

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 10.12.2008
COM(2008) 847 окончателен

2008/0239 (COD)

**Предложение за
РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../2008 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от [...] година

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма
„Марко Поло“ за предоставяне на
финансова помощ от Общността за подобряване на
екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)**

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

(представена от Комисията)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. СЪДЪРЖАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Основания и цели на предложението

Втората програма Марко Поло не изпълнява изцяло целите, определени в нейното правно основание, по отношение на прехвърлянето на товари и избягването на трафика. Въпреки че програмата всъщност успява да постигне значителни резултати по отношение на прехвърлянето на товари, както резултатите от втората покана за предложения през 2008 г. по втората програма Марко Поло, така и тези от външната оценка на първата програма Марко Поло показват, че е много вероятно програмата да не успее да постигне целта си за избягване или прехвърляне на голяма част от очакваното общо нарастване на международния шосеен превоз на товари в Европа, както бе предвидено в нейното правно основание.

Прилагането на първата програма Марко Поло не успя да постигне целта си по отношение на прехвърлянето на товари, както бе показано от външна оценка, според която ще бъдат изпълнени 64 % от целта по отношение на прехвърлянето на товари¹. Този процент на успеваемост бе потвърден от броя на отзовалите се кандидати на втората покана по втората програма Марко Поло, който свидетелства за явното намаление на общото предложено количество за прехвърляне на товари. Освен това новите видове дейности, въведени от тази втора програма — морските магистрала и избягването на трафика — не успяха да привлекат достатъчно заявления (само 9 % от предложенията през 2007 г. и 4 % през 2008 г.).

Предложените изменения имат за цел да увеличат ефективността на програмата по отношение на съотношението тон/километри избегнат или прехвърлен товар от шосейния транспорт, за да бъдат постигнати целите, определени в правното основание. Специалните мерки имат за цел да насърчат заявленията за финансова помощ като стимулират участието на малки предприятия, особено предприятия за вътрешноводен транспорт, като намалят изискванията за получаване на финансова помощ, увеличат размера на финансиране и опростят административните процеси на програмата.

Оценка на програмата

Член 14 от Регламента предвижда, че Комисията представя на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите доклад за оценката на резултатите, постигнати от програмата Марко Поло за периода 2003—2006 г. Ако този доклад разкрива необходимостта от коригиране на програмата Марко Поло II, Комисията следва съответно да направи предложения.

Впоследствие бе извършена независима оценка на програмата² през 2007 г. Резултатите от извършената оценка са следните:

- програмата представлява подходяща стратегия, която допринася за една ефикасна и устойчива транспортна система и която се допълва с други области на въздействие на ЕО;

¹ 12 милиарда tkm на година за програмата МП I.

² От Ecorys; http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm.

- следва да се придаде повече значение и популярност на ефективността на програмата за намаляването на задръстванията по пътищата;
 - тя притежава голям капацитет за привличане на значителни бизнес инвестиции. Всяко евро планирана субсидия води до 20 EUR приемливи разходи;
 - очаква се да бъде реализирано прехвърляне на 30,6 милиарда tkm, което съответства на 64 % от целта на програмата;
 - програмата е използвала само 73 % от наличния бюджет;
 - очаква се програмата да реализира външни ползи на стойност 650 млн. EUR под формата на намаления на разходите, свързани със задръствания, околната среда и безопасността на транспорта, както и на други разходи;
 - кандидатите смятат, че формалностите по оценката на предложенията и процедурите, които трябва да бъдат следвани преди подписването на договора, са сложни, непрозрачни и изискват много време в периода между преговорите по договора и подписването на договора;
 - контактът между Комисията и получателите на проекти е много ограничен.
- Препоръките от извършената оценка са следните:
 - удължаване на максималния срок на проектите;
 - намаляване на изискванията за проекти за вътрешноводен транспорт, чиято цел е прехвърлянето на товари;
 - популяризиране на програмата;
 - наблягане на аспекта на намаляването на задръстванията по пътищата във фазата на оценката на предложенията;
 - създаване на лесно разбираеми насоки, така че кандидатите и получателите на финансова помощ напълно да разбират правилата, които трябва да следват, когато кандидатстват за финансиране и управление на проектите.

1.2. Общ контекст

Програмата Марко Поло е един от инструментите за намаляване на задръстванията, като представлява част от последователната стратегия за транспортна политика на ЕС, който включва интернализация на външните разходи и използването на инструменти, основаващи се на пазара, за отразяване на използването на инфраструктурата.

Според изчисленията в средносрочния преглед на Бялата книга за транспорта³ общите разходи, причинени от задръствания, възлизат на 1 % от БВП на ЕС, а разходите, свързани с околната среда — на 1,1 %. Програмата Марко Поло е един от

³ COM (2006) 314 окончателен.

инструментите на транспортната политика на ЕС за намаляване на тези разходи. Колкото по-успешна е програмата, толкова по-малки ще бъдат разходите, причинени от задръствания, и разходите, свързани с околната среда.

Според външната оценка на първата програма Марко Поло са изпълнени 64 % от целта по отношение на прехвърлени tkm от шосейния транспорт. Следователно, ако не бъдат предприети мерки, в контекста на все по-малкото предложения и успешни проекти, втората програма Марко Поло в най-добрия случай ще постигне същия процент на успеваемост. Това би означавало провал при постигането на целта за избягване или прехвърляне на голяма част от очакваното 60 процентно⁴ нарастване на международния шосеен превоз на товари, което в абсолютна стойност се равнява на 20,5 милиарда тон/километра. Това ще доведе до негативни последици под формата на допълнителни разходи за пътна инфраструктура, пътно-транспортни произшествия, задръствания, замърсяване на локално и глобално равнище, вреди за околната среда и проблеми с процесите по веригата за доставки и процесите на логистика.

1.3. Съществуващи разпоредби в областта на предложението

Действащото правно основание за програмата е Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 година за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003.

1.4. Съгласуваност с другите политики и цели на Съюза

Транспортната политика на ЕС цели да осигури висока степен на мобилност на хората и бизнеса в рамките на Съюза, като в същото време защитава околната среда от негативните въздействия на транспорта. Това се постига с помощта на широка гама от политически инструменти за прилагането на по-екологични практики, като всяко средство за транспорт се оптимизира и като целта е различните средства или комбинациите от тях да се използват ефикасно; всичко това следва да доведе до оптимално и устойчиво използване на ресурсите.

В този контекст съществуват два вида мерки:

- мерки за повишаването на конкурентоспособността и екологичната ефикасност на всички видове средства за транспорт, особено на тези, които предизвикват по-малко задръствания и са по-екологични, а именно морския, железопътния и вътрешноводния транспорт;
- мерки за повишаването на капацитета и ефикасността на цялата транспортна система с помощта на финансиране по програмата Трансевропейски транспортни мрежи (TEN-T), фондовете на политиката за сближаване (Европейския фонд за регионално развитие и Кохезионния фонд) и инвестиции от страна на държавите-членки и частни оператори.

Горепосочените мерки имат за цел постепенно да постигнат по-ефикасно и по-екологично разпределение на товарните потоци сред различните видове средства за

⁴ Модел PRIMES, включен в доклада на Комисията „Европейска енергия и транспорт — тенденции до 2030 г.“

транспорт. За реализирането на тези мерки ще бъдат необходими обаче няколко години и единствената мярка на равнището на Общността, която цели насърчаването на по-приемливо по отношение на околната среда разпределение на товарни потоци в най-кратки срокове, е програмата Марко Поло.

2. КОНСУЛТАЦИЯ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1. Консултация със заинтересованите страни

На 4.4.2008 г. бе предприета публична консултация на уебсайта на Изпълнителната агенция за конкурентоспособност и иновации (ИАКИ), която управлява програмата от името на Комисията. Уведомление за тази публикация бе изпратено на два пъти с електронна поща до списък от над 1500 лица, включително и представители на промишлеността, които участват в подготовката и управлението на проектите по програмата Марко Поло. На 28.4.2008 г. консултацията бе представена на среща на мрежата на координационните центрове за морски превози на къси разстояния и за тяхното насърчаване. На 23.5.2008 г. консултацията бе представена на срещата на комитета на програмата Марко Поло.

Публичната консултация бе отворена от 4.4.2008 г. до 30.5.2008 г. Бяха зададени 13 конкретни въпроса с цел да се оцени до каква степен предложените от Комисията изменения са приемливи. Освен това анкетата включваше заключителен отворен въпрос за общи коментари. Бяха регистрирани общо 97 участия от 20 държави-членки, плюс Норвегия и Сърбия. Едва 12 % от участниците в консултацията не са подавали или не са възнамерявали да подават заявление по програмата Марко Поло, което означава, че участието е дало добри резултати.

Двете годишни срещи на комитета на програмата Марко Поло на държавите-членки позволиха непрекъснатото му участие в консултацията.

2.2. Събиране и използване на експертни становища

Оценката на въздействието бе извършена въз основа на „Оценка на програмата Марко Поло (2003—2006 г.)“, проведена от Ecorys през ноември 2007 г. Втори външен източник на експертни становища беше междинният доклад относно проучване, проведено от Price Waterhouse Coopers, за оценка на въздействието на създаването на иновационен фонд за вътрешноводния транспортен сектор, който включва оценка на въздействията от изменението на регламента за втората програма Марко Поло.

2.3. Оценка на въздействието

Заклучението на оценката на въздействието беше, че с прилагането на всички предложени мерки някои целенасочени промени на правното основание ще доведат до значителна добавена стойност, тъй като:

- това ще подобри ефективността на програмата по отношение на избегнати или прехвърлени тон/километри;
- това ще доведе до по-балансирано разпределение на прехвърлянето на товари и избягването на трафика сред средствата за транспорт и различните видове проекти;

-ще се опрости правното основание и управлението на програмата, като това ще доведе до намаляване на административните разходи и тежести, и впоследствие ще привлече повече предприятия, в това число и по-малки предприятия, които понастоящем изпитват притеснения или просто не разполагат с необходимото оборудване, за да се справят със срещаните трудности;

- това ще има положително въздействие по отношение на разпространението на ефектите.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1. Обобщение на предлаганите дейности

Предлаганите изменения имат за цел да въведат някои промени в правното основание (Регламент (ЕО) № 1692/2006) на втората програма Марко Поло, за да увеличат ефективността по отношение на целите ѝ относно избягването на трафика и прехвърлянето на товари, изразени в тонове/километър. Предложени са четири вида изменения. Първо, мерки за улесняване на участието на малки предприятия; второ, мерки за понижаване на допустимия праг за получаване на финансова помощ на тон/километър; трето, повишаване на размера на финансиране; и четвърто, опростяване на процедурите на програмата.

3.2. Правно основание

Член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност определят рамката за намеса на Общността в международния транспорт от или към територията на държава-членка или преминаване през територията на една или повече държави-членки.

3.3. Принцип на субсидиарност

Програмата Марко Поло има за цел да окаже въздействие върху международния шосеен превоз. Тъй като целите на програмата за прехвърляне на товари не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите-членки и следователно, поради обхвата на програмата, могат да бъдат по-добре постигнати на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора.

3.4. Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност, тъй като размерът на помощта от страна на Общността е много по-малък от въздействията, които тя има. Максималният размер на безвъзмездно подпомагане в момента е 1 EUR на всеки 500 прехвърлени тон/километра от шосейния транспорт, докато избегнатите външни разходи с посоченото количество прехвърляне възлизат на средно 9,15 EUR. Дори и актуализираният максимален размер на безвъзмездно подпомагане от страна на Общността от 2 EUR е в съответствие с принципа на пропорционалност. От друга страна опитът от програмата показва, че едно евро субсидия по програмата Марко Поло води до 20 EUR инвестиции в проекти, които имат за цел по-екологична транспортна система.

3.5. Избор на инструменти

Предложен инструмент: регламент

Предложеният регламент изменя Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003.

**Предложение за
РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № .../2008 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от [...] година

**за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма
„Марко Поло“ за предоставяне на
финансова помощ от Общността за подобряване на
екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁵,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁶,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора⁷,

като имат предвид, че:

- (1) В своето съобщение⁸ „За една Европа в движение — устойчива мобилност за нашия континент — средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта, публикувана през 2001 г. от Европейската комисия“, Комисията изтъква потенциала на втората програма Марко Поло като източник на финансиране, който предлага на участниците на задръстените пътища алтернативни средства за транспорт. Следователно използването на втората програма Марко Поло е основен елемент от транспортната политика.
- (2) Ако не бъдат предприети никакви решителни действия, до 2013 г. общият шосеен товарен транспорт в Европа ще се увеличи с повече от 60 %. Това увеличение би се изразило в очакван растеж на международния шосеен превоз на товари до 2013 г. с 20,5 милиарда тон/километра на година за Европейския съюз, като това би довело до негативни последици под формата на допълнителни разходи за пътна инфраструктура, пътно-транспортни произшествия, задръствания, замърсяване на локално и глобално равнище, вреди

⁵ ОВ.

⁶ ОВ...

⁷ ОВ...

⁸ COM (2006) 314 окончателен.

за околната среда и проблеми с процесите по веригата за доставки и процесите на логистика.

- (3) За да може да се реагира адекватно на този растеж, морският превоз на къси разстояния, вътрешноводният транспорт и железопътният транспорт трябва да се използват в по-голяма степен и е необходимо да се стимулират още инициативи от секторите на транспорта и на логистиката, да се насърчават нови подходи и използването на технически иновации за всички видове средства за транспорт и за тяхното управление.
- (4) Съгласно член 14 от Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 2006 година за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“) и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003⁹ Комисията следва да извърши оценка на програмата Марко Поло II и да представи предложения за коригиране на програмата, ако това е необходимо.
- (5) Извършена външна оценка на резултатите от първата програма Марко Поло предвижда, че програмата няма да може да изпълни целите си по отношение на прехвърляне на товари, и отправя препоръки за подобряване на ефективността ѝ.
- (6) Комисията извърши анализ на въздействието на предложените от външната оценка мерки и на други мерки, чиято цел е да увеличат ефикасността на програмата. Анализът показва необходимостта от определен брой изменения на Регламент (ЕО) № 1692/2006, за да се улесни участието на малки предприятия, да се намалят изискванията за получаване на финансиране, да се увеличи размера на финансиране и да се опростят процедурите по прилагането и управлението на програмата.
- (7) Участието на малки предприятия в програмата следва да бъде стимулирано, като се даде възможност на отделни предприятия да кандидатстват за финансова помощ и като се намалят изискванията за предложенията, представени от предприятия за вътрешноводен транспорт.
- (8) Изискванията за финансова помощ по отношение на подадените предложения следва да бъдат намалени и изразени в прехвърлени тон/километри на година, освен за дейностите по обмяна на опит. Вече не се изисква определен праг за дейности по избягване на трафика и за този вид проекти, както и за проекти за дейности с катализационен ефект и за проекти за морски магистрали, е въведен минимален срок на проекта.
- (9) Размерът на финансиране следва да бъде увеличен с въвеждането на определение за „товар“, за да бъде включен транспортният елемент в изчислението на прехвърлянето на товари, и с разрешаването по изключение на удължаване на максималния срок на проекта за проекти, при които е имало закъснение в началото. Промяната на размера на финансиране от 1 EUR на

⁹ ОВ L 328, 24.11.2006 г., стр. 1.

2 EUR съгласно посочената в приложение I, точка 2, буква г), процедура следва да бъде отразена.

- (10) За да се опрости прилагането на програмата, приложение II към Регламент (ЕО) № 1692/2006 относно условията за финансиране на помощна инфраструктура следва да бъде заличено. Освен това процедурата на комитология за годишния избор на финансирани проекти следва да бъде премахната и подробните правила за избор на проекти следва да се прилагат за период от няколко години.
- (11) Следва да се установи по-ясна връзка между програмата и рамката на Трансевропейските транспортни мрежи за морските магистрали и обхвата на съображенията относно околната среда следва да бъде разширен, като включи всички външни разходи на дейностите.
- (12) Регламент (ЕО) № 1692/2006 следва да бъде съответно изменен.
- (13) За да се гарантира, че посочените в настоящия регламент мерки могат да се приложат по най-бързия начин, настоящият регламент следва да влезе в сила възможно най-скоро след неговото приемане.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 1692/2006 се изменя, както следва:

1. В член 2 се добавя буква п):

„,товар“ означава, за целите на изчисленията на прехвърлянето на товар, транспортираните стоки плюс транспортната единица, включително и моторизираните ѝ части. Празните транспортни единици, които се пренасят върху друга транспортна единица, се считат за товар за целите на изчислението на прехвърлянето на товара.“

2. Член 4, параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Дейностите следва да бъдат представени от предприятия, установени в държави-членки или участващите страни, посочени в член 3, параграфи 3 и 4.“

3. Член 5 се изменя, както следва:

- a) параграф 1, буква б) се заменя със следния текст:

„дейности за морски магистрали; в рамките на Европейския съюз такива дейности следва да бъдат съвместими с характеристиките на приоритетния проект за морски магистрали, определен в рамките на Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа¹⁰.“

¹⁰ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

б) в параграф 2 се заличава второто изречение.

4. Член 6 се заменя със следното:

„Подробни правила

Подробните правила относно процедурите за подаване и избор на дейности следва да бъдат приети еднократно за целия период на програмата в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.“

5. В член 7 второто изречение се заличава.

6. Член 9 се изменя, както следва:

а) текстът в първи параграф, буква г) — „съответния принос на дейностите за околната среда“ — се заменя със „съответния принос на дейностите за намаляване на външните разходи“.

б) параграф 2 се заличава.

7. В член 14, параграф 2 се заменя със следния текст:

„До 30 юни 2011 г. Комисията следва да представи на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите доклад за оценката на резултатите, постигнати от програмата Марко Поло за периода 2003—2009 г.“

8. В член 15, параграф 2 второто изречение се заличава.

Член 2

1. Приложение I към Регламент (ЕО) № 1692/2006 се заменя с текста от приложението към настоящия регламент.

2. Приложение II към Регламент (ЕО) № 1692/2006 се заличава.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставен в Брюксел на [...] година

*За Европейския парламент
Председател*

*За Съвета
Председател*

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Условия за финансиране и изисквания съгласно член 5, параграф 2

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистралаи	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
1. Условия за финансиране	а) дейността с катализационен ефект ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността за морски магистралаи (ММ) ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по прехвърляне на товари ще постигне целите си в рамките на период от максимум 36 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по избягване на трафика ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по обмяна на опит ще доведе до подобряване на търговските услуги на пазара, и по-специално ще насърчи и/или улесни избягването на пътния трафик или прехвърлянето на товари от шосейния транспорт към морския превоз на къси разстояния, железопътния и вътрешноводния транспорт, чрез подобряване на сътрудничеството и споделяне на опита; ще продължи за максимум 24 месеца;

Вид дейност

А. С катализационен ефект

Б. Морски магистрали

В. Прехвърляне на товари

Г. Избягване на трафик

Д. Обмяна на опит

Член 5, параграф 1, буква а)

Член 5, параграф 1, буква б)

Член 5, параграф 1, буква в)

Член 5, параграф 1, буква г)

Член 5, параграф 1, буква д)

б) дейността с катализационен ефект е иновационна на европейско равнище по отношение на логистика, технология, методи, оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги;

б) дейността за морски магистрали е иновационна на европейско равнище по отношение на логистика, технология, методи, оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги; ще се обърне внимание и на високото качество на услуги, опростени процедури и инспекции, покриване на стандартите за безопасност и сигурност, добър достъп до пристанища, ефикасни връзки с хинтерланд и гъвкави и ефикасни пристанищни услуги;

б) дейността по прехвърляне на товари няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;

б) дейността по избягване на трафика е иновационна на европейско равнище по отношение на производствената логистика в транспортната логистика;

б) дейността е иновационна на европейско равнище;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	в) дейността с катализационен ефект се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари от шосеен транспорт към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз, вътрешноводен превоз;	в) дейността за морски магистрали (ММ) цели насърчаване на много обемни, високочестотни интермодални услуги за товарен транспорт с морски превоз на къси разстояния, включително комбинирани товаро-пътнически услуги, когато случаят позволява, или комбинация на морски превоз на къси разстояния с други видове транспорт, при която пътуванията по шосе са възможно най-кратки; дейността за предпочитане следва да включва интегрирани товарни транспортни услуги в хинтерланд с железопътен и/или вътрешноводен превоз;	в) дейността по прехвърляне на товари предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си;	в) дейността по избягване на трафика цели насърчаване на висока ефективност на международния товарен транспорт на европейските пазари, без да възпрепятства икономическия растеж чрез фокусиране върху модифицирането на процесите на производство и/или процесите на разпространение; и по този начин постигане на по-кратки разстояния, по-високи коефициенти на товарене, по-малко празни курсове, намаляване на отпадъчните потоци, намаляване на обема и/или теглото	в) дейността по обмяна на опит няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;

Вид дейност	А. С катализационен ефект Член 5, параграф 1, буква а)	Б. Морски магистрали Член 5, параграф 1, буква б)	В. Прехвърляне на товари Член 5, параграф 1, буква в)	Г. Избягване на трафик Член 5, параграф 1, буква г) или всяко друго въздействие, водещо до значително намаляване на товарния трафик по шосе, без да оказва неблагоприятно въздействие върху капацитета на производство или работната сила;	Д. Обмяна на опит Член 5, параграф 1, буква д)
--------------------	---	--	--	--	---

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	г) дейността с катализационен ефект предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;	г) дейността за морски магистрали се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари, по-високо от предвидимата степен на растеж на товарния транспорт по шосе, от шосейния транспорт към морски превоз на къси разстояния, вътрешноводен превоз или железопътен превоз;	г) когато дейността изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;		г) дейността по обмяна на опит предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	д) дейността с катализационен ефект няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;	д) дейността за морски магистрали предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;		д) дейността по избягване на трафика предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;	

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	е) когато дейността изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	е) дейността за морски магистрали няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;		е) дейността по избягване на трафика няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;	

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
		ж) когато дейността за морски магистрали изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и недискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;		ж) когато дейността по избягване на трафика изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
2. Размер на финансиране и обхват	а) финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 10 % от общите приемливи разходи за проекта;	а) финансовата помощ от Общността за дейности за морски магистрали следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 10 % от общите приемливи разходи за проекта;	а) финансовата помощ от Общността за дейности по прехвърляне на товари следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 10 % от общите приемливи разходи за проекта;	а) финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика следва да бъде ограничена до максимум 35 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността. Приемливите разходи по отношение на помощната инфраструктура не следва да превишават 10 % от общите приемливи разходи за проекта;	а) финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит следва да бъде ограничена до максимум 50 % от общите разходи, необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи следва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	<p>Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускане на субсидии;</p>	<p>Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускане на субсидии;</p>	<p>Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускане на субсидии;</p>	<p>Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускане на субсидии;</p>	<p>Разходите, направени на или след датата на подаване на заявление по процедурата по избор, следва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие че е дадено заключително одобрение за финансиране от Общността;</p>

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за	б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за околната среда;	б) финансовата помощ от Общността, определена от Комисията въз основа на тон/километри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз и вътрешноводен превоз, първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всеки 500 тон/километра прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за	б) финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика не следва да бъде използвана за подпомагане на бизнес или производствени дейности, които нямат директна връзка с транспорта или разпространението;	в) финансовата помощ от Общността първоначално следва да бъде установена на 2 EUR за всяко избягване на 500 тон/километра или 25 превозни средства/километра шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за околната среда;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	околната среда;		околната среда;		

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	<p>в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;</p>	<p>в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;</p>	<p>в) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;</p>	<p>г) в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2 Комисията може да преразглежда от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, върху които се основават тези изчисления, и впоследствие, ако е необходимо, сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;</p>	

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
3. Форма и продължително ст на споразумението за субсидия	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният — 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности за морски магистрали следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният — 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности за прехвърляне на товари следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии. По правило максималният срок на тези споразумения е 38 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафик следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 62 месеца, а минималният — 36 месеца. В случай на неочаквани закъснения по прилагането, прилежно аргументирани от получателя, срокът може да бъде удължен по изключение с 6 месеца.</p>	<p>Финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит следва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. По правило максималният срок на тези споразумения е 26 месеца. Този срок може да бъде удължен по искане на получателя, в рамките на първоначалния бюджет, за допълнителен период от 26 месеца, при условие че през първите 12 месеца на операцията са постигнати положителни</p>

резултати.

След изтичане на постановения максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване;

След изтичане на постановения максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване;

След изтичане на постановения максимален срок от 38 месеца, или в извънредни случаи 44 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване;

След изтичане на постановения максимален срок от 62 месеца, или в извънредни случаи 68 месеца, финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване;

След изтичане на постановения максимален срок от 52 месеца финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
4. Договорена пределна сума или праг	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности с катализационен ефект следва да бъде 30 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар или избягване на трафик на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия;	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности за морски магистрали следва да бъде 250 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия;	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности по прехвърляне на товари следва да бъде 80 милиона тон/километра или техният обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия. Дейностите по прехвърляне на товари, които имат за цел прехвърляне към вътрешноводен превоз, подлежат на специален праг от 17 милиона тон/километра или на техния обемен еквивалент на прехвърлен товар на година. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия;	Минималният индикативен праг за субсидия за дейности по избягване на трафика следва да бъде 80 милиона тон/километра или 4 милиона превозни средства/километра избегнат шосеен товар. Това количество се отнася за целия период на валидност на споразумението за субсидия;	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности по обмяна на опит следва да бъде 250 000 EUR;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
5. Разпространение	<p>Резултатите и методите от дейностите с катализационен ефект следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент;</p>	<p>Резултатите и методите от дейностите за морски магистрали следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент;</p>	<p>Не са предвидени специални дейности за разпространение на дейностите по прехвърляне на товари;</p>	<p>Резултатите и методите от дейностите по избягване на трафика следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент;</p>	<p>Резултатите и методите от дейностите по обмяна на опит следва да бъдат разпространени и следва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в плана за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент;</p>

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

НАИМЕНОВАНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО:

Изменение на Регламент на Европейския парламент и на Съвета за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)

УД/БД РАМКА

Съответна(и) област(и) на политиката(ите) и свързана(и) с нея(тях) дейност(и):

06: Енергетика и транспорт

06 02: Сухопътен, въздушен и морски транспорт

06 01: Административни разходи в областта на политиката „Енергетика и транспорт“

БЮДЖЕТНИ РЕДОВЕ

06 01 04 01: Програма Марко Поло II: разходи за административно управление

06 01 04 32: Изпълнителна агенция за конкурентоспособност и иновации — субсидия от програмата Марко Поло II

06 02 06: Програма Марко Поло II

Продължителност на дейността и на финансовото въздействие:

начало: 2010 г. край: 2015 г.

Бюджетни характеристики:

Бюджетен ред	Вид разходи		Нов	Вноска на ЕАСТ	Принос на държавите-кандидатки	Позиция във финансовата перспектива
06 01 04 01	Незадължителен	Едногодишен	НЕ	ИМА	ИМА	1a
06 01 04 32	Незадължителен	Едногодишен	НЕ	ИМА	ИМА	1a
06 02 06	Незадължителен	Диференцирани	НЕ	ИМА	ИМА	1a

	ТЕЛЕН					
--	-------	--	--	--	--	--

ОБОБЩЕНИЕ НА РЕСУРСИТЕ

Финансови ресурси

Обобщение на бюджетните кредити за поети задължения (БКПЗ) и бюджетните кредити за плащания (БКП)

милиона EUR (до третия десетичен знак)

Вид разходи	Раздел №		2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	Общо
-------------	----------	--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	------

Оперативни разходи¹¹

Бюджетни кредити за поети задължения (БКПЗ)	8.1	а	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 ¹²
Бюджетни кредити за плащания (БКП)		б		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

Административни разходи в рамките на референтната сума¹³

Техническа и административна помощ (НБК)	8.2.4	в	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

ОБЩА РЕФЕРЕНТНА СУМА

Бюджетни кредити за поети задължения		а+в	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Бюджетни кредити за плащания		б+в	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

Административни разходи, които не са включени в референтната сума¹⁴

Човешки ресурси и свързаните с тях разходи (НБК)	8.2.5	г	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Административни разходи, без човешките ресурси и свързаните с тях разходи, изключени от референтната сума (ЕБК)	8.2.6	д							

Обща индикативна финансова стойност на интервенцията

¹¹ Разходи, които не спадат към глава хх 01 от съответния дял хх.

¹² Между 2010 г. и 2013 г. може да бъде добавена сума от 20 млн. EUR, за да се възстанови неизплатената и прехвърлена в друга програма през 2008 г. сума.

¹³ Разходи в рамките на статия хх 01 04 от дял хх.

¹⁴ Разходи в рамките на глава хх 01, различни от статии хх 01 04 или хх 01 05.

ОБЩО включително за човешки ресурси	БКПЗ, разходи	а + в + г + д	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
ОБЩО включително за човешки ресурси	БКП, разходи	б + в + г + д	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

Съвместимост с финансовото планиране

Предложението е съвместимо със съществуващото финансово планиране.

Финансово въздействие върху приходната част

Предложението няма финансово отражение върху прихода

Човешки ресурси на пълно работно време (ПРВ) (включително служители, временен и външен персонал) — виж подробности в точка 8.2.1.

Годишни потребности	Година n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 и по-нататък
Общ брой на човешки ресурси	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

ХАРАКТЕРИСТИКИ И ЦЕЛИ

Прилагането на първата програма Марко Поло не успява да постигне целта си по отношение на прехвърлянето на товари, както бе показано от външната оценка, според която ще бъдат изпълнени 64 % от тази цел¹⁵. Този процент на успеваемост бе потвърден от броя на отзовалите се кандидати на втората покана по втората програма Марко Поло, който свидетелства за ясно намаление на общото предложено количество за прехвърляне на товари. Освен това новите видове дейности, въведени от тази втора програма — морските магистрали и избягването на трафика — не успяха да привлекат достатъчно заявления (само 9 % от предложенията през 2007 г. и 4 % през 2008 г.).

Вече са предприети две мерки за подобряване на резултатите от програмата без да е необходимо да се изменя регламентът. Първо, възлагане на управлението на

¹⁵ 12 милиарда tkm на година за програмата МП I.

програмата на външна изпълнителна агенция, специализирана в управлението на проекти, и второ, удвояване на размера на финансиране на проекти от 1 EUR на 2 EUR на всеки 500 tkm избегнат или прехвърлен товар, с цел да бъдат привлечени повече проекти.

Тези мерки обаче няма да бъдат достатъчни и беше предложено да бъдат направени целенасочени промени в програмата, които ще доведат до:

- още по-голямо увеличаване на ефективността на програмата,
- по-балансирано разпределяне на общностната помощ сред различните видове проекти,
- значително опростяване на правното основание и на управлението на програмата,
- значително намаляване на административните разходи за управлението на програмата,
- положително въздействие за някои периферни територии и държави, които не са членки на ЕС.

Допълнителна полза от участието на Общността и съгласуваност на предложението с други финансови инструменти и евентуални възможни полезни взаимодействия

Както бе посочено във външния доклад за оценката на резултатите, програмата Марко Поло представлява подходяща стратегия, която допринася за една ефикасна и устойчива транспортна система. Програмата също се допълва с други възможности за намеса на ЕО, по-специално безвъзмездните помощи по програмата TEN-T.

Преследваните цели от предложените мерки ще подсилват вече съществуващата съвместимост на целите на програмата с други политики на ЕС.

За да бъдат избегнати негативните последици от мобилността като нарастването на шосейния превоз на товари през следващите години, средносрочната оценка на Бялата книга относно Общата транспортна политика от юни 2006 г. предлага, заедно с други мерки, да се продължи политиката на прехвърляне на товари към средства за транспорт, които замърсяват по-малко околната среда и консумират по-малко енергия.

Прехвърлянето на товари и интермодалният транспорт са две от настоящите цели на транспортната политика на Съюза, които я поставят в центъра на Лисабонската стратегия за растеж и трудова заетост. Целите на транспортната политика, в които е включено прехвърлянето на товари, са също дългосрочни по естество, като балансират императивите на икономическия растеж, социалното благосъстояние и опазването на околната среда във всички политически варианти.

Както бе посочено в средносрочния преглед на Бялата книга за транспорта, освен непрекъснатите разисквания на възможни политически мерки, които да бъдат приети за в бъдеще, задръстванията в пътната транспортна система на ЕС и ефикасността на

цялата транспортна система по отношение на околната среда са пряко подложени на различни мерки, които се прилагат в момента или ще бъдат прилагани в близко бъдеще.

На равнището на държавите-членки национални схеми като Ecobonus в Италия работят по същия проблем само на национално равнище и за ограничен период от време. Във всеки случай регламентът за програмата Марко Поло определя горна граница за помощта от страна на Общността, която отчита националната помощ, предоставена на свързващото транспортно звено по договора.

Горепосочените мерки имат за цел постепенно да постигнат по-ефикасно и по-екологично разпределяне на товарни потоци сред различните видове средства за транспорт; но за реализирането на тези мерки ще бъдат необходими няколко години и единствената мярка на равнището на Общността, която цели насърчаването на намаляването на задръстванията в най-кратки срокове, е програмата Марко Поло.

Цели, очаквани резултати и свързани с тях показатели на предложението в контекста на УД рамката

Очакват се 131 предоставени помощи в рамките на четири години (2010—2013 г.), средно 36 помощи от 120 представени предложения на година. Това съответства на процент на успеваемост от около една трета, което е особено важно за получаването на предложения от най-добрите участници на пазара (вж. *ex-ante* доклада на програмата Марко Поло, глава 7 „Консултация със заинтересованите страни“). Очаква се средният размер на предоставената финансова помощ да бъде около 1,8 млн. EUR. Очаква се броят на тон/километри избегнат или прехвърлен товар от шосейния транспорт да достигне 60 милиарда за периода 2010—2013 г. или 15 милиарда tkm на година.

Метод на изпълнение

Централизирано управление: Възлагане на управлението на изпълнителната агенция за конкурентоспособност и иновации (ИАКИ)

НАБЛЮДЕНИЕ И ОЦЕНКА

Система за наблюдение

Субсидии ще се отпускат въз основа на стандартния договор за субсидии на Европейските общности. Различните разпоредби за наблюдение, информация и одит на този договор ще се прилагат изцяло.

Персоналът на ИАКИ ще участва активно в проектите. В зависимост от специфичните характеристики на проекта, „съпътстващи мерки“ за разпространяването или наблюдаването на резултатите следва да бъдат включени в работните програми и бюджети на отделните проекти.

Оценка

Беше извършена външна оценка на програмата Марко Поло II. Докладът за оценката е достъпен на уебсайта на ГД „Енергетика и транспорт“: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm

Срокове и честота на бъдеща оценка

През 2011 г. ще бъде извършена оценка на постигнатите резултати от програмата Марко Поло за периода 2003—2009 г.

МЕРКИ ЗА БОРБА С ИЗМАМИТЕ

Тъй като договорите за всички предвидени дейности ще бъдат стандартни договори за субсидии, ще се прилагат общоприложимите мерки за борба с измамите.

Резултатите ще бъдат публично достъпни и измерими за всички видове дейности. Видовете субсидии са следните: разходи за инвестиции и оперативни разходи. Тези позиции могат да

бъдат подробно проверени и съществуват достатъчно материали и знания чрез проектите по РАСТ и Марко Поло I, за да бъде направена оценка на рисковете от измамите.

Проверките на място ще бъдат основен елемент на всички проекти.

ПОДРОБНИ ДАННИ ЗА РЕСУРСИТЕ

8.1. Цели на предложението, изразени във финансови разходи

Бюджетни кредити за поети задължения в милиони EUR (до трети десетичен знак)

(Предоставят се наименования на цели, действия и резултати)	Вид на получения резултат	Средна стойност на разходите	2010 г.		2011 г.		2012 г.		2013 г.		2014 г.		2015 г.		ОБЩО	
			Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи	Брой на резултатите	Съвкупни разходи
ОПЕРАТИВНА ЦЕЛ № 1¹⁶																
Дейност 1: прехвърлени/избегнати ТКМ																
-Резултат 1	договор	1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675
ОБЩО РАЗХОДИ		1,8	35	62,275	36	64,200	38	68,100	39	71,100					131	265,675

¹⁶ Както е описано в раздел 5.3

8.2. Административни разходи

8.2.1 Брой и вид на човешките ресурси

Видове длъжности	Персонал, предвиден за управление на дейностите, използвайки налични и/или допълнителни средства (брой на длъжностите/ПРВ)					
	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
Длъжностни лица	A*/AD	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
или времено нает персонал ¹⁷ (XX 01 01)	B*, C*/AS T	1	1	1	1	1
Персонал, финансиран ¹⁸ по статия XX 01 02						
Друг персонал ¹⁹ , финансиран по статия XX 01 04/05						
ОБЩО		2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

8.2.2. Описание на задачите, произтичащи от дейността

Определение и координация на програмата

Политически коментари и предложения за ИАКИ

Приемане на годишни работни програми, които имат функцията на решения за финансиране

Представяне на Комисията в комитета на програмата и предоставянето на Комисията на мерки, които трябва да бъдат предприети, когато има процедура по комитология

Предприемане на междуведомствени консултации в рамките на Комисията

Стратегически оценки и търгове

Дейности, свързани с иницирането и предприемането на принудително събиране на парични задължения.

8.2.3 Източници на човешки ресурси (задължителни)

Понастоящем длъжностите се разпределят за управлението на програмата

¹⁷ Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

¹⁸ Разходите за който НЕ са покрити от референтната сума.

¹⁹ Разходите за който са включени в референтната сума.

8.2.4 Други административни разходи, които са включени в референтната сума (06 01 04 32 — Изпълнителна агенция за конкурентоспособност и иновации — субсидия от програмата Марко Поло II)

милиона EUR (до третия десетичен знак)

Бюджетен ред (номер и наименование)	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	Година 2015 и по- нататък	ОБЩО
1 Техническа и административна помощ (включително разходи за съответния персонал)							
Изпълнителни агенции ²⁰	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Друга техническа и административна помощ	0,225	0,225	0,225	0,225			900
- <i>intra muros</i>							
- <i>extra muros (поддръжка на ИТ)</i>							
Общо техническа и административна помощ	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138

8.2.5. Финансови разходи за човешки ресурси и свързани с тях разходи, които не са включени в референтната сума

милиона EUR (до третия десетичен знак)

Вид човешки ресурси	Година n	Година n+1	Година n+2	Година n+3	Година n+4	Година n+5 и по- нататък
Длъжностни лица и временно нает персонал (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

²⁰ Трябва да се посочи конкретната законодателна финансова обосновка за засегнатата/ите изпълнителна/и агенция/и.

Персонал, финансиран по статия XX 01 02 (помощен персонал, външни национални експерти, служители на договор и др.) (посочете бюджетния ред)						
Общо разходи за човешки ресурси и свързаните с тях разходи (които НЕ са включени в референтната сума)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317

Изчисляване — *Длъжностни лица и временно наети лица*

Ако е уместно, позовете се на точка 8.2.1

Година 2010 и по-нататък: 2,6 служители (122 000 EUR на служител годишно)