



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 14.07.2004
COM(2004)478 végleges

2004/0157(COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról
(„Marco Polo II.”)**

(előterjesztő: a Bizottság)

INDOKLÁS

BEVEZETÉS ÉS ÖSSZEGZÉS

Az európai közlekedési rendszer jelentős kihívásokkal néz szembe az elkövetkező évtizedben. Nehéz feladat lesz a közlekedési infrastruktúra területén hosszú távú beruházásokhoz szükséges pénz előteremtése, valamint közúti áruszállítási rendszerünk összeomlásának elhárítása. 2013-ra a közúti áruszállítás több mint 60 %-os növekedése várható az Európai Unióban, a 10 új tagállamban pedig 2020-ra az áruszállítás jelenlegi mértékének megduplázódása jelezhető elő. Ennek eredménye a zsúfoltság, a környezet károsodása, a balesetek és annak veszélye, hogy csökken az európai ipar versenyképessége, mivel az ipar ellátási láncolatának irányításához költséghatékony és megbízható közlekedési rendszer szükséges.

A közúti áruszállítás teljes mértékben a fosszilis tüzelőanyagoktól függ, amelynek következtében a közlekedési rendszer kiszolgáltatott az ellátás globális mértékű változásainak. A fosszilis tüzelőanyagok nagy mértékben hozzájárulnak a CO₂-kibocsátáshoz. Ezért az Európai Unió érdeke egy energiahatékonyabb közlekedési rendszer kiépítése mind a környezetvédelem javítása, mind pedig a közlekedés gazdaságosabbá tétele szempontjából.

Ebben a helyzetben jobban ki kell használni az intermodalitás lehetőségeit. Az intermodalitás hozzájárul a már meglévő infrastrukturális és szolgáltatási források jobb kihasználásához a rövid távú tengeri hajózás, a vasút, illetve a belvízi hajózás logisztikai láncolatba való integrálása révén. Nem kell tehát addig várni egy jobb közlekedési rendszerre, míg létre nem jön egy nagymértékű infrastruktúrahálózat. Az intermodalitás napjainkban olyan lehetőséget kínál, amellyel megakadályozható az áruszállítási rendszer összeomlása.

Az európai intermodális politika gyakorlati természetű, amely már egy piacorientált programot vázol fel annak érdekében, hogy az áruszállítást a közutakról környezetbarát szállítási módok felé terelje át: az 1382/2003 tanácsi és parlamenti rendelettel létrehozott Marco Polo program (2003–2006) 100 millió eurós költségvetéssel gazdálkodik. E program célja a nemzetközi közúti áruszállítás átlagos éves növekedésének megfelelő forgalom áterelése a rövid távú tengeri hajózás, a vasút, illetve a belvízi hajózás felé.

A fentiekben említett kihívásokra válaszként a következő, 2007–2013 közötti időszakra szóló pénzügyi tervre egy megújított és átdolgozott Marco Polo II. Programot javasolnak. A jelenlegi program már bevált mechanizmusait figyelembe véve a Bizottság kétféle új cselekvést javasol: Tengeri gyorsforgalmi utak és Forgalmikiküszöbölés elnevezésű cselekvéseket. Ezeknek a cselekvéseknek a nemzetközi közúti áruszállítás csökkenéséhez kell vezetniük, ami megfelel az állampolgárok és az ipari szállítás felhasználói által támasztott elvárásoknak. A Marco Polo II. program alkalmazási köre az Európai Unió szomszédos országaira is kiterjed. Hangsúlyozza a vasúti áruszállítás szerepét és tisztázza néhány infrastrukturális intézkedés alkalmazási körét.

Független, előzetes értékelés alapján a Bizottság a 2007–2013 közötti időszakra 740 millió EUR átfogó költségvetési csomagot javasol, azaz évenként hozzávetőlegesen 106 millió EUR-t. Ez több mint 140 milliárd tonnakilométernyi közúti fuvar áterelését teszi lehetővé (ami 7 millió 1 000 kilométeres, tehergépkocsival megtett útnak felel meg), és a CO₂-kibocsátást 8 400 millió kilogrammal csökkenti.

Az elkerült környezetvédelmi kár és a kevesebb baleset, az alacsonyabb energiafogyasztás és a kisebb infrastrukturális kár tekintetében az előnyök 5 milliárd EUR-ra becsülhetők. A Marco Polo II. keretében adott 1 euro támogatás ily módon a szociális és környezetvédelmi előnyöket illetően társadalmunknak több mint 6 euro többletet eredményez.

I INTERMODALITÁS: EGY JOBB KÖZLEKEDÉSI RENDSZER IRÁNTI IGÉNY

1. Az európai közlekedési rendszer jelentős kihívásokkal néz szembe az elkövetkező évtizedben. Ezt két fontos számadat igazolja. Először is, hosszú távon hozzávetőlegesen 600 milliárd EUR-ra lesz szükség a transzeurópai hálózat megteremtéséhez elengedhetetlen infrastruktúra befejezéséhez. Másodszor, a közúti áruszállítás, amely jelenleg az európai logisztika elengedhetetlen részét képezi, 2013-ra több mint 60 %-kal növekszik a kibővült Európában, és ennek megkétszereződése várható 2020-ra a 10 új tagállam esetében. Nehéz feladat lesz a közlekedési infrastruktúra területén hosszú távú beruházásokhoz szükséges pénz előteremtése, valamint közúti áruszállítási rendszerünk küszöbön álló összeomlásának elhárítása.
2. Ezért mostantól fogva elengedhetetlen *a meglévő infrastrukturális és szolgáltatási források jobb kihasználása*.
3. Ez az intermodalitás lényege: nagyobb kihasználtságuk érdekében a közúti szállítás alternatív megoldásainak – rövid távú tengeri hajózás, vasút, belvízi hajózás – hatékonyabb bekapcsolása az ellátási láncolatba még mielőtt a stratégiai infrastruktúrák jövőbeni felállítása megtörténne vagy a közúti áruszállítási rendszer összeomlana.
4. Az intermodális politika ésszerű kezdeményezés a közúti áruszállítási ágazatra nehezedő nyomás csökkentésére. Hasznára válik mind a közúti szállításnak, mind a társadalomnak. A közúti áruszállítás alternatív megoldásai kevésbé szennyezőek, kevesebb balesetet okoznak és még mindig jelentős kapacitással rendelkeznek. A józan észre alapozva az intermodális politika aránylag alacsony költségvetési kiadásokat igénylő gyakorlati és azonnal ható megoldásokat javasol közlekedési rendszerünk javítása érdekében. Nem meglepő tehát, hogy a göteborgi Európai Tanács 2001 júniusában kijelentette: a közúti áru fuvarozás környezetbarát áru fuvarozási módok felé való forgalomátterelését elősegítő intézkedések a fenntartható közlekedés politikájának sarokkövét képezik.
5. Az intermodális közlekedés összetett közlekedési megoldás különböző gazdasági perspektívával rendelkező, gyakran eltérő kulturális példát és nemzeti mintát képviselő szereplő részvételével egy tagozódott és szűk környezetben. A Bizottság elismeri, hogy elsősorban a piaci szereplők feladata az intermodális közlekedés javítása azokon a piacokon, amelyekre szabad a belépés, és amelyek esetében a szabad verseny, valamint a kereslet-kínálat szabályai érvényesek. Azonban annak érdekében, hogy teljes mértékben kihasználhatók legyenek az intermodális közlekedés által nyújtott lehetőségek, a közúti közlekedésről az egyéb alternatív módokra való forgalomáttereléshez kapcsolódó kockázatvállalást kell ösztönözni. Napjainkban sok közlekedési vállalat működik teljes szerkezetátalakítás alatt álló piacokon. Ezen vállalatok esetében a haszonkulcs alacsony, a tervezés nehéz és a jövő bizonytalan. Ezért gyakorlati és piacorientált támogatási programok létrehozása

szükséges, amelyek segítik az intermodális ágazatot a kockázatvállalásban és a kihívással való szembenézésben: fenntartható forgalomátterelés elérése a Bizottság által 2001-ben kiadott fehér könyvben rögzített célkitűzéseknek megfelelően. Ezek a célkitűzések 2010-re a különböző közlekedési módoknak legalább a századforduló szintjén való tartására irányulnak.

6. Ezen erős, elsősorban politika érvek mellett más ok is van az intermodális opciók figyelembe vételére. Ma az európai ipar Európa-központú termelésének versenyképességét elsősorban fejlett logisztika révén tartja fenn vagy növeli, a termelést és az elosztást optimalizálva, valamint a termelési folyamatban hozzáadott értéket teremtve. Ezen fejlett ellátási láncolatok egyre inkább kiszolgáltatottak a közúti áruszállítás csökkenő megbízhatóságának és növekvő költségeinek. Az intermodális logisztikát tehát az európai termelési iparnak prioritásként kell kezelnie, amennyiben a termelési eszközöket és folyamatokat meg akarjuk tartani Európában. Az intermodális logisztikára történő összpontosítás széles lehetőséget kínál a magasan képzett munkaerő alkalmazására és a folyamat tökéletesítésére, így biztosítva azok helyben maradását. A Marco Polo program új, az előzőeknél erősebb változata az ellátási láncolat szervezőinek szóló állandó felkérés a fenntartható és versenyképes közlekedési rendszer kiépítése érdekében tett erőfeszítésekhez való csatlakozásra.

II. A JELENLEGI MARCO POLO PROGRAM: AZ ELSŐ BÁTORÍTÓ TAPASZTALATOK

7. Már 1997-ben a Bizottság piacorientált támogatási programot, nevezetesen a 2196/98 tanácsi rendelet értelmében a kombinált szállításra vonatkozó kísérleti cselekvéseket (PACT) hozott létre az áruszállításnak a közutakról való áttérelésére hivatott új intermodális szolgálatok beindítására. Ez a program ötéves időszakra 35 millió EUR költségvetéssel számol. A program külső értékelése rámutatott, hogy a kezdő támogatásokra fordított pénz igazi értéket teremtett a külső kiadásokban, mint a forgalomátterelésből származóan a szennyezés, a baleset, a zsúfoltság csökkenése következtében fellépő megtakarítások vonatkozásában. A Bizottság 2002 februári javaslata alapján a Tanács és a Parlament 2003 júliusában az 1382/2003 rendelettel létrehozta a Marco Polo programot. Ennek a programnak, amely a 2003–2006-os időszakra 100 millió EUR-al rendelkezik, rendkívül konkrét célkitűzései vannak: elősegíteni a nemzetközi közúti áruszállítás előrelátható megnövekedésének alternatív módokra való áttérelését. A program célkitűzései tehát lemérhetők, az előnyök pedig világosan kimutathatók.
8. A Marco Polo program (2003–2006) első kiválasztási eljárására 2003 októberében került sor. Ennek az eljárásnak az eredményei kimutatják a közösségi szintű támogatási program hozzáadott értékét konkrét piacorientált intermodális cselekvésekre. A közösségi költségvetésből előirányzott 15 millió EUR segítségével a közúti áruszállítás forgalomátterelésére irányuló új szolgáltatások létrehozása valósítható meg. Az előrejelzések szerint az elért forgalomátterelés a nemzetközi közúti áruszállítás várt éves növekedésénél, amit hozzávetőlegesen 12 milliárd tonnakilométerre becsülnek.¹ A Marco Polo program központi célkitűzése tehát

¹ Tonnakilométer: egy tonna teher 1 km távolságon keresztül történő szállítása.

világosan elérhető. Másodszor, a támogatás által előreláthatólag elért környezetvédelmi előnyök – szennyezés, CO₂-kibocsátás, balesetek csökkenése – pénzbeli értéke a nyújtott támogatásnál többszörösen magasabb. Végül, a piacbefektetéseket növeli az a tény, hogy a Marco Polo program keretében a projekt résztvevőitől elvárják, hogy a projekt költségeinek nagy részét, legalább 65 %-át, maguk fizessék. A 15 millió EUR-ral támogatott 2003-as kiválasztási eljárás során olyan projekteket választanak ki, amelyek együttes értéke több mint 360 millió EUR.

9. A programra történő nyilvánvaló túljelentkezés negatívumként tekinthető. A 2003-as kiválasztási eljárás során a Bizottsághoz beérkezett támogatható javaslatokra kért támogatás mértéke 182 millió EUR volt, amikor a teljes költségvetés 15 millió EUR. A támogatás aránya tehát 10 % alatt van, ami rossz. Ilyen alacsony támogatási arány elriasztja a társaságokat a jó javaslatok benyújtásától, mivel úgy tekinthetik, hogy a javaslatuk elkészítésével az idejüket vesztegetik.
10. Egyrészt az a következtetés vonható tehát le, hogy a jelenlegi Marco Polo program mechanizmusai és célkitűzései jól megalapozottak, és széles körben folytatandók a következő pénzügyi terv keretében is. Másrészt az is megállapítható hogy a program költségvetési eszközei elégtelenek az összes jó javaslat támogatásához. Ez pedig elveszített lehetőségeket jelent egy jobb közlekedési rendszer rovására.

III. ELŐZETES ÉRTÉKELÉS ÉS KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL

11. Az értékelési technikák és rendszerek jelenleg alkalmazható legjobb gyakorlatai alapján független szakértők egy csoportja elvégezte a Marco Polo II. program 2007–2013-as időszakra való megújításának előzetes értékelését. A szakértők áttekintették a piac igényeit, a támogatási programok legjobb európai gyakorlatait, és nagy hangsúlyt helyeztek a költségvetési szükségletekre, a hatásvizsgálatra és a költséghatékonyságra. A 2004 júniusában véglegesített értékelésnek szintén szerves részét képezték az érdekelt felekkel folytatott konzultációk.
12. Ez a javaslat teljes mértékben tekintetbe veszi a független szakértők értékelő munkáját és ajánlásait. E ténytet megfelelőképpen tanúsítja az e javaslathoz mellékelt pénzügyi kimutatás.
13. A következő fő következtetéseket érdemes szem előtt tartani:
 - a) A Marco Polo II. program hosszú távú, kulcsfontosságú célkitűzéseinek elérése érdekében a program alkalmazási körét ki kell szélesíteni, a költségvetést pedig ennek megfelelően – költséghatékony módon – meg kell emelni.
 - b) A Marco Polo II. javaslat az alternatív eszközökkel szemben jelentős saját erősségekkel bír. A program középtávon életképes, intermodális szolgáltatásokat létrehozó vállalatoknak nyújtott közvetlen támogatásokon alapuló rendszere az intermodális szállítás közfinanszírozásának jelenleg elérhető leghatékonyabb módszere.
 - c) A Marco Polo II. javaslat teljes mértékben illeszkedik az EU és a tagállamok egyéb kezdeményezéseire.

- d) Tekintettel a Marco Polo II. program meghatározott és visszaellenőrizhető célkitűzéseire, a szükséges költségvetés objektív módon számítható ki és úgy tagolható, hogy az a társadalom szempontjából számtalan előnyt generáljon.

IV. JAVASLAT A MÁSODIK – „MARCO POLO II.” (2007–2013) – PROGRAMRA

14. A Marco Polo program megújítására irányuló javaslat alapvetően nem változtatja meg a program természetét és annak eljárásait. Sőt, a jelenlegi három cselekvési típus (forgalomátterelési, katalizáló hatású és közös tanulási cselekvések) – alapvetően ugyanazon, a jelenlegi programban is alkalmazott finanszírozási feltételek és követelmények mellett – továbbra is fennmarad. Van azonban két új elem. Ezek azért szükségesek, hogy a Marco Polo teljes mértékben teljesíthesse a fenntartható közlekedéspolitika keretében felállított átfogó stratégiai célkitűzéseket:

a) Nagyobb földrajzi lefedettség

15. Napjainkban Európa – és nem csak az „EU-25”, a 25 tagállamú unió – az integrált közlekedési piac irányába halad, ideértve a további tagjelölteket is. Ugyanígy, az EFTA és EGT országok, a keleti szomszédok (különösen Oroszország, Belarusz és Ukrajna), a Balkán és a földközi-tengeri térség is a közlekedési szolgáltatások integrált, kiterjedt és felemelkedőben lévő piacának a résztvevői. A termelési és ellátási láncok nem szakadnak meg az EU-25 határán.
16. Azért, hogy az EU közlekedési rendszere környezetbarátabbá váljon, az EU-n kívül is figyelembe kell venni a közúti szállítás alternatíváit és intermodális lehetőségeit. Bebizonyosodott, hogy ha az EU-n kívül a szállítmány egyszer távolsági tehergépkocsira kerül, az EU-n belül igen nehéz a közúti szállítás alternatíváit tekintetbe venni. Emiatt ez a javaslat lehetővé teszi a „szélesebb Európa” vállalatainak részvételét, amennyiben országaik – az Európai Uniónak se nem tagjai, se nem csatlakozásra jelöltek/tagjelöltjei – külön megállapodást kötöttek az EU-val, amely a programköltségvetéshez való hozzájárulásukat is tisztázza.

b) Új cselekvési típusok

17. A szállításról szóló fehér könyvben (2001) meghatározott célkitűzésekkel összhangban a jelenlegi Marco Polo program célul megkezdte a nemzetközi közúti teherszállítás átlagos éves forgalomműveletének alternatív szállítási módokra való áttérítését. Ez a célkitűzés – noha már elég nagyra törő – , nem lehet intermodális politikánk végső célja. Az európai polgárok és az iparág egyáltalán nem elégedett a közúti szállítási rendszerrel, mert a forgalomtorlódások jelenleg az európai bruttó hazai termék 0,5 %-át emésztik fel. Nem elégedettek továbbá a szállítási rendszerrel, mert az majdnem teljes mértékben az egyre inkább behozatalra szoruló fosszilis tüzelőanyagoktól függ és felelős a gyorsan növekvő CO₂-kibocsátásért, amely a klímaváltozást/üvegházhatást okozó gázok egyike.

Emiatt a következő Marco Polo programnak nagyságrendekkel előrébb kell lépnie a *nemzetközi közúti teherszállítás átfogó csökkentése* irányában. Ezt a korábbi megközelítésre alapozva, és két új elemmel megerősítve teszi:

Tengeri gyorsforgalmi utak

18. A szállításról szóló 2001. évi fehér könyv felvetette az olyan, kitűnő minőségű logisztikai szolgáltatások – a könyv „tengeri gyorsforgalmi utaknak” nevezte el – létrehozásának ötletét, amelyek a rövid távú tengeri hajózásra alapulnak, hiszen ezt minőségi jellegzetességei miatt a szárazföldi gyorsforgalmi utakkal lehet összehasonlítani. Ez további kapacitásokat biztosítana a tengeri szállításnak a közúti szállítással való verseny folytatására, és ezáltal elősegítené a forgalomáttérélést. A transzeurópai közlekedési hálózatok 2004. április 29-én elfogadott új iránymutatásainak 12a. cikke ezt az elképzelést a létrehozandó hálózati infrastruktúra tekintetében tovább pontosítja. A Marco Polo programnak ehhez az elképzeléshez kell kapcsolódnia. Emiatt a Bizottság a tengeri gyorsforgalmi szolgáltatásokra vonatkozóan megfelelően nagyra törő célokat javasol. Például Franciaország és Spanyolország között tengeri gyorsforgalmi utat kell létrehozni a Pireneusokban tapasztalható közúti torlódások elkerülése céljából; Olaszország és Spanyolország viszonylatában hasonló kezdeményezések jöhetnek szóba.
19. Tekintetbe véve a tengeri gyorsforgalmi utak kialakításának nagyságrendjét, a Marco Polo projekteknek a jelenlegi katalizáló hatású és forgalomáttérelési cselekvéseknél jóval többet kell elvégezniük. Ez utóbbiak a közúti forgalom várt növekedésének más szállítási módokra való áttérelését célozzák meg. Ezzel szemben a tengeri gyorsforgalmi utak cselekvéseinek egyszerűen *(adott időszakra és közlekedési folyosóra nézve) alacsonyabb szintű közúti forgalmat* kell eredményezniük. E magas közösségi hozzáadott-érték és az európai polgárok számára egyértelműen kézzelfogható előnyök a Bizottság fokozott hozzájárulását garantálják, amely a hajófuvarozókat, szállítókat és infrastruktúra-szolgáltatókat magában foglaló nagy konzorciumok által gondosan megszervezett projektekre támaszkodik. Az 5. cikk (2) bekezdése és a 2. cikk i) pontja részletezik a koncepciót.

Forgalomkiküszöbölő cselekvések

20. Az intermodális szállításhoz való folyamódás a szállítás iránti *kereslet* növekedését strukturálisan nem érinti. Siker esetén kiegyenlítettebbé teszi a kereslet növekedését. Ebben az értelemben az intermodális szállítási politika még nem foglalkozik a következő kihívással, amellyel a fenntartható szállítási rendszer érdekében kell szembenéznünk: Hogyan kezelhető majd a szállítás iránti kereslet a versenyképesség és a jólét sérelme nélkül?
21. Ideje aktívabban bevonni a termelő szektort és a logisztikai rendszereket a fenntartható fejlődés cselekvéseinek egységes stratégiájába. A termelési, ellátási és megrendelési gyakorlat sémáit javítani kell az ipari termelés szállítás-intenzitásának növelése érdekében. A Bizottság ezért forgalomkiküszöbölési cselekvéseket javasol. Maga az iparág kezdett ezzel a kérdéskörrel foglalkozni, főként az ellátási láncok racionalizálása, valamint a közúti szállítás forgalmazási és szállítási költségeinek csökkentése céljából. Ilyen módon az iparág hatékonyságjavító intézkedései és a szállítás negatív hatásainak – az egyszerű forgalomkiküszöbölés általi – csökkentésére irányuló politikai szándék meglepő módon egymásra talál.
22. A cselekvéseknek az 5. cikk (4) bekezdésében bemutatott két eleme figyelemre méltó. Először is, itt is van egy mennyiségi célkitűzés: adott ellátási láncban a

tonnára vagy járműre vetített kilométerek számának 10 %-kal való csökkentése. E csökkenést nem a termelés vagy foglalkoztatottság csökkentésével kell elérni abból a célból, hogy a gyárakat bezáró vállalatokat ne kelljen támogatásban részesíteni.

c) Tisztázandó kérdések

23. A javaslat emellett két fontos kérdéskört is tisztáz, egyrészt a vasúti ágazat elsőbbségi cselekvéseinek kérdését, másrészt pedig a Marco Polo program keretében történő infrastruktúra támogatás terjedelmét alkalmazási kör.

Vasúti szinergiák létrehozása

24. Az átfogó intermodalitás-stratégiával összhangban nagy hangsúlyt kellene fektetni a vasúti teherszállítás ágazatának valamennyi cselekvésére a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználásának céljából. Például nemzetközi vasúti teherszállítási hálózatokat lehetne létrehozni, ahol sebes teherszállító vonatok közlekednének a fogyasztási javaknak vagy expressz küldeményeknek fenntartott vonalakon. Az új logisztikai megközelítéseknek és az új technológiai megoldásoknak köszönhetően megemelt terhelési tényezők is szóba jöhetnek. Ezt az 5. cikk (1) bekezdése mutatja be.

A kiegészítő infrastruktúrák támogatása

25. A jelenlegi Marco Polo programban már szerepel az ún. „kiegészítő infrastruktúrák” korlátozott mértékű támogatása. Ezek olyan infrastruktúrák, amelyek szükségesek és elégségesek a Marco Polo program által megcélzott szolgáltatásokkal összefüggő cselekvések célkitűzéseinek eléréséhez. A jelenlegi Marco Polo program első pályázati felhívása rávilágított arra, hogy a szolgáltatások sikerét előmozdító infrastruktúrák iránti iparági kereslet jelentős. A jelen javaslat következképpen lehetővé tesz némi rugalmasságot. A javaslat II. melléklete a támogatható infrastrukturális intézkedésekre vonatkozóan időbeli és projektfüggő kritériumokat szab és azt is világossá teszi, hogy egy adott infrastrukturális elem nem részesülhet egyszerre mind a Marco Polo, mind pedig a transzeurópai közlekedési hálózatok program nyújtotta támogatásban.
26. Az infrastruktúrák támogatásának kereslet-vezérelt típusa és a transzeurópai közlekedési hálózatok program támogatási eszköze között nincsenek átfedések. Sőt, a programok támogatási megközelítései lényegükben különböznek egymástól. A transzeurópai közlekedési hálózatok az európai *infrastruktúra* hálózat felépítésének eszközei, olyan hosszú távú célokkal, mint a belső piac fejlesztése, valamint a gazdasági és társadalmi kohézió előmozdítása. E szempontok túlnyomórészt hiányoznak a Marco Polo programból. Ez egy – a szállítási *szolgáltatásokon* keresztül elért fenntartható forgalomátterelésre összpontosító – piacorientált, kereslet-vezérelt eszköz. A Marco Polo kedvezményezettjei kizárólag a rövid- és közép távú üzleti célok elérésére törekvő vállalkozások, míg a transzeurópai közlekedési hálózatokban a tagállamok és a hatóságok játszanak uralkodó szerepet.
27. A Marco Polo keretében finanszírozott projektek kevésbé költségesek és a végrehajtásukhoz szükséges időtartam jóval rövidebb a transzeurópai közlekedési hálózatok projektjeihez képest. Például, egy – a Marco Polo programban támogatásban részesített, a tengeri gyorsforgalmi utak projekt keretében társfinanszírozott – tengeri szolgáltatáshoz képest egy vasúti alagút megépítése a

Pireneusokon keresztül legalább 15 évet venne igénybe és több milliárd euróba kerülne.

V. A CIKKEKKEL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

Az **1. cikk** ismerteti a program célkitűzését. Ez a cikk majdnem azonos a jelenlegi rendelet 1. cikkével. Azonban kijelenti, hogy a nemzetközi közúti teherszállítás várható éves összesített növekményénél „lehetőleg nagyobb volumenű” forgalmat kell sokkal inkább környezetbarát szállítási módokra áttéríteni.

A **2. cikk** meghatározza a rendelet leggyakrabban használt kifejezéseit. A leglényegesebb változások az új cselekvésekkel kapcsolatos („Tengeri gyorsforgalmi utak” és a „Forgalomkiküszöbölés”) fogalom-meghatározásokkal.

A **3. cikk** a program földrajzi kiterjedését tárgyalja. Egyértelműen megállapítja, hogy a csatlakozásra nem jelölt és a nem tagállamok is részt vehetnek a programban, amennyiben az Európai Unióval szomszédosak és megkötik a megfelelő megállapodásokat.

A **4. cikk** meghatározza a jogosult pályázó fogalmát; ez a cikk megegyezik a jelenlegi rendelet 4. cikkével.

Az **5. cikk** felsorolja az öt támogatható cselekvést. A cselekvések két új típusán kívül különleges szerep jut a vasút piaca katalizáló hatású cselekvéseinek. A jelenlegi cselekvési típusok csaknem változatlanok maradnak. Ahogy azt az 5. cikk (6) bekezdése bemutatja, a támogatás technikai feltételeit, a támogatás hatókörét és intenzitását, a szerződés futamidejét, a küszöbértékeket és a terjesztési kötelezettségeket a rendelet I. melléklete tartalmazza ; ezek a feltételek javarészt megegyeznek a jelenlegi program feltételeivel. Az 5. cikk (6) bekezdésében ugyancsak említett II. melléklet tisztázza a kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit.

A **6. cikk** ismerteti, hogy a projektek előterjesztésének és kiválasztásának részletes szabályait a Bizottság teszi közzé a szükséges rugalmasság, illetve a szabályok alkalmazásának érdekében.

A **7. cikk** tisztázza az állami támogatás illetve a Marco Polo támogatás szerepét.

A **8. és 9. cikk** a javaslatok benyújtására, valamint azok többlépcsős kiválasztás során történő értékelésére vonatkozik.

A **10. cikk** az irányítóbizottsági eljárásra, mint a programirányítás alapvető komitológiai szabályaira hivatkozik.

A **11. cikk** ismerteti az elkövetkező pénzügyi eljárások pénzügyi referencia összegét. Az előzetes értékelés során folytatott részletes felmérés alapján a 2007–2013 közötti hét éves időszakra nézve 740 millió EUR a javasolt összeg, amely nagyjából évi 106 millió EUR-nak felel meg.

A **12. cikk** keretösszeget biztosít a kísérő intézkedések és a rendelet végrehajtása független értékelésének céljából.

A **13. cikk** meghatározza a Közösség pénzügyi érdekei védelmének szabályait.

A **14. cikk** meghatározza a Bizottság tájékoztatási kötelezettségeit az irányítóbizottsággal szemben, és azt javasolja, hogy a Bizottság a jelenlegi Marco Polo I. programról 2007. június 30-ig értékelő jelentést készítsen.

A **15. cikk** előírja az 1382/2003 rendelet hatályon kívül helyezését, amely 2003-tól kezdődően a Marco Polo program jogalapját képezi. E rendelet tervezett élettartama 2010-ig terjed (*ld.* az 1382/2003 rendelet 1. cikkét). Annak érdekében, hogy egyértelmű legyen, melyik eszközt kell 2006. december 31. után alkalmazni, az új eszköz alkalmazhatóságának időpontjával kezdődően, azaz 2007. január 1-jétől hatályon kívül kell helyezni az 1382/2003 rendeletet. Az általános jogelvekkel összhangban az 1382/2003 rendelet szerint támogatott cselekvéseket továbbra is e rendelet rendelkezései és eszközei szabályozzák, akkor is, ha működési és pénzügyi időtartamuk belenyúlik a 2006. december 31-et követő időszakba.

A **16. cikk** a rendelet hatályba lépését szabályozza. Annak érdekében, hogy az 1382/2003 rendelet és az új eszköz ne legyenek egyidejűleg hatályosak – ami alkalmazási problémákhoz vezetne – az új eszköz hatályba lépésének az 1382/2003 rendelet hatályon kívül helyezésével egy időben kell történnie. Emiatt a 16. cikk meghatározza, hogy az új rendelet 2007. január 1-jén lép hatályba.

MELLÉKLET

KÖZÖSSÉGI HOZZÁADOTT ÉRTÉK, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

– *Mik a tervezett intézkedés célkitűzései a Közösség kötelezettségeivel kapcsolatban?*

A Szerződés 71. cikke (1) bekezdésének (c) pontja alapján a Közösség közlekedési politikája olyan intézkedéseket foglal magában, melyek célja a közlekedésbiztonság fejlesztése és minden egyéb, megfelelő rendelkezés elfogadása. Továbbá, a Szerződés 2. cikke és 3. cikke (1) bekezdésének (1) albekezdése alapján a Közösségnek kötelessége egy környezetvédelmi politika által elősegítenie a környezet minőségének javulását.

A tervezett intézkedés célkitűzése a közutak túlterheltsége elleni küzdelem és a teherszállítási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javítása a rövid távú tengeri hajózás, a vasút és a belvízi utak hatékonyabb kihasználása által. A tervezett intézkedésnek segítenie kell legalább a nemzetközi közúti teherszállítás várható összesített növekedési volumenét áttekinteni a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra. Ez hozzájárul a közlekedés fokozottabb biztonságához, illetve az egész közlekedési rendszer jobb környezetvédelmi teljesítményéhez.

– *Az intézkedés a Közösség kizárólagos hatáskörébe esik, vagy a hatáskör megoszlik a tagállamok között?*

A Szerződés 71. cikkének (1) bekezdése szerint a hatáskör megoszlik a tagállamok között. A tengerhajózási ágazat programba történő belefoglalásának jogi alapja a 80. cikk (2) bekezdése.

– *Mi a probléma közösségi dimenziója?*

A közúti teherszállítás által okozott túlterheltség problémájával különböző mértékben minden tagállam szembesül. A közúti teherszállítás jelentős része, mintegy 20%-a nemzetközi. Ez a szegmens növekszik a leggyorsabb ütemben. A tagállamok egymagukban nem képesek a lehető legjobb módon megoldani a nemzetközi közúti teherszállítás állandó növekedéséből fakadó problémát. A nemzetközi konzorciumok által megvalósított nemzetközi irányultságú projektek sokkal inkább képesek elérni azt a jelentős és tartós forgalomátterelést, ami a kiegyensúlyozott közlekedési rendszerhez szükséges az Európai Unióban. A nemzeti intézkedések sokkal hamarabb kimerülnek és egyszerűen nem képesek ugyanazt a hatást kiváltani. Ezért egyértelmű közösségi dimenziója van a problémának.

A tervezett intézkedés a piaci korlátok csökkentését célzó projektek pénzügyi támogatását is magában foglalja. Ennélfogva hozzájárul a belső piac kialakulásához a közlekedési ágazatban.

Közösségi szinten gyakorlati eszköz kialakítására van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a rövid távú tengeri hajózás, a vasút és a belvízi hajózás versenyképességét ne sújtja az a tény, hogy a közúti teherszállítás nem fizeti meg a társadalomnak okozott minden költséget.

- *A tagállamok nem képesek megfelelően megvalósítani a célkitűzéseket?*

Pusztán országos vagy regionális szinten a közúti zsúfoltság csökkentésének célkitűzése hatékonyan megoldható a tagállamok részéről. A nemzetközi közúti szállítás által okozott túlterheltség csökkentése azonban a tagállamok által nem érhető el kielégítő módon. Itt közösségi kezdeményezésre van szükség. Ha a nemzetközi nem-közúti szállítási szolgáltatások elősegítése egyedül a tagállamokra marad, az összehangolatlan és esetleg párhuzamos finanszírozás miatt különösen nagy lesz a verseny elfogadhatatlan mértékű torzulásának a veszélye.

- *Mi a közösségi vagy nemzeti eszközökkel elérhető leghatékonyabb megoldás? Milyen különleges hozzáadott értéket képvisel a tervezett közösségi intézkedés és mi volna a költsége a cselekvés elmaradásának?*

Amint fentebb elhangzott, a közösségi eszközök hatékonyabban csökkentik a nemzetközi közúti teherszállítást, mint a tagállamok intézkedései önmagukban. A tervezett intézkedés különleges hozzáadott értéke az, hogy kereteket biztosít a közlekedési és logisztikai ágazatnak a közlekedés belső piacának működését akadályozó szerkezeti problémák megoldásához. Semmilyen meglévő vagy tervezett intézkedés nem nyújt ilyen kereteket. Nincs másik közösségi program, amely a közlekedés jobb környezetvédelmi teljesítményéhez vezetve kínálna támogatást a logisztikai piac teljesítményének a javításához.

E közösségi beavatkozás nélkül úgy becsüljük, hogy az európai utakon több mint 140 milliárd tonnakilométerrel növekszik majd a nemzetközi közúti teherszállítás a következő pénzügyi terv időszakában (2007–2013). Ez több mint 7 millió, 1000 kilométeresnél hosszabb teherautó-utat jelent, ami a tipikus nemzetközi közúti szállítási távolság Európában. Ha a Közösség a kijelölt költségvetés segítségével segíthet elterelni e milliányi teherautó-utat a közutakról, akkor a közösségi támogatásként elköltött minden egyes euró körülbelül 6 eurónyi környezetvédelmi nyereséget generál a megtakarított externális költségek (környezetszennyezés, balesetek stb.) révén.

- *A közösségi cselekvés eszközei arányosak -e a célkitűzésekkel?*

A tervezett intézkedés célkitűzése a közvetlen és azonnali hozzájárulás a teherszállítás és a logisztikai szolgáltatások piacán a közutak zsúfoltsága csökkentéséhez és a teherszállítás környezetvédelmi teljesítménye javításához.

Mi a legmegfelelőbb aktus a célkitűzések eléréséhez? (Ajánlás, pénzügyi támogatás, kölcsönös elismerés, jogszabály stb.).

Ezeknek a célkitűzéseknek az eléréséhez egy parlamenti és tanácsi rendeleten alapuló pénzügyi támogatás a legmegfelelőbb eszköz. Az EU közlekedési piacának szabályozó keretrendszere ma már nagyrészt a helyén van. A piac szerkezeti akadályainak leküzdéséhez most az ágazat gyakorlati és pénzügyi támogatására van szükség. Ezen túlmenően testre szabott pénzügyi támogatás biztosíthatja, hogy a rövid távú tengeri hajózás, a vasút és a belvízi hajózás versenyképességét ne sújtja az a tény, hogy a közúti teherszállítás nem fizeti meg a társadalomnak okozott valamennyi költséget.

Jogszabály esetében az alkalmazási kör, az időtartam és az intenzitás nem nagyobb-e a szükségesnél?

A tervezett eszköz alkalmazási köre nagyobb a jelenlegi Marco Polo programénál. Az alapvetően tágabb alkalmazási körre szükség van a nagyra törő forgalomátterelési célok eléréséhez, illetve a közúti forgalom átfogó csökkenése beindításához. A tervezett intézkedés időtartamát – a következő pénzügyi tervvel összhangban – a 2007 és 2013 közötti időszakra határozták meg.

Általános szabály, hogy a közösségi pénzügyi támogatásnak parlamenti és tanácsi rendeleten kell alapulnia. A tervezett intézkedés a pénzügyi támogatás leglényegesebb szabályainak megalkotásáról rendelkezik anélkül, hogy túlságosan a részletekbe bocsátkozna. A részletes végrehajtási szabályokat a Bizottság a rendelet 6. cikke alapján alkotja majd meg.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**az árufuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról
(„Marco Polo II.”)
EGT vonatkozású szöveg**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára²,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére³,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére⁴,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően⁵,

mivel:

- (1) A a közös közlekedési politikáról 2001 szeptemberében kiadott bizottsági fehér könyv a kiegyensúlyozott közlekedési rendszer kialakításának gyakorlati és hatékony módjaként az intermodalitás kifejlesztését hangsúlyozza, és e stratégia fontos elemeként tengeri gyorsforgalmi utak, azaz jó minőségű, integrált, intermodális tengeri opciók kialakítását javasolja. Az Európai Tanács 2001. június 15-én és 16-án Göteborgban tartott ülésén a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé nyilvánította az egyes közlekedési módok közötti arányok újbóli kiegyensúlyozását. Továbbá 2002. március 15-én és 16-án tartott ülésén az Európai Tanács hangsúlyozta a több régióban – kiemelve az Alpok, a Pireneusok és a Balti-tenger régióját – meglévő szűk közlekedési keresztmetszeteknél tapasztalható túlterheltséget csökkentésének szükségességét, – jelezve, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak útvonala szerves és fontos része a transzeurópai közlekedési hálózatnak. Az intermodalitás további fejlesztésének központi eszköze egy olyan, piaci ösztönzésű finanszírozási program, amelynek a tengeri gyorsforgalmi utak létrehozását külön támogatnia kell.

² HL C [...] [...], [...] o.

³ HL C [...] [...], [...] o.

⁴ HL C [...] [...], [...] o.

⁵ Az Európai Parlament ... véleménye, a Tanács ... közös álláspontja, valamint az Európai Parlament ... határozata.

- (2) Ha nem kerül sor határozott intézkedésre, az európai közúti teherszállítás 2013-ig mintegy 60%-kal nő. Ennek hatására a nemzetközi közúti áruszállítás volumene 2007 és 2013 között az Európai Unió 25 tagállamát tekintve évente mintegy 20,5 milliárd tonnakilométerrel növekedne, negatív következményekkel a balesetek, a túlterheltség, az ellátási lánc, valamint a logisztikai rendszerek megbízhatósága, valamint a környezeti károk vonatkozásában.
- (3) Annak érdekében, hogy a közúti szállítás ilyen mértékű növekedésével meg lehessen birkózni, a rövid távú tengeri hajózást, a vasutat és a belvízi hajózást a mainál nagyobb mértékben kell alkalmazni, és a közutak zsúfoltságának csökkentése érdekében ösztönözni kell a közlekedési és logisztikai ágazat további, nagyhatású kezdeményezéseit.
- (4) Az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról, (a Marco Polo program)⁶ szóló, 2003. július 22-i 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet által létrehozott programot ezért a nemzetközi közúti szállítások tényleges csökkentésére irányuló új cselekvésekkel kell megerősíteni. A Bizottság ezért egy erőteljesebb programra (a továbbiakban: „Marco Polo II. program” vagy „a program”) tesz javaslatot a Közösségen belül az intermodalitás megerősítése, a közutak túlterheltségének csökkentése, valamint az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavítása érdekében. E cél érdekében a programnak támogatnia kell az áruszállítás, a logisztika és a többi, kapcsolódó piac területén végrehajtandó cselekvéseket. Segítenie kell áttekinteni legalább a nemzetközi közúti teherszállítás várható összesített növekedési volumenét – de ha lehet, ennél nagyobb részt – a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve e szállítási módok valamely olyan kombinációjára, amelyben a közúti szállítás a lehető legrövidebb. Az 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján működő jelenlegi Marco Polo program helyébe ezért új programnak kell lépnie.
- (5) A Marco Polo II. program különféle cselekvéseket foglal magában, melyeknek hozzá kell járulniuk a mérhető és fenntartható forgalomáttereléshez, és az intermodális piacon belüli jobb együttműködéséhez. A továbbiakban a Marco Polo II. programnak a nemzetközi közúti áruszállítás tényleges csökkenéséhez is hozzá kell járulnia.
- (6) A Marco Polo II. program keretében finanszírozott cselekvéseknek földrajzi szempontból nemzetközi jellegűnek kell lenniük. A cselekvések európai dimenziójának tükrözése érdekében a projekteket különböző országokban létrehozott vállalkozásoknak, konzorcium formájában kell benyújtaniuk.
- (7) A pályázóknak a jelenlegi piaci igényeknek a leginkább megfelelő új, vagy adott esetben már létező projekteket kell benyújtaniuk. A támogatható intézkedések túlzottan merev meghatározásával nem szabad elriasztani a megfelelő projekteket.
- (8) Előfordulhatnak olyan esetek, amikor valamely létező szolgáltatás továbbfejlesztésének haszna a további forgalomátterelés, a minőség, a környezet és az életképesség előnyei szemszögéből legalábbis felér valamely, nagy költséggel létrehozandó új szolgáltatás beindításából esetlegesen származó haszonnal.

⁶ HL L 196., 2003.8.2.

- (9) Az átláthatóság, a tárgyilagosság és a világos körülhatárolás érdekében a forgalomátterelési cselekvések beindítására nyújtandó támogatásnak a társadalmi költségeknek a kizárólag közúti szállítás helyett a rövid távú tengeri hajózásnak, a vasútnak, valamint a belvízi hajózás igénybevétele általi megtakarításán kell alapulnia. Ezért a rendelet minden 500 tonnakilométernyi közúti fuvar átterelésére vonatkozóan 1 euró indikatív pénzügyi támogatást ír elő.
- (10) A nyilvánosság és az átláthatóság biztosítása érdekében a program valamennyi cselekvésének az eredményét megfelelő módon közzé kell tenni.
- (11) A kiválasztási eljárás során, illetve a cselekvések tartama alatt biztosítani kell, hogy a kiválasztott cselekvések valóban hozzájáruljanak a közös közlekedési politikához, és ne okozzák a verseny közösségi érdekekkel ellentétes torzulását. A Bizottságnak ezért értékelnie kell mindkét program végrehajtását. Legkésőbb 2007. június 30-ig be kell nyújtania a Marco Polo program 2003–2006 közötti eredményeire vonatkozó értékelő jelentését.
- (12) Mivel a Marco Polo II. program célkitűzését a tagállamok nem tudják kielégítő módon megvalósítani, és ezért a program alkalmazási köre okán az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben megállapított arányosság elvével összhangban, ez a rendelet nem lép túl azon, ami a fenti célkitűzés eléréséhez szükséges.
- (13) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak⁷ megfelelően kell elfogadni.
- (14) Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a költségvetési fegyelemről és a költségvetési eljárás fejlesztéséről szóló, 1999. május 6-i Intézményközi Megállapodás 33. pontja értelmében ez a rendelet a program teljes időtartamára vonatkozóan kialakítja a költségvetési hatóság számára fő hivatkozási pontként szolgáló pénzügyi kereteket..
- (15) A Marco Polo program folytonosságának és átláthatóságának megőrzése érdekében átmeneti rendelkezéseket kell elfogadni a szerződésekre és a kiválasztási eljárásra vonatkozóan..

⁷ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet finanszírozási eszközt (a továbbiakban: „Marco Polo II. program” vagy „a program”) hoz létre abból a célból, hogy csökkentse a túlterheltséget, javítsa a közlekedési rendszer környezetvédelmi teljesítményét, valamint megerősítse a forgalomátterelést ily módon hozzájárulva egy hatékony és fenntartható közlekedési rendszer kiépüléséhez. A program 2007. január 1-jétől 2013. december 31-ig tart.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

- (a) „cselekvés”: vállalkozások által megvalósított valamennyi olyan projekt, amely hozzájárul a tagállamok és a részt vevő országok területén a közúti szállítási rendszer túlterheltségének csökkentéséhez és/vagy az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javításához;
- (b) „kísérő intézkedés”: minden jelenlegi vagy jövőbeni cselekvést előkészítő vagy támogató intézkedés, többek között a közzétételi tevékenységek, a projektek figyelemmel kísérése és értékelése, valamint a statisztikai adatok gyűjtése és elemzése; a termékek, folyamatok vagy szolgáltatások forgalomba hozatalára irányuló intézkedések, a marketingtevékenységek és az értékesítés-ösztönzések nem minősülnek kísérő intézkedésnek;
- (c) „kísérő infrastruktúra”: a cselekvések célkitűzései eléréséhez szükséges és megfelelő infrastruktúra, ideértve az áru- és személyszállítás létesítményeit.
- (d) „katalizáló hatású cselekvés”: olyan innovatív cselekvés, amelynek célja az áru fuvarozási piac olyan, közösségi jelentőségű strukturális korlátjainak a lebontása, amelyek hátráltatják a piacok hatékony működését, a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás versenyképességét és/vagy az e szállítási módokat alkalmazó szállítási láncok hatékonyságát, beleértve a szükséges infrastruktúra módosítását vagy létrehozását is; e fogalommeghatározás alkalmazásában „strukturális piaci korlát” az áru fuvarozási láncok megfelelő működésének valamennyi, nem szabályozáshoz kötődő, tényleges és nem ideiglenes jellegű akadályát jelenti;
- (e) „közös tanulási cselekvés”: minden olyan cselekvés, amelynek célja, hogy a teherfuvarozási lánc elemeinek együttműködését javítsa a munkamódszerek és eljárások szerkezeti jobbítása érdekében, a logisztikai követelményeket figyelembe véve;

- (f) „közeli harmadik ország”: bármely olyan ország, amely a Közösségnek nem tagállama vagy tagjelölt országa, a Közösséggel közös határa van, vagy az Európai Unióval határos zárt tengeren vagy félig zárt tengeren lévő partszakasszal rendelkezik.
- (g) „konzorcium”: bármely olyan megállapodás, amelynek révén legalább két vállalkozás közösen hajt végre valamely cselekvést és osztozik annak kockázatain;
- (h) „forgalomátterelési cselekvés”: bármely olyan cselekvés, amely közvetlenül és azonnal fuvart terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve a szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációja anélkül, hogy katalizáló hatású cselekvés volna;
- (i) „tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés”: bármely innovatív cselekvés, amely közvetlenül fuvart terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, illetve a vízi és más szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációjára, ideértve kiegészítő infrastruktúra módosítását vagy létrehozását egy igen nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális vízi szállítási szolgáltatás megvalósítása érdekében, valamint integrált, háztól-házig történő szolgáltatás céljából nem közúton történő, hátszági teherszállítást
- (j) „forgalmat kiküszöbölő cselekvés”: bármely innovatív cselekvés, amely a termelési logisztikába integrálja a szállítást, hogy a közúti teherszállítás jelentős százalékát kiküszöbölje, miközben szinten tartja a termelési kibocsátást és a munkaerőt a Közösség területén, ideértve kiegészítő infrastruktúra és felszerelés módosítását vagy létrehozását;
- (k) „előkészítő intézkedés”: valamely katalizáló hatású, tengeri gyorsforgalmi út vagy forgalmat kiküszöbölő cselekvés előkészítésére irányuló cselekvés, úgy mint műszaki, működési vagy pénzügyi megvalósíthatósági tanulmányok készítése, illetve berendezések vizsgálata;
- (l) „tonnakilométer”: egy tonna teher vagy térfogati egyenértéke 1 km távolságon keresztül történő szállítása;
- (m) „vállalkozás”: bármilyen, gazdasági tevékenységet végző jogalany, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül;
- (n) „jármű-kilométer”: egy megrakott vagy üres tehergépjármű egy kilométer távolságon keresztül történő mozgása.

3. cikk *Alkalmazási kör*

1. A program olyan cselekvésekre vonatkozik, amelyek:
 - (a) legalább két tagállam területét, vagy
 - (b) legalább egy tagállam és egy közeli harmadik ország területét érintik.

2. Ha egy cselekvés harmadik ország területét érinti, az ilyen ország területén felmerülő költségeket a program nem fedezi, kivéve a (3) és (4) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetét.
3. A programban részt vehetnek a tagjelölt országok. Részvételük az ezekkel az országokkal kötött társulási megállapodásokban meghatározott feltételek hatálya alá tartozik és azokon a szabályokon alapul, amelyeket a társulási tanács az egyes érintett országokra nézve határozatában megállapított.
4. A programban az EFTA és az EGT államai, valamint a közeli harmadik országok is részt vehetnek az ezekkel az országokkal kialakítandó eljárások szerinti kiegészítő előirányzatok alapján.

II. FEJEZET

JOGOSULT PÁLYÁZÓK ÉS CSELEKVÉSEK

4. cikk

Támogatható pályázók és kedvezményezettek

1. Projektekkel két vagy több, legalább két tagállamban, illetve legalább egy tagállamban és egy közeli harmadik országban létrehozott vállalkozásból álló konzorcium pályázhat.
2. A 3. cikk (3) és (4) bekezdésében említett részt vevő országokon kívül letelepedett vállalkozások társulhatnak a projekthez, de a program keretében semmilyen körülmények között sem részesülhetnek közösségi finanszírozásban.

5. cikk

Támogatható cselekvések és támogatási feltételek

1. A program keretében a következő cselekvések támogathatóak::
 - a) katalizáló hatású cselekvések – különösen azok, amelyek a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználása által a vasúti ágazatban meglévő sinergiák fejlesztését szolgálják,;
 - b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvések – olyan cselekvések, amelyek a módosított 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁸ által meghatározott transzeurópai hálózatok nyomvonalát követik;
 - c) forgalomátterelési cselekvések – beleértve adott esetben a valamely meglévő szolgáltatás továbbfejlesztése révén létrejött további forgalomátterelést is;
 - d) forgalmat kiküszöbölő cselekvések;
 - e) közös tanulási cselekvések.

⁸

HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

2. A különféle cselekvésekre vonatkozó támogatási feltételeket és egyéb követelményeket e rendelet I. melléklete tartalmazza. A 2. cikk c) pontja értelmében a kiegészítő infrastruktúrák támogatási feltételeit e rendelet II. melléklete tartalmazza.
3. A katalizáló hatású cselekvések és a közös tanulási cselekvések kiválasztási eljárása során figyelembe veendő politikai prioritást élvező célkitűzéseket a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően kell meghatározni és, ha szükséges, felülvizsgálni.

6. cikk *Részletes szabályok*

A program keretében benyújtott cselekvések benyújtásának és kiválasztásának részletes szabályait a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

7. cikk *Állami támogatás*

A program cselekvéseinek közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az cselekvésekre nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az e rendelet I. mellékletében meghatározott kumulatív határokon belül marad. A kiegészítő infrastruktúrára vonatkozó állami támogatás és közösségi pénzügyi támogatás összesítve nem haladhatja meg a jogosult költségek 50%-át.

III. FEJEZET **A CSELEKVÉSEK BETERJESZTÉSE ÉS KIVÁLASZTÁSA**

8. cikk *A cselekvések betérjesztése*

A cselekvéseket a 6. cikk alapján megállapított részletes szabályok szerint kell betérjesztetni a Bizottsághoz. A betérjesztésnek tartalmaznia kell mindazokat az elemeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság a 9. cikk szerint meghozhassa a kiválasztásra vonatkozó határozatát.

9. cikk *A pénzügyi támogatásban részesülő cselekvések kiválasztása*

A betérjesztett cselekvéseket a Bizottság értékeli. A program alapján pénzügyi támogatásban részesülő cselekvések kiválasztása során a Bizottság a következőket veszi figyelembe:

- (a) az 1. cikkben említett célkitűzés;
- (b) az I. és II. mellékletben meghatározott feltételek;
- (c) a cselekvések hozzájárulása a közutak túlterhetségének csökkentéséhez;

(d) a cselekvések viszonylagos környezetvédelmi értéke, beleértve a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás kedvezőtlen környezeti hatásai csökkentéséhez való hozzájárulásukat. A Bizottság külön figyelmet fordít a jogilag kötelező erejű környezetvédelmi követelményeken túlmenő projektekre.

(e) a cselekvések általános fenntarthatósága.

A pénzügyi támogatások odaítélésére vonatkozó határozatokat a 10. cikk (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A Bizottság tájékoztatja határozatáról a kedvezményezetteket.

IV. FEJEZET ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

10. cikk A bizottság

1. A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.
2. Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 4. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikk rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

Az 1999/468/EK határozat 4. cikkének (3) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

3. A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

11. cikk Költségvetés

A 2007. január 1-jétől 2013. december 31-éig terjedő időszakra a Marco Polo II. program megvalósításának pénzügyi kerete 740 millió euró.

A költségvetési hatóság engedélyezi az éves előirányzatokat a pénzügyi előrejelzés keretein belül.

12. cikk A kísérő cselekvésekre és a program értékelésre vonatkozó tartalék

Az e rendelet szerinti költségvetés 5%-át félre kell tenni kísérő cselekvésekre, valamint az 5. cikk végrehajtásának független értékelésére.

13. cikk
A Közösség pénzügyi érdekeinek védelme

1. Az e rendelet alapján finanszírozott cselekvések végrehajtása során a Bizottság a csalás, korrupció és bármely más törvénytelen cselekmény elleni megelőző cselekvések alkalmazásával, hatékony ellenőrzésekkel és a jogosulatlan kifizetések behajtásával, valamint ha szabálytalanságokra derül fény, hatékony, arányos és visszatartó erejű büntetések segítségével biztosítja a Közösség pénzügyi érdekeinek védelmét, a 2988/95/EK, Euratom és a 2185/96/EK, Euratom tanácsi rendeletnek, valamint az 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek megfelelően.
2. Az e rendelet alapján finanszírozott közösségi cselekvések vonatkozásában a 2988/95/EK, Euratom rendelet 1. cikkében említett szabálytalanság a közösségi jog valamely rendelkezésének egy gazdasági szereplő általi, annak cselekménye vagy mulasztása útján történő megsértése, amelynek eredményeként a Közösségek általános költségvetése vagy a Közösségek által kezelt költségvetések kárt szenvednek vagy szenvednének, akár közvetlenül a Közösségek nevében beszedett saját forrásokból származó bevétel csökkenése vagy kiesése révén, akár indokolatlan kiadási tételek miatt
3. Az e rendelet következtében létrejött szerződéseknek, megállapodásoknak, valamint a részt vevő harmadik országokkal kötött megállapodásoknak különösen rendelkezniük kell a Bizottság (vagy az általa felhatalmazott képviselő) által szükség esetén a helyszínen is elvégezhető felügyeletről és pénzügyi ellenőrzésről, továbbá a Számvevőszék által elvégezhető könyvvizsgálatról.

14. cikk
Értékelés

1. A Bizottság évente legalább egyszer tájékoztatja a bizottságot a program pénzügyi végrehajtásáról és a program alapján finanszírozott összes cselekvés állásáról.
2. A Bizottság 2007. június 30-ig az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé terjeszti a Marco Polo program 2003-2006 között elért eredményeiről szóló értékelő jelentését.

15. cikk
Hatályon kívül helyezés

Az 1382/2003/EK tanácsi rendelet 2007. január 1-jétől hatályát veszti. Az 1382/2003/EK rendelet keretei közé tartozó cselekvésekkel kapcsolatos szerződésekre továbbra is ezek a szabályok vonatkoznak mindaddig, amíg a cselekvés működési és pénzügyi értelemben le nem zárul. A 2006. évre vonatkozó teljes értékelési és kiválasztási eljárásra is az 1382/2003/EK rendelet vonatkozik, még akkor is, ha az adott eljárás 2007-ben ér véget.

16. cikk
Hatálybalépés

Ez a rendelet 2007. január 1-jén lép hatályba és attól a naptól kell alkalmazni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

I. MELLÉKLET: A támogatások feltételei és követelményei az 5. cikk (2) bekezdése értelmében

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
1. Támogatási feltételek	(a) a katalizáló hatású cselekvés legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti célkitűzéseit és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad; (b) a katalizáló hatású cselekvés európai szinten innovatív a logisztikát, a technológiát, a módszereket, a berendezéseket, a termékeket, az infrastruktúrát vagy a nyújtott szolgáltatásokat tekintve; (c) a katalizáló hatású	(a) a tengeri autópályákra vonatkozó cselekvés legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti célkitűzéseit és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad; (b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés európai szinten innovatív a logisztika, a technológia, a módszerek, a felszerelés, a termékek, az infrastruktúra vagy a nyújtott szolgáltatások vonatkozásában; külön figyelmet kell szentelni a jó minőségű szolgáltatásoknak,	(a) a forgalomátterelési cselekvés legfeljebb 36 hónapon belül teljesíti célkitűzéseit és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad; (b) a forgalomátterelési cselekvés nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához különösen a kizárólag közúti szállításmód alternatív szállításmódjai között vagy az egyes módokon belül, a közös érdekekkel ellentétes mértékben; (c) a forgalomátterelési cselekvés reális tervet terjeszt elő, mely megadja,	(a) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti célkitűzéseit és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad; (b) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés európai szinten innovatív a termelési logisztika és a szállítási logisztika integrálása vonatkozásában; (c) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés célja az európai piacokon folyó nemzetközi áruszállítás hatékonyabbá	(a) a közös tanulási cselekvés a piac üzleti szolgáltatásainak javulásához vezet, különösen a közúti szállítás kiküszöbölésének vagy a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra forgalom áttérelésének, az együttműködés fokozásának és a <i>know-how</i> megosztásának elősegítése és/vagy megkönnyítése révén és legfeljebb 24 hónapig tart; (b) a cselekvés európai szinten innovatív; (c) a cselekvés nem vezet az

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	cselekvés várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható forgalomáttereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra. (d) a katalizáló hatású cselekvés reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célkitűzéseket, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről; (e) a katalizáló hatású cselekvés az érintett piacokon nem vezet a verseny torzulásához a közös érdekekkel	egyszerűsített eljárásoknak és vizsgálatoknak, a biztonsági előírások betartásának, a kikötők jó megközelíthetőségének, a hatékony kapcsolatnak a hátszág felé, valamint a rugalmas és hatékony kikötői szolgáltatásoknak; (c) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés célja a nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális, a rövid távú tengeri hajózást igénybe vevő teherszállítási szolgáltatások ösztönzése a kombinált teher- és személyszállítás lehetősége mellett; a cselekvés a vasutat és belvízi hajózást igénybe vevő hátszági kapcsolatok fejlesztését is ösztönzi;	hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célkitűzéseket; (d) amikor a cselekvés olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és diszkrimináció-mentes eljárás keretében választotta ki.	tételének ösztönzése, a gazdasági növekedés hátráltatása nélkül, a termelési és/vagy elosztási folyamatok módosítására összpontosítva, ily módon rövidebb szállítási távolságokat, magasabb rakodási tényezőket, kevesebb üresjáratot, a hulladék-kiáramlás visszafogását, a szállított mennyiség és/vagy tömeg csökkenését vagy bármely egyéb olyan más hatást elérve, amely a közúti áruszállítás jelentős csökkenéséhez vezet, miközben legalábbis szinten tartja a termelés általános kibocsátását és a munkaerőt az EU területén;	érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül; (d) a közös tanulási cselekvés reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célkitűzéseket, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről.

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül; (f) amikor a cselekvés olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó betérjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és diszkrimináció-mentes eljárás keretében választotta ki.	(d) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvésvárhatóan tényleges, mérhető és fenntartható, a közúti áruszállítás előre jelzett növekedési ütemét meghaladó forgalomáttereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra. (e) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célkitűzéseket, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről;		(d) a forgalmat cselekvés várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható, tonnakilométerben vagy járműkilométerben kifejezett áruszállítási volumenhez képest legalább 10 százalékos forgalom-kiküszöböléshez fog vezetni; (e) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés reális tervet terjeszt elő, mely megállapítja, hogy az cselekvés milyen különleges lépésekben kívánja elérni a célkitűzéseket, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről; (f) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés	

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
		(f) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül; (g) amikor a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és diszkriminációmentes eljárás keretében választotta ki.		nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül; (g) Amikor a forgalmat kiküszöbölő cselekvés olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és diszkriminációmentes eljárás keretében választotta ki.	

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
2. A támogatás intenzitása és alkalmazási területe	(a) a katalizáló hatású cselekvés közösségi pénzügyi támogatása a cselekvés célkitűzései eléréséhez szükséges és a cselekvés eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35%-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a cselekvés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi	(a) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvés közösségi pénzügyi támogatása a cselekvés célkitűzései eléréséhez szükséges és a cselekvés eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35%-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a szállítási szolgáltatás végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi	(a) a forgalomátterelési cselekvés közösségi pénzügyi támogatása a cselekvés célkitűzései eléréséhez szükséges és a cselekvés eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35%-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a cselekvés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való	(a) a forgalmat kiküszöbölő cselekvés közösségi pénzügyi támogatása a cselekvés célkitűzései eléréséhez szükséges és a cselekvés eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35%-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a cselekvés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a	(a) a közös tanulási cselekvés közösségi pénzügyi támogatása a cselekvés célkitűzései eléréséhez szükséges és a cselekvés eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 50%-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a cselekvés végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást.

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen a cselekvés céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint. (b) A kisegítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a II. melléklet tartalmazza.	támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az cselekvés céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint. (b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet az előkészítő intézkedések és a közlekedési infrastruktúra kivételével a Bizottság határoz meg a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttért tonnakilométerek alapján, eleinte minden 500 tonnakilométernyi közúti	hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen a cselekvés céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint. (b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet a közlekedési infrastruktúra kivételével a Bizottság határoz meg a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttért tonnakilométerek alapján, eleinte minden 500 tonnakilométernyi közúti fuvar áttérésére vonatkozóan 1 euró. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök	közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen a cselekvés céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint. (b) A közösségi pénzügyi támogatás az előkészítő intézkedések, a közlekedési infrastruktúra és a felszerelések kivételével eleinte minden 500 tonnakilométernyi vagy 25 jármű-kilométernyi közúti fuvar áttérésére vonatkozóan 1 euró. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a	(b) A kisegítő infrastruktúra támogatásának feltételei: nem alkalmazható kategória.

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
		fuvar átkelésére vonatkozóan 1 euró. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében. (c) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről-időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét. (d) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a	függvényében. (c) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről-időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét. (d) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételei: nem alkalmazható kategória.	projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében. (c) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről-időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét. (d) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a II. melléklet tartalmazza.	

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
		II. melléklet tartalmazza.			
3. A támogatási megállapodás formátuma és időtartama	A katalizáló hatású cselekvések közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a monitoringra vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap. A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A TGyU cselekvések közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a monitoringra vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap. A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A forgalomátterelő cselekvések közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a monitoringra vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 38 hónap. A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 38 hónapos érvényességi időn túl.	A forgalmat kiküszöbölő cselekvések közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a monitoringra vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap. A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A közös tanulási cselekvések közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a monitoringra vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 26 hónap. A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 26 hónapos érvényességi időn túl.

<i>Cselekvés fajtája</i>	A. Katalizáló hatású cselekvések	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalomátterelési cselekvés	D. Forgalom-kiküszöbölés	E. Közös tanulási cselekvés
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
4. A szerződés értékküszöbe	A katalizáló hatású cselekvések minimális indikatív támogatási küszöbe 3 000 000 euró.	A tengeri autópályakra vonatkozó cselekvések minimális indikatív támogatási küszöbe 2 milliárd tonnakilométer forgalomátterelés vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 4 000 000 euró.	A forgalomátterelési cselekvések minimális indikatív támogatási küszöbe 500 millió tonnakilométer forgalomátterelés vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 1 000 000 euró.	A forgalmat kiküszöbölő cselekvések minimális indikatív támogatási küszöbe 500 millió tonnakilométer vagy 25 millió járműkilométer kiküszöbölt áruszállítás vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 1 000 000 euró.	A közös tanulási cselekvések minimális indikatív támogatási küszöbe 250 000 euró.
5. Közzététel	A katalizáló hatású cselekvések eredményeit és módszereit a közzétételi terv alapján közzé kell tenni, hogy segítsenek elérni e rendelet célkitűzéseit.	A Tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos cselekvések eredményeit és módszereit a közzétételi terv alapján közzé kell tenni, hogy segítsenek elérni e rendelet célkitűzéseit.	A forgalomátterelési cselekvésekre vonatkozóan nincsenek külön közzétételi tevékenységek meghatározva.	A forgalmat kiküszöbölő cselekvések eredményeit és módszereit a közzétételi terv alapján közzé kell tenni, hogy segítsenek elérni e rendelet célkitűzéseit.	A közös tanulási cselekvések eredményeit és módszereit a közzétételi terv alapján közzé kell tenni, hogy segítsenek elérni e rendelet célkitűzéseit.

II. MELLÉKLET:

A rendelet 2. cikkének c) pontja és 5. cikkének (2) bekezdése értelmében vett kisegítő infrastruktúrák támogatási feltételei

- (1) A kisegítő infrastruktúrák az alábbi feltételek teljesülése esetén jogosultak közösségi pénzügyi támogatásra:
 - a) a cselekvés infrastrukturális beruházást igényel egy, a közúti szállításról fuvart áttérelő vagy közúti áruszállítást kiküszöbölő szolgáltatás megvalósítása érdekében;
 - b) az infrastrukturális beruházás a cselekvés kezdetétől számított 18 hónapon belül befejeződik; forgalmat kiküszöbölő cselekvések esetén az időtartam legfeljebb 24 hónap lehet.
 - c) a szállítási szolgáltatás vagy a forgalom-kiküszöbölés az infrastrukturális beruházás befejezése utáni 3 hónapon belül kezdetét veszi; a forgalmat kiküszöbölő cselekvések esetén ezen kívül a támogatási megállapodás érvényességi ideje alatt a vállalt teljes forgalom-kiküszöbölést el kell érni.
 - d) a vonatkozó közösségi – különösen a környezetvédelmi – jogszabályokat – tiszteletben tartása.
- (2) Az 5. cikkben említett cselekvésfajták mindegyikére megkötött megállapodás maximális időtartama meghosszabbítható addig, amíg azt az infrastrukturális beruházás befejezése szükségessé teszi, de a teljes időtartam semmi esetre sem haladhatja meg a 74 hónapot.
- (3) Amennyiben e program alapján infrastruktúra-támogatás megpályázására kerül sor, más közösségi program, különösen a transzeurópai közlekedési hálózatok iránymutatásairól szóló határozat alapján ugyanaz az infrastrukturális elem

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area: Promoting the Competitiveness, Security and Environmental Sustainability of EU Transport and Energy Network

Activity: Inland, Air and Maritime Transport Policy (06 02)

TITLE OF ACTION: REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL ESTABLISHING THE SECOND “MARCO POLO” PROGRAMME FOR THE GRANTING OF COMMUNITY FINANCIAL ASSISTANCE TO IMPROVE THE ENVIRONMENTAL PERFORMANCE OF THE FREIGHT TRANSPORT SYSTEM ("MARCO POLO II")

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

EX-06.0207 : Programme Marco Polo

EX-06.01 04 01 : Programme Marco Polo – dépenses pour la gestion administrative

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part b): € 740 million for commitment.

The decision by the legislative authority is taken without prejudice of the budgetary decisions taken in the context of the annual procedure.

2.2. Period of application:

(2007 – 2013)

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention)
(see point 6.1.1)

€ million												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	29	47	95	124	124	142	142	0	0	0	0	703
Payments	8	24	47	76	98	109	129	100	40	36	36	703

b) Technical and administrative assistance and support expenditure (see point 6.1.2)

€ million												
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37
Payments	1	3	5	6	6	8	8	0	0	0	0	37

€ million												
Subtotal a+b	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	30	50	100	130	130	150	150	0	0	0	0	740
Payments	9	27	52	82	104	117	137	100	40	36	36	740

c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure (*see points 7.2 and 7.3*)

€ million (<i>to three decimal places</i>)												
Commitments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055
Payments	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	1.865	0	0	0	0	13.055

€ million (<i>to three decimal places</i>)												
Total a+b+c	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
Commitments	31.865	51.865	101.865	131.865	131.865	151.865	151.865	0	0	0	0	753.055
Payments	10.865	28.865	53.865	83.865	105.865	118.865	138.865	100	40	36	36	753.055

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

[X] Proposal is compatible with the Communication by the Commission concerning 2007-2013 of 10 February 2004 (COM(2004)101).

2.5. Financial impact on revenue:⁹

[X] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

3. BUDGET CHARACTERISTICS

Type of expenditure		New	EFTA contribution	Contributions from applicant countries	Heading in financial perspective
Non-comp	Diff/	YES	YES	YES	Heading 1A

4. LEGAL BASIS

Art. 71 and 80 of the EC-Treaty

⁹ For further information see a separate guidance paper

Regulation / of the European Parliament and of the Council, establishing the second “Marco Polo” programme for the granting of Community financial assistance to improve the environmental performance of the freight transport system ("Marco Polo II").

The financial envelope of the Programme can cover also expenses related to preparatory, follow-up, monitoring, audit and evaluation actions, which are directly required for managing the Programme and for achieving its objectives, in particular, studies, meetings, information and publication actions, (expenses linked to information networks aiming at the exchange of information), as well as all other expenses for administrative and technical assistance, to which the Commission can turn to, for managing the Programme.

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention

5.1.1. Objectives pursued

If nothing is done, total road freight transport in Europe is set to grow by about 60% by 2013. The effect would be an estimated growth of international road freight in the period 2007-2013 would be 20.5 billion per year for the 25 Member States of the European Union, with negative consequences in terms of accidents, congestion, reliability of the supply chain and logistics processes and environmental damage. The external costs to society and the environment of the additional 20.5 billion tonne-kilometres on roads has been estimated at nearly 1 billion € per year. This is not acceptable.

Table: Forecast and target level of international road transport in EU-25 (in billion tonne-kilometres)¹⁰.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Road transport	1,762	1,813	1,864	1,915	1,966	2,019	2,073	2,126
International road transport	696	717	737	757	777	798	819	840
Off the road target		20.2	20.2	20.2	20.2	21.0	21.0	21.0

Coping with this growth implies using alternatives to road transport more intensively and systematically than hitherto. The Marco Polo II Programme is based, as well as its predecessor programme Marco Polo, on the Commission White Paper on Transport of 12 September 2001, but takes the concept of modal shift to less congested and more environmentally friendly modes of transport one significant step further in impact.

Marco Polo II is conceived to overcome the dominant legal barrier to Community funded modal shift: the problem of undue distortion of competition apparent in non-innovative

¹⁰ Taken from ECORYS ex-ante report, where these estimations of freight transport growth have been derived from the PRIMES model that has been presented by the European Commission in the *European Energy and Transport Trends to 2030* report. The PRIMES model distinguishes 3 modes for freight transport (road, rail and inland waterways) and is one of the very few models with a wide geographical coverage (30 European countries) for freight transport forecasts.

actions, such as the pure modal shift actions “just taking freight off the road without overcoming a market barrier”. Community support to such actions quickly leads to a stringent saturation effect over the lifetime of the programme, because the easy large-volume modal shift actions are proposed and funded at the first selection rounds, but then successively competition aspects only permit to fund market-niche actions. This effect makes it impossible to achieve the projected annual modal shift.

The quantifiable objective of the Marco Polo II Programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013.

This is achieved through two basic measures: (a) moving the centre of gravity of the programme from pure modal shift to innovative modal shift actions, and (b) introduction of traffic avoidance actions.

The increase in annual budgets from EUR 25 million for Marco Polo I to EUR 106 million for Marco Polo II stems directly from (1) the overall objective for the modal shift (annually 20.5 billion tkm) and (2) the widening of EC-support for ancillary infrastructure to move the programme’s emphasis to innovative action types (incl. traffic avoidance). Concretely the Marco Polo II Programme proposes five different types of actions.

The pure modal shift actions and the common learning actions are taken over from the predecessor programme without modification. The modified catalyst actions as well as the newly introduced Motorways of the Sea and traffic avoidance actions significantly enlarge and encourage variety and potential impact of innovative solutions through widening the definition of ancillary infrastructure. Effectively, the market-driven service-bound approach is maintained, while support for infrastructure works limited to implement the non-road service or totally avoid any traffic is added.

In view of globalisation of the markets and in particular the importance of a seamless, efficient transport interface to the neighbour countries of the European Union the geographical scope for full participation of all close third countries is offered, subject to the conclusion of specific agreements.

The five types of actions:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.

3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.
5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector.

The estimated effect of the different actions can be summarised as follows:¹¹

ACTION ¹²	Immediate impact on traffic shift (< 1.5 years)	Short term effect (1.5 - 3 years)	Medium term effects (4 – 7 years)	Impact on structural change	ACTION IMPACT (max = 12)
Catalyst	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	10/12
Motorways of the Sea	LOW ¹³ / MEDIUM	HIGH	HIGH	HIGH	10.5/12
Modal shift	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM	MEDIUM/ LOW	LOW	7/12
Common learning	NIL/LOW	LOW/ MEDIUM	MEDIUM/ HIGH	MEDIUM/ HIGH	7/12
Traffic avoidance	NIL/LOW ¹⁴	MEDIUM/ HIGH	HIGH	HIGH	9/12
PROGRAM IMPACT (max = 15)	6/15	11.5/15	13/15	12.5/15	

Long term effects (more than 7 years) are expected to be similar to medium term effects.

There are basically two groups of actions: (a) high impact: catalyst, Motorways of the Sea and traffic avoidance actions with 9-10.5 points; and (b) lower impact: modal shift and common learning actions with 7 points. Modal shift actions, despite their lower overall impact, are still of great importance due to their unique feature of having an immediate impact, - an essential element of the Marco Polo intervention.

¹¹ Points attributed: “3” is given for high effect/impact, “2” for medium effect/impact, “1” for low and “0” for no effect/impact.

¹² Impact of action type averaged over lifetime of the programme, i.e. including saturation effect.

¹³ Low immediate impact due to infrastructure works preceding start of service.

¹⁴ No or low immediate impact due to infrastructure works preceding traffic avoidance.

As further explained below, the allocation of funding to the different intervention reflects, to a large degree, the impact they are intended to have in the market place. The saturation effect for the modal shift actions is included in the assessment.

5.1.2. Measures taken in connection with the ex-ante evaluation

5.1.2.1 Key features of the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation of the Marco Polo II Programme has been carried-out by a consortium lead by ECORYS through a designated Framework Contract on Impact Assessment and Ex-ante Evaluations of DG-TREN. The evaluation was conducted between 15 April and 15 June 2004. Two interim and the draft final report were delivered on 30 April, 13 May and 03 June 2004, respectively. Given the short project duration, a focused step-by-step approach is followed, based on a two-weekly reporting cycle, followed each time by a meeting with the Commission.

The methodology of the Marco Polo II ex ante evaluation is based on the European Commission document ex-ante evaluation – a practical guide for preparing proposals for expenditure programmes. This document provides a complete overview of steps to be carried out. For specific, more in-depth guidelines on impact assessment, use is made of the document a handbook for impact assessment in the Commission – How to do an Impact Assessment.

Consultants used their own databases, but have also co-operated closely with DG TREN experts involved in Marco Polo and Marco Polo related areas. All documentation and evaluations of PACT, Mini-Call for Catalyst Actions 2002 and the first selection round of Marco Polo Programme (2003-2006) were provided. A stakeholders' consultation exercise is carried out as part of the ex ante evaluation. Main stakeholders identified are representatives of modal or sub-sector associations. An overview of all documentation and stakeholders consulted as input for the evaluation is given in the ex-ante report in Annexes 1 and 9, respectively.

The ex-ante report is available on the Marco Polo website at http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm

5.1.2.2 Findings and lessons learnt from the ex-ante evaluation:

The ex-ante evaluation resulted in the following main conclusions:

1. To achieve the long-term key objectives of the Marco Polo programme, it is necessary to expand the scope of the Programme, with a corresponding cost-effective increase in budget.
2. The Marco Polo II proposal, when reviewed against alternative instruments, has significant intrinsic strengths. Its structure, based on direct grants to companies for setting up intermodal services, viable in medium-term, is the most efficient way of public intervention for intermodal transport currently available.
3. The Marco Polo II proposal is coherent with and complementary with other EU and Member States initiatives, including the Trans European Network (TEN) programme.

4. Given the concrete and ascertainable objectives of the Marco Polo programme, the necessary budget can be objectively calculated and structured in a way to generate multiple benefits for society. In fact Marco Polo II provides value for money: the funding scenario favoured by the ECORYS experts, the “base case” with about 50% of the actions being of the innovative type (catalyst, Motorway of the Sea and traffic avoidance), results in EUR 5 billion of saved external cost for a programme budget of EUR 820 million, calculated over the contract duration alone. Of course viable actions will continue to save externalities beyond the end of their contract with the Community. Further benefits to society are: (a) creation of high-skilled jobs, mostly permanently bound to local infrastructure on EU-territory, (b) very large private investments in services and infrastructure through typical public-private-partnerships with the private sector being the main contributor, (c) more efficient use of energy, (d) higher utilisation factors of non-road transport infrastructure and (e) direct benefits through shifting freight off the road allowing better movement¹⁵ of passenger vehicles – a relief to all citizens of the European Union.

In the prediction of success rates for supported actions the Commission uses about 10% higher figures than the evaluators (see column 4 of table “Overview on distribution and impact of actions” in point 5.2). This permits to decrease the number of actions by 10%, which in turn decreases the budget of EUR 820 million recommended by the evaluators to EUR 740 million in the proposal. Consequently, the probability to reach the modal shift objective of 144 billion tkm is lower, but still acceptable. Any further reduction of budget would denature the proposal.

5.1.2.3 Assessment of alternative delivery mechanisms:

The objective of the Marco Polo II programme is to shift at least the whole aggregate growth of international road freight transport to short sea, rail and inland waterway modes, without being inhibited by the saturation effect. In total 144 billion tonnes-kilometres in the period 2007-2013. This is a quantifiable and verifiable objective.

First, this objective cannot be reached by regulatory action alone. As further explained in the Explanatory Memorandum, regulatory action has made large progress in the last few years. However, it is now time to implement, in the market, the chances and opportunities resulting from the regulatory action. Again, the Explanatory Memorandum points out that given the high risks inherent to the exploitation of such opportunities, practical Community action is necessary to stimulate risk-taking.

Second, in terms of type of programme, an intervention into the transport and logistics service market has to be proposed. Programmes supporting studies would not achieve such concrete and important impacts in the market. Indeed, the evaluation of the PACT programme recommended discontinuation of feasibility studies. Research and development programmes can contribute to the preparation of a better functioning of markets through development of new technologies or spreading of research results. However, R&D funding does not intervene directly in the market and can therefore not steer the action to support directly a concrete policy output, namely the shifting of 20.5 billion tonne-kilometres per year. A similar argument prevails for the utilisation of pure infrastructure funding programmes to reach the above policy objectives. First, infrastructure projects do not yield immediate results in terms

¹⁵ Better movement of passenger vehicles if compared to a situation without a Marco Polo II programme.

of traffic shift, due to their relative long-term nature. Second, it is difficult, at this stage, to make an assessment of the concrete impact of an infrastructure on modal shift. To yield any impact, it will have to be used by transport services, which finally might not be the case, or at least not as much as predicted perhaps one decade before. This use cannot be concretely steered by the Commission, as such regulation of transport use and demand would violate fundamental principles of the market economy. Thus, a programme geared to put concrete services in the market first and then attach some support to ancillary infrastructure is the best delivery mechanism to achieve concrete modal shifts, especially when implemented as a public-private-partnership.

Third, the scope and concrete mix of interventions proposed by the Marco Polo programme show clear benefits when compared with other types of possible market intervention programmes for the logistics market. In the first place, its scope covers the whole of the international freight and logistics market. This assures the largest possible opportunity for modal shift. Second, by proposing five types of actions, Marco Polo also intends to cover the different needs of industry, in order to trigger the best proposals. The Explanatory Memorandum explains the differences and the linkage between the proposed actions. It is also important to see the reciprocal dynamic and the interaction between catalyst, Motorways of the Sea, modal shift, traffic avoidance and common learning actions.

Thus, especially compared with PACT-like interventions, which focus on one sector of the freight market only, and only allow one type of action, or Marco Polo I which is hindered by the saturation effect for pure modal shift actions, the Marco Polo II's mix of actions, with its emphasis on innovation, including traffic avoidance, will ensure cost effectiveness as well as optimal delivery and flexibility on the way to reach its objectives when compared to actual or possible alternatives, such as price/tax measures, pure infrastructure packages, strict legislation and pure promotion strategies. Additionally the Community subvention rate of maximum 35% was assessed to be optimal.

The ex-ante report concludes in the relevant chapter 4: "Marco Polo II has been reviewed against a series of alternative delivery mechanisms and risk categories and has, as currently conceived, significant intrinsic strengths. Marco Polo II is intended as a robust, practical and focused programme, which builds on the existing Marco Polo programme and has the merit of expanded scope to achieve the key objectives."

5.1.2.4 Expected results vs. costs

The expected results of the Marco Polo programme are a yearly aggregate shift of 20.5 billion tonne-kilometre freight from international road transport to short sea, rail, inland waterway and zero-traffic (traffic avoidance). The different Marco Polo interventions should also ensure that there will be a structural change in the sector, and that the sector will, through the quality improvements induced by the programme, become more competitive and viable on a medium/long term and sustainable basis. Within the financial perspective 2007-2013, the concrete goal is to achieve at least measurable shifts of 20.5 billion tkm per year, and of 144 billion over the programme's lifetime, in the 25 Member States.

The costs to the Community budget to achieve these results are calculated to be EUR 740 million for the actions plus EUR 13 million for human resources and other administrative expenditure (see point 2.3.c). This budget is cost-effective from various points of view.

Scientific evidence suggests that the yearly increase of international road freight of 144 billion tkm translates into extra costs to society of about EUR 5 billion.

1 € expenditure under Marco Polo would thus generate about EUR 6 in savings on external costs (EUR 4.980 billion / 0.753 billion). Additionally, private investments of at least EUR 1.4 billion ((0.740 billion / 35 %) - 0.740 billion) are triggered. Experience with Marco Polo I indicate, that in average the 35% ceiling is not reached by far. In fact in the first selection round EUR 15 million of Community subsidies triggered an investment of about EUR 360 million, i.e. the subsidy rate was about 4 %. However, this very low percentage can not be applied directly to Marco Polo II, because of the absence of infrastructure funding under Marco Polo I.

The management costs (staff, committee meetings, missions) of the Marco Polo II programme, assessed to be EUR 1.865 million per year, indicate a further improvement vis-à-vis the already very efficiently managed Marco Polo I programme when compared to the programme's budget. Concerning the number of management staff, the Commission follows here the recommendations of the ex-ante report of 12-14 persons, adding a secretariat of 3 persons. The resulting team of about 16 permanent staff will run the programme, including the contracts.

With the requested average yearly budget of Marco Polo is EUR 106 million this gives for the management costs a rate of only 1.8 %.

5.1.2.5 Value added by the Community intervention

In general:

As stated in the Explanatory Memorandum, Member States on their own are not able in an optimal way to encourage a further development of non-road freight transport, given that a large part of this transport is international in nature. This fact creates a need for Community intervention.

The Community intervention through the Marco Polo programme presents an instrument for risk-financing and structural quality enhancement in the logistics service sector, which is otherwise not available, neither on Community, nor on Member States' level.

The Community intervention in the form of modal shift and catalyst actions creates additional added value, because the actions to be subsidised should be viable on their own after three or four years of subsidisation respectively.

Finally, as explained above, the interventions under this programme should create a societal benefit in form of saved external costs.

Complementarity to Trans European Networks:

The Trans European Network programme focuses on the development of roads, railways, inland waterways, airports, seaports, inland ports and traffic management systems in order to strengthen the creation of the Internal Market and reinforce Economic and Social Cohesion within the Union. Marco Polo is a service-oriented programme, providing the opportunity to fund ancillary (i.e. small-scale) infrastructure that is supportive to the services, and making use of large scale infrastructure, such as developed under the Trans European Network

programme. In this respect the two programmes are complementary; the Trans European networks providing the infrastructure basis that are used by the Marco Polo initiated services.

Motorways of the Sea are a particular field of interest. As stated in the White Paper: ‘certain shipping links, particularly those providing a way around the bottlenecks in the Alps and Pyrenees, should be made part of the Trans European Network, just like motorways or railways’. The Trans European Network programme, on the hand, should ensure hinterland connections from and to the ports, integrating the Motorways of the Sea into the Trans European Network. On the other hand, Marco Polo, by supporting intermodal services to make use of the Motorways of the Sea, will contribute to raising a sufficient volume of traffic to validate the Motorways of the Sea.

This higher utilisation argument applies also to all non-road transport infrastructure investments European and national in the Short sea shipping, rail and inland waterways sectors.

The ex-ante report provides further details in chapter 5.

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

The Marco Polo programme features five types of actions: modal shift actions, catalyst actions, Motorways of the Sea actions, traffic avoidance and common learning actions. The required information will be given for the five types of actions in turn:

1. Catalyst actions should tackle structural market barriers through setting up of concrete innovative services. They would change the way transport is being conducted in Europe. They will be complex in nature and require more time and effort to be successful than modal shift actions. In order to increase efficiency of infrastructure utilisation, catalyst actions aiming at achieving synergies in the rail sector deserve specific attention. Integrated freight-passenger services are eligible for support. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service. In terms of meeting policy objectives, catalyst actions will have the highest impact.
2. Motorways of the Sea actions are based on the catalyst action concept, but combine it with a concrete very large modal shift objective. They focus on high quality, high frequency maritime transport with matching efficient, preferably non-road hinterland connections. There is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to implementation of the service.
3. Modal shift actions do not need to be innovative. They just shift freight off the road, and as much as possible. There is no Community support for any infrastructure.
4. Traffic avoidance actions are also based on the catalyst action concept, combine it with a large modal shift objective, but additionally require an integrated approach to transport and production logistics. The frame is set to give Community support to innovative entrepreneurs to tackle the problem on how to decouple market from transport growth. Under stringent conditions, there is Community support for ancillary infrastructure, if such works are limited to the avoidance of traffic.

5. Common learning actions are concerned with improving the co-operative spirit, the sharing of know-how and the increase of knowledge in the logistics sector. Though not directly shifting freight off the road, they should facilitate achieving the modal shift objective of the programme. They will be geared towards prompting replication in the market.

Table: Overview on distribution and impact of actions¹⁶:

Actions	Average Number of projects per year	Number of projects (2007-2013)	Success rate of projects	Tonne-kilometre-shift (billion)	Tonne-kilometre-share	EC subsidy for services (mio EUR)	EC subsidy for infrastructure (mio EUR)	Total EC-subsidy cost (mio EUR)	Subsidy share
Catalyst (rail synergy)	5.5	38	55%	10.5	7%	37.9	55.8	94	13%
Catalyst (others)	5.5	38	83%	23.6	16%	56.9	100.7	159	21%
Motorway of the Sea	5.5	38	55%	42.0	29%	151.6	136.6	287	39%
Modal shift	16.5	115	83%	57.5	40%	138.3	0	138	19%
Traffic Avoidance	4.5	32	66%	10.5	7%	31.6	17.1	49	7%
Common Learning	4.5	32	83%	-	-	13.7	0	13	2%
Total	42	293		144.1	100%	430.0	310.2	740	100%

In summary, 293 outputs are envisaged for seven years (2007-2013), an average of 42 interventions out of 150 proposals submitted per year. This provides a success rate of one in three, which is essential to receive proposals from the best market players (see ex-ante report, chapter 7 “Stakeholders’ consultation”). With an average budget of EUR 106 million per year, the financial assistance intensity per output would be EUR 2.5 million. This would be in average about 2.5 times more than the average contract volume of Marco Polo I. The corresponding efficiency gains in management costs have been described above.

5.3. Methods of implementation

Because of the strong linkage of the programme to key transport policy objectives, the need to steer catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions in view of helping achieve policy priorities, this programme will be directly managed by the Commission using regular staff and, in the framework of accompanying measures and programme evaluation, outside expertise.

¹⁶ Figures given for total programme lifetime 2007-2013, except for column 2.

6. FINANCIAL IMPACT

6.1. Total financial impact on Part b - (over the entire programming period)

(The method of calculating the total amounts set out in the table below must be explained by the breakdown in Table 6.2.)

6.1.1. Financial intervention

Commitments (€ million)

Breakdown	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Catalyst actions (rail synergy)	4	6	13	17	17	18	19	94
Catalyst actions (others)	6	11	21	28	28	32	33	159
Motorways of the Sea	12	20	38	50	50	61	59	287
Modal shift actions	5	9	19	24	24	28	28	138
Traffic avoidance	2	3	7	9	9	9	10	49
Common learning actions	1	1	2	2	2	2	3	13
Dissemination and accompanying measures	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	30	50	100	130	130	150	150	740

6.1.2. *Technical and administrative assistance, support expenditure and IT expenditure (commitment appropriations)*

According to Article 12 of the proposal the values given below indicate maximum figures, representing 5% of the budgetary envelope in point 2.1 of this financial statement.

€ million

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
1) Technical and administrative assistance	1	3	5	6	6	8	8	37
a) Technical assistance offices								
b) Other technical and administrative assistance: - intra muros: - extra muros: <i>of which for construction and maintenance of computerised management systems</i>								
Subtotal 1								
2) Support expenditure								
a) Studies								
b) Meetings of experts								
c) Information and publications								
Subtotal 2								
TOTAL	1	3	5	6	6	8	8	37

6.2. Calculation of costs by measure envisaged in Part b (over the entire programming period)¹⁷

(Where there is more than one action, give sufficient detail of the specific measures to be taken for each one to allow the volume and costs of the outputs to be estimated.)

Commitments (in € million to three decimal places)

Breakdown	Type of outputs (projects, files)	Number of outputs (total for years 1...n)	Average unit cost	Total cost (total for years 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Catalyst Actions (rail synergy)</u>	Projects	38	2.474	94
<u>Catalyst Actions (others)</u>	Projects	38	4.184	159
<u>Motorways of the Sea</u>	Projects	38	7.553	287
<u>Modal Shift Actions</u>	Projects	115	1.200	138
<u>Traffic Avoidance</u>	Projects	32	1.531	49
<u>Common learning actions</u>	Projects	32	0.406	13
<u>Dissemination and accompanying measures</u>	Projects	0	0	0
TOTAL COST				740

If necessary explain the method of calculation

¹⁷ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

7.1. Impact on human resources

Types of post		Staff to be assigned to management of the action using existing and/or additional resources		Total	Description of tasks deriving from the action
		Number of permanent posts	Number of temporary posts		
Officials or temporary staff	A	10; out of which 2 existing	0	10	Selection of projects, monitoring and evaluation of catalyst, MoS, traffic avoidance and common learning actions, dissemination activities
	B	3; out of which 1 existing	0	3	Technical contract management, monitoring of modal shift actions, database and website management
	C	3; out of which 1 existing	0	3	Secretarial support
Other human resources					
Total		16; out of which existing	0	16	

The number of staff follows directly chapter 12 of the Ex-ante Report, recommending 12 to 14 staff plus secretariat.

The requirements for human and administrative resources will be covered by the allocation assigned to the managing Directorate General in the frame of the annual allocation procedure.

The allocation of posts will depend partly on the internal organisation of the next Commission and partly on an eventual re-allocation of posts between services, following the new financial perspectives.

7.2. Overall financial impact of human resources

Type of human resources	Amount (€)	Method of calculation *
Officials	1.728.000	16 officials at standard costs 108.000 € each
Temporary staff	0	
Other human resources (specify budget line)	0	
Total per year	1.728.000	

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

Budget line (number and heading)	Amount €	Method of calculation
Overall allocation (Title A7)		
A0701 – Missions	62.000	78 x 800 €
A07030 – Meetings		
A07031 – Compulsory committees – Advisory committee according to Art. 3 of Comitology Decision	75.000	3 x 25.000 €
A07032 – Non-compulsory committees ¹		
A07040 – Conferences		
A0705 – Studies and consultations		
Other expenditure (specify)		
Information systems (A-5001/A-4300)		
Other expenditure - Part A (specify)		
Total per year	137.000	

¹ Specify the type of committee and the group to which it belongs.

The amounts are total expenditure for twelve months.

The needs for human and administrative resources shall be covered within the allocation granted to the managing service in the framework of the annual allocation procedure

The amounts are total expenditure for twelve months.

I.	Annual total (7.2 + 7.3)	1.865.000 €
II.	Duration of action	7 years
III.	Total cost of action (I x II)	13.055.000 €

(In the estimate of human and administrative resources required for the action, DGs/Services must take into account the decisions taken by the Commission in its orientation/APS debate and when adopting the preliminary draft budget (PDB). This means that DGs must show that human resources can be covered by the indicative pre-allocation made when the PDB was adopted.

Exceptional cases (i.e. those where the action concerned could not be foreseen when the PDB was being prepared) will have to be referred to the Commission for a decision on whether and how (by means of an amendment of the indicative pre-allocation, an ad hoc redeployment exercise, a supplementary/amending budget or a letter of amendment to the draft budget) implementation of the proposed action can be accommodated.)

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

Follow-up and monitoring of the five types of actions envisaged by the Marco Polo programme will be as follows:

Innovative actions (catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance): The granting of subsidies to these types of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. As stated above, this close steering function will be an important feature of these innovative actions. Further, regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each action will be monitored on spot several times during its life-time.

The objective of these innovative actions, while more complex than the one of the (pure) modal shift actions, can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables, in particular for ancillary infrastructure works, if any. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

All these actions will also feature a modal shift / traffic avoidance objective, which is easily verifiable.

Commission staff will be closely involved in these projects. Depending on the specific features of the project, “accompanying measures” for dissemination or monitoring of outputs should be included in the individual project’s work plan and budget.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the project on structural change and traffic shift / traffic avoidance after the termination of the subsidy.

Modal shift actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Regular reporting obligations will be provided for. In line with the expected mission budget, each modal shift action should be visited at least once in its life-time on the spot. This practice has been followed already in the PACT and Marco Polo I programmes, with good success.

The objective of these modal shift actions is straightforward: shift 500 tkm per 1 € support given from road to short sea shipping, rail, or inland waterway and achieve viability within a maximum of 36 months of support. The contract will therefore contain quantified objectives, whose attainment will be easily verifiable.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report on the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify the effects of the projects in terms of traffic shift after the termination of the subsidy.

Common learning actions: The granting of subsidies to this type of action will be based on the standard subvention contract of the European Communities. The various monitoring, information and auditing provisions of this contract will fully apply.

Further, the subvention contracts will also provide for steering powers of the Commission. On request of the Commission, or the beneficiaries, steering committees will be convened ad-hoc. Further, regular reporting obligations will be provided for. Each common learning action should end with a work shop on the subject. This serves both dissemination purposes and a common understanding of what was achieved. Depending on the type of project, such workshops could also be an opportunity to agree of further implementation of the knowledge gained. One example could be the signing of an action plan, to be implemented under the auspices – not necessarily always with further funding – of the Commission.

The objective of the common learning actions can be clearly described by a comparison of the existing situation and the expected situation at the end of the project. Based on this description, concrete project objectives will be agreed upon. The project plan by the beneficiary will also have to provide work packages, with concrete sub-objectives and time tables. This will ensure that eventual problems and delays can be detected and remedied quickly.

In line with the recommendations of the external evaluation of the PACT programme and the ex-ante report of the Marco Polo II programme, post-contractual monitoring will be agreed upon, to verify whether the knowledge gained will be effectively applied in the market, and the effects of such application.

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

A thorough evaluation report on the Marco Polo I programme (2003-2006) is scheduled for the end of 2006, with the results being presented before 30 June 2007, according to Article 14 of the proposal (Marco Polo II). This evaluation will be able to build on information gained from four selection procedures, a number of modal shift and common learning projects already terminated, and catalyst actions already well under way.

The evaluation will focus on the impact of the Marco Polo I programme in terms of traffic shift. Stimulating traffic shift is the prime of objective of the Marco Polo I programme. Besides, it will analyse the management and progress of the ongoing projects.

Based on Article 12 of the proposal, additional external evaluations will be carried-out on the Marco Polo II Programme. In line with the recommendations in chapter 11 of the Ex-ante Report, such an exercise will be implemented for Marco Polo II as a Mid-Term Evaluation in 2010 and an Ex-post Evaluation in 2015.

9. ANTI-FRAUD MEASURES

- As the contracts for all actions envisaged will be standard subvention contracts, the generally applicable anti-fraud measures will apply.
- Output will be clearly visible and measurable in all types of action. The types of subsidy will be straightforward: expenditure in investment, and costs arising from operations. These items can be verified in details, and there is enough material and knowledge through the PACT and Marco Polo I projects to make an informed assessment of the dangers of fraud.
- Furthermore, especially for catalyst, Motorways of the Sea, traffic avoidance and common learning actions, monitoring will be close, and project progress will be rigorously appraised by Commission staff. Special attention will be given to the proper execution of the ancillary infrastructure works, if any.
- On the spot visits will be a steady feature of all projects.
- Depending on the complexity of the projects, specific monitoring tasks can be entrusted to specialised staff or outside consultants, for instance for validating business plans, viability forecasts, and other accounting problems as well as construction problems.
- Like the PACT evaluation did, the external evaluation foreseen in 2006 should also evaluate the control systems and the budgetary execution of the various actions.
- Like the PACT and Marco Polo I programmes, Marco Polo II will feature transparent and focussed selection procedures, based on the presentation of objective and verifiable applications. Commission staff from various departments will be evaluating the proposals. The Member States' Committee will give an opinion on the funding proposal by the Commission. In order to further increase the transparency of the proposals, industry associations could be asked to comment on certain aspects of applications, such as their impact on competition.