

BG

BG

BG



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 10.12.2008
SEC(2008) 3022

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

придружаващ

**Предложение за
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

**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“)**

ОБОБЩЕНИЕ НА ОЦЕНКАТА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

{COM(2008) 847 окончателен}
{SEC(2008) 3021}

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

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“)

Обобщение на оценката на въздействието

Програмата Марко Поло помага да бъде постигната целта на транспортната политика на ЕС за осигуряване на устойчива мобилност в Европа. Програмата допринася за постигането на тази цел като помага да се намали задръстването по пътищата и като насърчава използването на по-устойчиви средства за транспорт. За тази цел програмата подкрепя проекти, които целят избягването на товарен транспорт по пътищата или прехвърлянето на товар от шосейния транспорт към други видове средства за транспорт, които са по-екологични и имат неизползван капацитет, като морски превоз на къси разстояния, железопътен транспорт и вътрешноводен транспорт.

1. ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРОБЛЕМА

Резултатите от поканата за предложения през 2008 г. по втората програма Марко Поло и заключенията на външната оценка относно първата програма Марко Поло показват, че въпреки значителните постижения на програмата по отношение на прехвърлен товар, много е вероятно да не бъде постигната целта на програмата 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.

Програмата се осъществява чрез ежегодни покани за предложения. Всяка година молбите за финансова помощ, и съответно количеството избегнат трафик или прехвърлен товар, намаляват, което свидетелства за липса на интерес от страна на потенциалните кандидати. Възможните причини за намаляването на интереса към програмата са следните:

- Липса на популярност на програмата, което съответно води до липса на информираност сред потенциалните получатели на финансовата помощ.
- Липса на мотивация на потенциалните получатели поради сложността на програмата, неадекватния механизъм на финансиране или малкия размер на финансовата помощ. Тези проблеми могат да бъдат проследени и в текста на регламента на програмата:
 - неясен или неподходящ обхват на програмата (член 3);
 - неясни или неподходящи условия по отношение на приемливите кандидати (член 4);
 - неясно или неподходящо определение на видовете проекти (член 5);

- неясни или неподходящи подробни правила относно процедурата за подаване и избор на проекти (член 6);
- неясни или неподходящи условия за финансиране и изисквания (приложение I);
- неясни или неподходящи административни процедури;
- неподходящ инструмент за финансиране, безвъзмездни помощи.

2. ЦЕЛИ

Цялостната цел е да се подпомогне програмата, за да може тя да постигне общата си цел, а именно да избегне или да прехвърли голяма част от очакваното нарастване на международния шосеен превоз на товари на стойност 20 милиона tkm годишно.

За да се окаже помощ на програмата да постигне своята цел, трябва да бъдат преодолени основните причини за проблема. Следователно са необходими действия за популяризиране на програмата и за насърчаване на потенциални получатели на помощта да участват в проекти, които имат за цел избягването на трафика или прехвърлянето на товар от шосейния транспорт. Мотивирането на потенциалните получатели може да бъде постигнато с опростяване, поясняване или изменение на правния текст.

Необходимо условие е всяка една предложена промяна на програмата да бъде приета бързо, за да бъде приложена във възможно най-кратък срок. Не трябва да се допуска цялостна промяна на програмата, водеща до политически последици, за да се избегнат прекалено късните изменения в рамките на програмата (2007—2013 г.).

3. ВАРИАНТИ ЗА ДЕЙСТВИЕ

Вариант А — Основният сценарий взема предвид въздействията от мерките, които вече са предприети от Комисията:

1. От 1.3.2008 г. управлението на програмата заедно с други програми на Общността е възложено на Изпълнителната агенция за конкурентоспособност и иновации (ИАКИ). Това ще доведе до допълнително популяризиране на програмата и рационализиране на процедурите по управлението.

2. Съгласно предвидената процедура в точка 2, буква г) от приложение I към регламента, Комисията ще удвои максималния размер на финансиране от 1 EUR на 2 EUR за всеки 500 тон/километра избегнат или прехвърлен шосеен товар.

Вариант Б — Целенасочени промени на правното основание, като се изменят части от регламента без политически последици, а именно:

Б.1 — Улесняване на достъпа до програмата на малките предприятия. Това ще бъде постигнато чрез

Б.1.1 — Възможността отделни предприятия да кандидатстват за финансова помощ. Това ще изясни и опрости условията за приемливост на получателите на финансова помощ.

Б.1.2 — Въвеждане на особено нисък праг за малките предприятия и за проекти, свързани с вътрешноводния транспорт. Особено нисък праг ще бъде въведен за проекти, които имат за цел да прехвърлят товар от шосеен към вътрешноводен транспорт. Секторът за вътрешноводен транспорт отдавна беше отправил молба за по-нисък праг, а външната оценка на първата програма Марко Поло беше отправила препоръка за по-нисък праг за този фрагментиран транспортен сектор.

Б.1.3 — Възстановяване на разходите, свързани с изготвянето на предложението, на малките предприятия. За да се насърчат заявленията от малки предприятия, които са характерни за секторите на шосеен и вътрешноводен транспорт, ще бъде осигурено еднократно фиксирано възстановяване на разходите, свързани с изготвянето на предложенията.

Б.2 — Подобряване на изискванията за получаване на финансова помощ, което ще се осъществи чрез:

Б.2.1 — Намаляване и опростяване на изискванията за получаване на финансова помощ за проекти. Опростяването и намаляването на някои изисквания ще привлече повече по-малки проекти и ще спомогне за постигането на целите на програмата.

Б.2.2 — Премахване на прага за проекти, свързани с избягване на трафика. Актуалният в момента десет процентов праг за дейности по избягване на трафика, предвиден в регламента, представлява допълнителна пречка за видовете проекти, които все още не са успели да получат финансова помощ по програмата Марко Поло.

Б.3 — Увеличаване на размера на финансиране чрез:

Б.3.1 — Определяне на транспортния елемент в изчислението на прехвърлянето на товари. Смята се за целесъобразно теглото на транспортните елементи, които превозват товара, да бъде включено в изчислението на прехвърлянето на товари. Задръстванията по пътищата не са причинени само от товара, но и от камионите и контейнерите, дори и те да са празни.

Б.3.2 — По-дълъг срок за изпълнение на проекта в извънредни случаи. Външната оценка препоръчва максималният срок на проекта да бъде удължен за проекти, които са срещнали затруднения в началната фаза. Предоставянето на възможност за извънредно удължаване на срока може да даде увереност на получателите на помощ, че загубите, които са претърпели в началната фаза, ще бъдат компенсирани от помощта на Общността, дори и проектите им да са имали закъснения в началото. Дейностите по обмяна на опит, които понастоящем имат по-кратки срокове на изпълнение от останалите дейности, също често срещат трудности при навременното изпълнение на своите цели. И в двата случая ще бъде предвидена възможност за удължаване на срока.

Б.4 — Мерки за опростяване

Б.4.1 — Опростяване на условията за финансиране на инфраструктура. Настоящата рамка за финансиране на инфраструктура е сложна, включва много изключения и ограничения на сроковете за изпълнение на проектите и изисква сложни изчисления на крайната субсидия, предоставена на всеки проект.

Б.4.2 — Опростяване на административните процедури на програмата. Продължителността на цикъла на управление на програмата, от изготвянето на поканата до подписването на договорите, е 470 дена, което се смята за прекалено дълго, не на последно място защото получателите на помощ са участници на пазара и като такива са изложени на бързите изменения на пазарните условия. Комисията ще рационализира процеса на приемане на решенията за обявяване на покани и възлагането на договори.

Вариант В — Пълно преразглеждане на правното основание

Тъй като са необходими бързи действия за подобряването на резултатите от програмата, пълното преразглеждане на програмата, включително и вариантите на политика, не се предвижда и се изключва от анализа. Следователно всички мерки, които водят до изменение на следните елементи, се изключват от оценката: обхват на програмата, определение на видовете проекти и горни граници за помощта от страна на Общността.

Вариант Г — Преустановяване на изпълнението на програмата

Хипотетичният вариант за преустановяване на изпълнението на програмата не се разглежда, тъй като програмата представлява неразделна част от транспортната политика на ЕС, както е определено в Бялата книга относно транспортната политика на ЕС от 2006 г., и вече постига значителни резултати в областта на прехвърлянето на товари.

4. АНАЛИЗ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Въздействие на вариантите							
Вариант	Ефективност (икономически, екологични и социални ползи)	Капацитет на полезно действие	Разпределяне на помощта сред различните видове проекти	Опростяване	Развитие във времето	Въздействия извън ЕС/специфични географски въздействия	Административни разходи
Вариант А — Основен сценарий							
Без намеса от страна на ЕО	++	--	неутрално	+	+	неутрално	+
Вариант Б — Целенасочено изменение на правното основание							
Мерки в полза на малките предприятия (Б.1)							
Отделни предприятия	+	неутрално	++	++	неутрално	неутрално	+
Праг за проекти, свързани с вътрешноводния транспорт	+	неутрално	++	-	неутрално	+	-
Възстановяване на разходите	+	неутрално	+	-	+	неутрално	-
Мерки за изменение на изискванията за получаване на финансова помощ (Б.2)							
Минимални прагове	+	неутрално	++	+	неутрално	+	+
Праг за дейности, свързани с избягване на трафика	+	неутрално	+	+	неутрално	неутрално	+
Мерки за увеличаване на размера на финансиране (Б.3)							
Изчисление на прехвърлянето на товар	++	--	-	++	неутрално	++	+
Период за изпълнение	++	неутрално	неутрално	-	неутрално	неутрално	-
Мерки за опростяване (Б.4)							
Финансиране на инфраструктура	+	неутрално	неутрално	++	неутрално	неутрално	+
Процедури	+	неутрално	неутрално	+++	++	неутрално	+++

5. СРАВНЕНИЕ НА ВАРИАНТИТЕ

Резултатите от оценката на вариант А сочат, че ако не бъдат предприети действия за изменение на регламента, ефективността на програмата по отношение на постигането на нейните цели ще се повиши, но капацитетът на полезно действие за постигането им ще намалее, и дори и количеството прехвърлен товар да се увеличи, поставената в правното основание цел няма да бъде постигната.

Всички мерки от вариант Б са ефективни и взаимно-допълващи се. Те могат да бъдат подредени според очакваното им въздействие:

На първо място, мерките за увеличаване на размера на финансиране (Б.3) са с най-висока ефективност, но както и при вариант А, високата ефективност се компенсира обаче от значителен спад в капацитета на полезно действие на помощта от страна на Общността.

На второ място, мерките, които имат за цел да опростят правното основание и неговото прилагане (Б.4), разбира се ще окажат значително въздействие за опростяването, което ще се засили с времето, заедно с намаляване на административните разходи.

На трето място, мерките в полза на малките предприятия (Б.1) ще имат преди всичко положително въздействие, като успеят да постигнат баланс в разпределянето на помощта по програмата Марко Поло сред различни алтернативи на шосейния транспорт и сред различни видове проекти.

И накрая, мерките за изменение на изискванията за получаване на финансова помощ (Б.2) ще имат изключително балансирано въздействие по отношение на основните критерии за оценка, като за нито един от тях няма да има негативни последици. Добавената стойност на тези мерки в сравнение с основния сценарий е по-добър баланс на предоставените субсидии сред различните средства за транспорт, видове проекти и географски зони, които извличат ползи от програмата.

Избор на варианти

Заключението от оценката на вариантите е, че действия от страна на Комисията за целенасочени изменения на правното основание допринасят за по-добра ефективност на програмата, значително положително въздействие за разпределянето на финансовата помощ сред различните видове проекти, положително въздействие по отношение на опростяване и намаляване на административните разходи. В случай, че ЕС не предприеме действия, ефективността ще се увеличи поради незаконодателните мерки, които се подготвят, но капацитетът на полезно действие на помощта от страна на Общността ще се намали и административните разходи ще нараснат.

Раздел 7: Наблюдение и оценка

Регламентът за втората програма Марко Поло вече определя ясен показател за оценката на резултатите от изпълнението на програмата. Прехвърлянето на товари и избягването на трафика следва да бъдат наблюдавани по отношение на тон/километър прехвърлен или избегнат товар от пътищата на страните-участнички в програмата.