragraf se elimină.

Articolul 2

1. Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 se înlocuiește cu textul din anexa la prezentul Regulament.
2. Anexa II la Regulamentul 1692/2006 se elimină.

Articolul 3

Prezentul Regulament intră în vigoare a doua zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul Regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Condiții și cerințe de finanțare în conformitate cu articolul 5 alineatul (2)

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
1. Condiții de finanțare	(a) acțiunea cu efect catalizator își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea privind autostrăzile maritime (AM) își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de transfer modal își va atinge obiectivele într-un termen de maxim 36 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de evitare a traficului își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de învățare în comun va duce la îmbunătățirea serviciilor comerciale de pe piață și, în special, va promova și/sau facilita evitarea traficului rutier sau transferul modal din cadrul transportului rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare, prin îmbunătățirea cooperării și prin transmiterea de know-how; aceasta va dura cel mult 24 de luni;

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(b) acțiunea cu efect catalizator este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate;	(b) acțiunea AM este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate; de asemenea, se va ține seama de calitatea superioară a serviciilor, de procedurile și inspecțiile simplificate, de respectarea standardelor de siguranță și securitate, de accesul corespunzător în porturi, de conexiunile eficiente cu interiorul țării și de serviciile portuare flexibile și eficiente;	(b) acțiunea de transfer modal nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	(b) acțiunea de evitare a traficului este inovatoare la nivel european în ceea ce privește integrarea logisticii de producție în logistica de transport;	(b) acțiunea este inovatoare la nivel european;

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(c) se așteaptă ca acțiunea cu efect catalizator să ducă la un transfer modal real, măsurabil și sustenabil de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare;	(c) acțiunea AM are ca scop încurajarea serviciilor intermodale de mare volum, cu frecvență ridicată pentru transportul de mărfuri prin transport maritim pe distanțe mici, inclusiv servicii combinate de transport marfă-pasageri, după caz, sau o combinație între transportul maritim pe distanțe scurte și alte moduri de transport în cadrul cărora traseele rutiere sunt cât mai scurte cu putință; este de preferat ca acțiunea să includă servicii integrate de transport de mărfuri în interiorul țării prin transport feroviar și/sau pe căi navigabile interioare;	(c) acțiunea de transfer modal propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele;	(c) acțiunea de evitare a traficului vizează încurajarea unei eficiențe mai ridicate a transportul internațional de mărfuri pe piețele europene fără a împiedica creșterea economică, punând accent pe modificarea proceselor de producție și/sau distribuție, în felul acesta obținându-se distanțe mai scurte, factori de încărcare mai ridicați, mai puține curse fără încărcătură, reducerea fluxurilor de deșeuri, reducerea volumul și/sau a greutatea sau orice alt efect care determină reducerea semnificativă a traficului rutier de mărfuri, dar care să nu afecteze în mod	(c) acțiunea nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în interiorul fiecărui mod, contrar interesului comun;

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d) negativ producția sau forța de muncă;	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi Maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(d) acțiunea cu efect catalizator propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	(d) se așteaptă ca acțiunea AM să ducă la un transfer modal real, măsurabil și sustenabil mai ridicat decât rata de creștere estimată a transportului rutier de mărfuri, de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, pe căi navigabile interioare sau feroviar;	(d) atunci când acțiunea presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe care nu fac parte din consorțiu, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(d) acțiunea de învățare în comun propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își îndeplinească obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(e) acțiunea cu efect catalizator nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	(e) acțiunea AM propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;		(d) acțiunea de evitare a traficului propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(f) atunci când acțiunea presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe care nu fac parte din consorțiu, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	(f) acțiunea AM nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;		(e) acțiunea de evitare a traficului nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special în ceea ce privește modurile de transport alternative transportului rutier, contrar interesului comun;	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
		(g) atunci când acțiunea AM presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe care nu fac parte din consorțiu, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(f) atunci când acțiunea de evitare a traficului presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe care nu fac parte din consorțiu, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
2. Intensitatea și sfera de aplicare a finanțării	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se limitează la maxim 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 10% din totalul costurilor eligibile ale proiectului.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile AM se limitează la maxim 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 10% din totalul costurilor eligibile ale proiectului.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se limitează la maxim 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 10% din totalul costurilor eligibile ale proiectului.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se limitează la maxim 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 10% din totalul costurilor eligibile ale proiectului.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se limitează la maxim 50 % din totalul cheltuielilor necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a) Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Articolul 5 alineatul (1) litera (b) Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Articolul 5 alineatul (1) litera (c) Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Articolul 5 alineatul (1) litera (d) Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Articolul 5 alineatul (1) litera (e) Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective în baza procedurii de selecție sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
				(b) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului nu trebuie utilizată pentru susținerea activităților comerciale sau de producție care nu au legătură directă cu transportul sau distribuția.	
	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanță scurtă, transportul feroviar și pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea proiectului sau beneficiul real de mediu obținut.	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanță scurtă, transportul feroviar și pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea proiectului sau beneficiul real de mediu obținut.	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanță scurtă, transportul feroviar și pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea proiectului sau beneficiul real de mediu obținut.	(c) Asistența financiară comunitară este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare evitare de 500 de tone-kilometri sau 25 de vehicule-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea proiectului sau beneficiul real de mediu obținut.	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(d) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
3. Forma și durata acordului de subvenționare	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile AM se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se acordă pe bază de acorduri de subvenționare. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 38 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 26 de luni, care poate fi prelungită la cererea beneficiarului, în cadrul pachetului bugetar inițial, pentru o perioadă suplimentară de 26 de luni, în cazul în care se obțin rezultate pozitive pe parcursul primelor 12 luni de funcționare.
	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în cazuri	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă prevăzută de 38 de luni sau, în	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă	Asistența financiară comunitară nu se prelungește peste perioada maximă

cazuri excepționale, de 68 de luni.
cazuri excepționale, de 68 de luni.

cazuri excepționale, de 44 de luni.

prevăzută de 62 de luni,
sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.

prevăzută de 52 de luni.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
4. Pragul valorii contractuale	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune cu efect catalizator este de 30 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal sau evitare a traficului pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare;	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune AM este de 250 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de transfer modal este de 80 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii perioade a acordului de subvenționare. Acțiunile de transfer modal care vizează implementarea unui transfer către căile navigabile interioare va face obiectul unui prag special de 17 milioane de tone-kilometri sau echivalentul volumetric de transfer modal al acesteia pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii perioade a acordului de implementare	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de evitare a traficului este de 80 de milioane de tone-kilometri sau 4 milioane de vehicule-kilometri de trafic de mărfuri evitat pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de învățare în comun este de 250 000 EUR.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator	B. Autostrăzi maritime	C. Transfer modal	D. Evitarea traficului	E. Învățare în comun
	Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
5. Difuzare	Rezultatele și metodele acțiunilor cu efect catalizator trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor AM trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Nu sunt prevăzute activități specifice de difuzare pentru acțiunile de transfer modal.	Rezultatele și metodele acțiunilor de evitare a traficului trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor de învățare în comun vor fi difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.

FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

TITLUL PROPUNERII:

Modificarea Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” pentru acordarea asistenței financiare comunitare în vederea îmbunătățirii performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”)

CADRU ABM / ABB (GESTIONAREA / STABILIREA BUGETULUI PE ACTIVITĂȚI)

Domeniul (domeniile) de politică în cauză și activitatea asociată / activitățile asociate:

06: Energie și transport

06 02: Transport intern, aerian și maritim

06 01: Cheltuieli administrative ale domeniului de politică privind energia și transportul

LINII BUGETARE

06 01 04 01: Programul Marco Polo II: Cheltuieli de management administrativ

06 01 04 32: Agenția Executivă pentru Competitivitate și Inovare – subvenție Marco Polo II

06 02 06: Programul Marco Polo II

Durata acțiunii și a implicațiilor financiare:

Începere: 2010 încheiere: 2015

Caracteristici bugetare:

Linie bugetară	Natura cheltuielilor		Nouă	Contribuție AELS	Contribuție țări candidate	Rubrica PF
06 01 04 01	Neobligatorii	Nediferențiate	NU	DA	DA	1a
06 01 04 32	Neobligatorii	Nediferențiate	NU	DA	DA	1a
06 02 06	Neobligatorii	Diferențiate	NU	DA	DA	1a

SINTEZA RESURSELOR

Resurse financiare

Sinteza creditelor de angajament (CA) și a creditelor de plată (CP)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Natura cheltuielilor	Secțiunea nr.		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
----------------------	---------------	--	------	------	------	------	------	------	-------

Cheltuieli operaționale¹¹

Credite de angajament (CA)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Credite de plată (CP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Cheltuieli administrative incluse în suma de referință¹³

Asistență tehnică și administrativă (ATA)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

SUMA TOTALĂ DE REFERINȚĂ

Credite de angajament		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Credite de plată		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Cheltuieli administrative neincluse în suma de referință¹⁴

Resurse umane și cheltuieli conexe (CND)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Costuri administrative, altele decât resursele umane și costurile conexe, neincluse în suma de referință (CND)	8.2.6	e							

Costul financiar indicativ total al acțiunii

TOTAL CA, inclusiv costul resurselor umane		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
TOTAL CP, inclusiv costul resurselor umane		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

¹¹ Cheltuieli care nu intră sub incidența capitolului xx 01 din Titlul xx în cauză.

¹² O sumă de 20 milioane EUR poate fi adăugată între 2010 și 2013 pentru a reface suma neexecutată în 2008 și transferată în 2008 către un alt program

¹³ Cheltuieli care intră sub incidența articolului xx 01 04 din Titlul xx.

¹⁴ Cheltuieli care intră sub incidența capitolului xx 01 altele decât articolele xx 01 04 sau xx 01 05.

Compatibilitatea cu programarea financiară

Propunerea este compatibilă cu programarea financiară existentă.

Implicațiile financiare asupra veniturilor

Propunerea nu are implicații financiare asupra veniturilor

Resurse umane în echivalent normă întreagă (ENI) (inclusiv funcționari, personal temporar și extern) – a se vedea detaliile de la punctul 8.2.1.

Necesar anual	Anul n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 și anii următ ori
Număr total de resurse umane	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

CARACTERISTICI ȘI OBIECTIVE

Implementarea primului program Marco Polo nu îndeplinește obiectivul său de transfer modal, după cum se arată în evaluarea externă, care estimează că obiectivul privind transferul modal¹⁵ va fi atins în proporție de 64%. Această situație este coroborată cu nivelul de răspuns la cea de-a doua cerere de oferte a celui de-al doilea program Marco Polo, care indică o scădere semnificativă a transferului modal total propus. Mai mult, noile tipuri de acțiuni introduse de acest al doilea program, autostrăzile maritime și evitarea traficului, nu au atras suficiente cereri (doar 9% din propuneri în 2007 și 4% în 2008).

Au fost adoptate deja două măsuri în vederea îmbunătățirii rezultatelor programului fără ca modificarea Regulamentului să fie necesară: În primul rând, externalizarea managementului programului către o agenție executivă specializată în gestionarea proiectelor, și în al doilea rând, dublarea intensității finanțării pentru proiecte de la 1 EUR la 2 EUR pentru fiecare 500 tkm transferate sau evitate, astfel încât să atragă mai multe proiecte.

Aceste măsuri nu vor fi însă suficiente, astfel încât s-a propus revizuirea orientată a programului, care va antrena:

- o creștere suplimentară a eficienței programului,
- o distribuție mai echilibrată a suportului comunitar între diversele tipuri de proiecte,
- o simplificare substanțială a temeiului juridic și a managementului programului,

¹⁵ 12 miliarde de tkm pe an pentru MP I.

- o reducere semnificativă a costurilor administrative pentru gestionarea programului,
- un efect pozitiv în ceea ce privește beneficiile pentru zonele periferice și țările nemembre,

Valoarea adăugată a implicării comunitare, coerența propunerii cu alte instrumente financiare și eventuala sinergie

După cum se precizează în raportul de evaluare externă, programul Marco Polo reprezintă o strategie adecvată pentru a contribui la un sistem de transport eficient și sustenabil. De asemenea, programul este complementar cu alte intervenții ale CE, în special subvențiile pentru rețeaua TEN-T.

Obiectivul urmărit de măsurile propuse va spori consecvența deja existentă a obiectivelor programului cu alte politici UE.

Pentru a evita efectele negative ale mobilității în ceea ce privește creșterea substanțială a transportului de mărfuri în următorii ani, evaluarea intermediară a Cărții Albe privind politica comună în domeniul transporturilor din luna iunie 2006 propune, printre alte măsuri, continuarea politicii de transfer al transportului de mărfuri către modurile de transport cele mai puțin poluante și cele mai eficiente din punct de vedere energetic.

Transferul modal și comodalitatea reprezintă două dintre obiectivele actuale ale politicii Uniunii în domeniul transporturilor care o plasează în centrul strategiei de la Lisabona pentru dezvoltare și locuri de muncă. Setul de obiective ale politicii în domeniul transporturilor care includ transferul modal sunt, de asemenea, pe termen lung, echilibrând imperativele creșterii economice, bunăstării sociale și protecției mediului în toate opțiunile de politică.

După cum se stabilește în evaluarea intermediară a Cărții Albe privind transporturile, în afară de reflectarea permanentă asupra măsurilor de politică ce ar putea fi adoptate pe viitor, congestionarea sistemului de transport rutier european și eficiența ecologică a întregului sistem de transport sunt abordate în mod direct prin diferite măsuri care sunt în prezent implementate sau vor fi implementate în viitorul apropiat.

La nivelul statelor membre, sistemele naționale precum Ecobonus din Italia caută să soluționeze aceeași problemă numai la nivel național și pentru o perioadă limitată de timp. În orice caz, regulamentul Marco Polo stabilește un plafon pentru asistența comunitară care ia în considerare ajutorul național acordat sectorului transporturilor din acord.

Măsurile susmenționate au ca scop obținerea treptată a unei distribuții mai eficiente și mai ecologice a fluxurilor de mărfuri între diferitele moduri de transport; cu toate acestea, va fi nevoie de mai mulți ani pentru ca acestea să se materializeze și singura acțiune la nivel comunitar care urmărește să încurajeze reducerea congestionării pe termen foarte scurt este programul Marco Polo.

Obiective, rezultate preconizate și indicatori aferenți acestora care fac obiectul propunerii în cadrul gestiunii pe activități (ABM)

Se prevăd 131 de rezultate pentru o perioadă de șase ani (2010-2013), o medie de 36 de intervenții din 120 de propuneri depuse pe an. Se asigură astfel o rată de succes de aproximativ unu la trei, esențială pentru a primi propuneri de la cei mai buni actori de pe piață (a se vedea raportul ex-ante al programului Marco Polo, capitolul 7 „Consultarea părților interesate”). Intensitatea medie a asistenței financiare pentru fiecare rezultat este estimată la aproximativ 1,8 milioane EUR. Numărul de tone-kilometri care urmează a fi evitat sau transferat dinspre transportul rutier este estimat la 60 miliarde pentru perioada 2010-2013, 15 miliarde de tkm pe an.

Modalități de implementare

Management centralizat: Delegare către Agenția Executivă pentru Competitivitate și Inovare (EACI)

MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Sistemul de monitorizare

Acordarea de subvenții se va baza pe acordul standard de subvenționare al Comunităților Europene. Diferitele prevederi privind monitorizarea, informarea și auditarea acestui acord se vor aplica în totalitate.

Personalul EACI va fi implicat îndeaproape în proiecte. În funcție de caracteristicile proiectului, în planul de lucru și bugetul proiectului individual trebuie incluse „măsuri de însoțire” privind difuzarea sau monitorizarea rezultatelor.

Evaluare

S-a efectuat o evaluare externă a Programului Marco Polo II. Raportul de evaluare este disponibil pe site-ul web al DG TREN (Direcția Generală Energie și Transport) la http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Condițiile și frecvența evaluărilor viitoare

În 2011 se va desfășura o evaluare a rezultatelor înregistrate de Programul Marco Polo pentru perioada 2003-2009

MĂSURI ANTI-FRAUDĂ

Întrucât acordurile pentru toate acțiunile preconizate vor fi acorduri standard de subvenționare, se vor aplica măsurile anti-fraudă general aplicabile.

Rezultatele vor fi vizibile în mod clar și măsurabile pentru toate tipurile de acțiuni. Tipurile de subvenții vor fi directe: cheltuieli de investiții și costuri care decurg din operațiuni. Aceste elemente pot fi verificate în detaliu și există suficiente materiale și informații din proiectele PACT și Marco Polo I pentru efectuarea unei evaluări informate a pericolelor de fraudă.

Vizitele la fața locului vor reprezenta o constantă a tuturor proiectelor.

DETALII PRIVIND RESURSELE

8.1. Obiectivele propunerii din punctul de vedere al costurilor financiare

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

(Trebuie prevăzute rubrici pentru obiective, acțiuni și realizări)	Tipul realizării	Costul mediu	2010		2011		2012		2013		2014		2015		TOTAL	
			Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total	Nr. de realizări	Cost total
OBIECTIV OPERAȚIONAL Nr.1¹⁶																
Acțiunea 1: TKM transferate/evitate																
- Realizarea 1	acord	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
COST TOTAL		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Conform descrierii din partea 5.3

8.2. Cheltuieli administrative

8.2.1 Numărul și tipul de resurse umane

Tipuri de posturi		Personal care urmează să fie alocat pentru managementul acțiunii prin utilizarea resurselor existente și/sau suplimentare (număr de posturi /ENI)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Funcționari sau agenți temporari 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
Personal finanțat prin ¹⁸ articolul XX 01 02							
Alt personal ¹⁹ finanțat prin articolul XX 01 04/05							
TOTAL		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Descrierea sarcinilor care decurg din acțiune

Definirea și coordonarea programului

Reacții privind politica adresate EACI

Adoptarea programelor anuale de lucru care servesc drept decizii de finanțare

Reprezentarea Comisiei în cadrul Comitetului programului și înaintarea către acesta a măsurilor care urmează a fi adoptate acolo unde există o procedură de comitologie

Efectuarea de consultări între serviciile din cadrul Comisiei

Evaluări strategice și oferte strategice

Activități privind lansarea și adoptarea de decizii de recuperare executorii.

8.2.3 Originea resurselor umane (statutare)

Posturile sunt în prezent alocate pentru managementul programului

¹⁷ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință

¹⁸ Ale căror costuri NU sunt acoperite de suma de referință

¹⁹ Ale căror costuri sunt incluse în suma de referință

8.2.4 Alte cheltuieli administrative incluse în suma de referință (06 01 04 32 – Agenția Executivă pentru Competitivitate și Inovare – subvenția Marco Polo II)

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linie bugetară (număr și denumire)	2010	2011	2012	2013	2014	Anul 2015 și anii următori	TOTAL
1 Asistență tehnică și administrativă (inclusiv costurile cu personalul aferele)							
Agenții executive ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Alte tipuri de asistență tehnică și administrativă	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- intra muros							
- extra muros (întreținere IT)							
Total asistență tehnică și administrativă	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Costuri financiare ale resurselor umane și costuri conexe neincluse în suma de referință

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Tip de resurse umane	Anul n	Anul n+1	Anul n+2	Anul n+3	Anul n+4	Anul n+5 Și anii următori
Funcționari și agenți temporari (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Personal finanțat prin articolul XX 01 02 (auxiliar, END, agenți contractuali etc.) (se indică linia bugetară)						

²⁰ Este necesar să se facă trimitere la fișa financiară legislativă specifică agenției (agențiilor) executive în cauză.

Costul total al resurselor umane și costuri conexe (NEINCLUSE în suma de referință)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Calcul– *Funcționari și agenți temporari*

Se face trimitere la punctul 8.2.1, dacă este cazul

Anul 2010 și anii următori: 2,6 funcționari (122.000 EUR/funcționar/an)