

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0408/2005

15.12.2005

*****I**

RAPORT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)
(KOM(2004)0478 - C6-0088/2004 - 2004/0157(COD))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Reinhard Rack

Kasutatud tähised

- * nõuandemenetlus
antud hääle enamus
- **I koostöömenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- **II koostöömenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- *** nõusolekumenetlus
parlamendi liikmete hääleteenamus, v.a EÜ asutamislepingu artiklites 105, 107, 161 ja 300 ning ELi lepingu artiklis 7 toodud juhtudel
- ***I kaasotsustamismenetlus (esimene lugemine)
antud hääle enamus
- ***II kaasotsustamismenetlus (teine lugemine)
antud hääle enamus ühise seisukoha heakskiitmiseks, parlamendi liikmete hääleteenamus ühise seisukoha tagasilükkamiseks või muutmiseks
- ***III kaasotsustamismenetlus (kolmas lugemine)
antud hääle enamus ühise teksti heakskiitmiseks

(Antud menetlus põhineb komisjoni esitatud õiguslikul alusel.)

Õigusloomega seotud tekstide kohta esitatud muudatusettepanekud

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekutes tõstetakse muudetud tekst esile ***paksus kaldkirjas***. Tavalises kaldkirjas märgistus on mõeldud asjaomastele osakondadele abiks lõpliku teksti ettevalmistamisel ja tähistab neid õigusakti osi, mille kohta on tehtud parandusettepanek lõpliku teksti vormistamiseks (nt ilmselged vead või puudused antud tõlkeversioonis). Selliste parandusettepanekute puhul tuleb saada vastavate osakondade nõusolek.

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT..5	
EXPLANATORY STATEMENT	20
EELARVEKOMISJONI ARVAMUS.....	23
MENETLUS	28

EUROOPA PARLAMENDI ÕIGUSLOOME GA SEOTUD RESOLUTSIOONI PROJEKT

ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)
(KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

(Kaasotsustamismenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (KOM(2004)0478);
 - võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikli 251 lõiget 2 ja artikli 71 lõiget 1, mille alusel komisjon Euroopa Parlamendile ettepaneku esitas (C6-0088/2004);
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 51;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ja eelarvekomisjoni arvamust (A6-0408/2005),
1. kiidab komisjoni ettepaneku muudetud kujul heaks;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamenti saata, kui ta kavatseb seda oluliselt muuta või selle teise tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile.

Komisjoni ettepanek

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1
Põhjendus 1

(1) Komisjoni 2001. aasta septembri valges raamatus ühise transpordipoliitika kohta rõhutatakse eri transpordiliikide ühitamise väljatöötamist kui praktilist ning tõhusat vahendit, mille abil saavutada tasakaalustatud transpordisüsteem ja tehakse ettepanek meremagistraalide kui kõrge kvaliteediga, integreeritud, eri transpordiliike ühitava võimaluse välja arendamiseks, *mis on kõnealuses strateegias oluliseks elemendiks*. Göteborgis 15. ja 16. juunil 2001. aastal toimunud

(1) Komisjoni 2001. aasta septembri valges raamatus ühise transpordipoliitika kohta rõhutatakse eri transpordiliikide ühitamise väljatöötamist kui praktilist ning tõhusat vahendit, mille abil saavutada tasakaalustatud transpordisüsteem, ja tehakse ettepanek *mitte ainult* meremagistraalide kui kõrge kvaliteediga, integreeritud, eri transpordiliike ühitava võimaluse välja arendamiseks, *vaid ka raudtee- ja siseveetranspordi kui kõnealuse strateegia võtmeelementide intensiivsemaks*

Euroopa Ülemkogu kohtumisel deklareeriti, et säästva arengustrateegia keskmes on transpordiliikide osakaalu muutmine. Lisaks sellele rõhutati 15. ja 16. märtsil 2002. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel vajadust vähendada ummikuid liikluse kitsaskohtades erinevates piirkondades, eelkõige mainiti Alpe, Püreneesid ja Läänemerd, mis näitab, et meremagistraalide liinid on üle-euroopalise transpordivõrgu lahutamatuks ning oluliseks osaks. Turumajanduslik transpordiliike ühitav rahastamisprogramm on peamine instrument edasise transpordiliikide ühitamise väljatöötamiseks ja peaks eriti toetama meremagistraalide rajamist.

kasutamiseks. Göteborgis 15. ja 16. juunil 2001. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel deklareeriti, et säästva arengustrateegia keskmes on transpordiliikide osakaalu muutmine. Lisaks sellele rõhutati 15. ja 16. märtsil 2002. aastal toimunud Euroopa Ülemkogu kohtumisel vajadust vähendada ummikuid liikluse kitsaskohtades erinevates piirkondades, eelkõige mainiti Alpe, Püreneesid ja Läänemerd, mis näitab, et meremagistraalide liinid on üle-euroopalise transpordivõrgu lahutamatuks ning oluliseks osaks. Turumajanduslik transpordiliike ühitav rahastamisprogramm on peamine instrument edasise transpordiliikide ühitamise väljatöötamiseks ja peaks eriti toetama meremagistraalide, **raudtee ja siseveeteede rajamist, mis tagab muu hulgas suurema majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse.**

Justification

The Commission's White Paper also stresses the role of rail and of inland waterways. It therefore seems sensible that the Marco Polo programme should treat all alternative modes of transport on an equal footing.

Economic, social and territorial cohesion should be included as a criterion in evaluating the proposals for funding.

Muudatusettepanek 2 Põhjendus 2

(2) Kui otsustavaid meetmeid kasutusele ei võeta, kasvab autovedude kogumaht Euroopas 2013. aastaks rohkem kui 60% võrra. Selle tulemusena suureneks Euroopa Liidu 25 liikmesriigi rahvusvaheliste maanteevedude maht ajavahemikul 2007–□2013 hinnanguliselt 20,5 miljardi tonnkilomeetri võrra aastas, mille negatiivseks tagajärjeks oleksid liiklusõnnetused, ummikud, tarneahela ning logistika töökindlusetus ning keskkonnakahjustused.

(2) Kui otsustavaid meetmeid kasutusele ei võeta, kasvab autovedude kogumaht Euroopas 2013. aastaks rohkem kui 60% võrra. Selle tulemusena suureneks Euroopa Liidu 25 liikmesriigi rahvusvaheliste maanteevedude maht ajavahemikul 2007–□–2013 hinnanguliselt 20,5 miljardi tonnkilomeetri võrra aastas, mille negatiivseks tagajärjeks oleksid **lisakulutused maantee infrastruktuurile**, liiklusõnnetused, ummikud, **kohalik ja ülemaailmne reostus**, tarneahela ning logistika töökindlusetus ning keskkonnakahjustused.

Justification

Accidents and congestion are only two negative consequences of the growth of road transport among others. Avoiding additional road infrastructure costs and local and global pollution are two other important points, which should be integrated into the measures of this regulation.

Muudatusettepanek 3 Põhjendus 3

(3) Maanteekaubaveo mahu kasvuga toimetulekuks tuleb tänasest rohkem kasutada merelühisõite, raudteed ja siseveeteed ning vajalik on julgustada transpordi- ja logistikasektori edasisi kaalukaid algatusi, et vähendada maanteeummikuid.

(3) Maanteekaubaveo mahu kasvuga toimetulekuks tuleb tänasest rohkem kasutada merelühisõite, raudteed ja siseveeteed ning vajalik on julgustada transpordi- ja logistikasektori edasisi kaalukaid algatusi ***nagu veeremite tehniliste uuenduste arendamine***, et vähendada maanteeummikuid.

Justification

Technical innovations for rolling stock make it possible to shift more goods from road to rail. For example, an optimally designed railway coach (with better trans-shipment facilities, higher roof profile, greater maximum laden weight, and thus greater capacity) can transport more goods. Such innovations should be promoted by the programme with a view to achieving the objectives of Marco Polo II.

Muudatusettepanek 4 Põhjendus 4

(4) Seepärast tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1382/2003 (mis käsitleb ühenduse finantsabi andmist kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo programm)) loodud programmi täiendada uute meetmetega, mille eesmärgiks oleks rahvusvahelise maanteetranspordi tegelik vähendamine. Seepärast teeb komisjon ettepaneku luua tugevam programm (edaspidi „Marco Polo II programm“ või „programm“, et edendada transpordiliikide ühitamist, vähendada maanteeummikuid ning parandada kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid ühenduses. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peaks

(4) Seepärast tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1382/2003 (mis käsitleb ühenduse finantsabi andmist kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo programm)) loodud programmi täiendada uute meetmetega, mille eesmärgiks oleks rahvusvahelise maanteetranspordi tegelik vähendamine. Seepärast teeb komisjon ettepaneku luua tugevam programm (edaspidi „Marco Polo II programm“ või „programm“, et edendada transpordiliikide ühitamist, vähendada maanteeummikuid ning parandada kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid ühenduses. Kõnealuse eesmärgi saavutamiseks peaks

programm toetama kaubaveo-, logistika- ning muude asjaomaste turgude meetmeid. Programm peaks aitama vähemalt oodatavat rahvusvahelise kaubaveo kogumahu kasvu ümber suunata, esmajoones merelühisõitutele, raudteele ja siseveeteedele või ühendvedudele, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed. Seega tuleks käimasolev nõukogu ja parlamendi määruses (EÜ) nr 1382/2003 toodud Marco Polo programm uuega asendada.

programm toetama kaubaveo-, logistika- ning muude asjaomaste turgude meetmeid, **keskendudes eelkõige VKEdele**. Programm peaks aitama vähemalt oodatavat rahvusvahelise kaubaveo kogumahu kasvu ümber suunata, esmajoones merelühisõitutele, raudteele ja siseveeteedele või ühendvedudele, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed. Seega tuleks käimasolev nõukogu ja parlamendi määruses (EÜ) nr 1382/2003 toodud Marco Polo programm uuega asendada.

Justification

SMEs account for approximately one half of enterprises in the EU and employ a major proportion of the Union's workforce.

Muudatusettepanek 5 Põhjus 7

(7) Taotlejatel peaks olema võimalus esitada uusi või vajadusel olemasolevaid projekte, mis valitsevatele turuvajadustele kõige paremini vastavad. Sobivaid projekte ei tohiks takistada kõlblike meetmete liiga jäiga määratlemisega.

(7) Taotlejatel peaks olema võimalus esitada uusi või vajadusel olemasolevaid projekte, mis valitsevatele turuvajadustele kõige paremini vastavad. Sobivaid projekte, **eelkõige väikese ja keskmise suurusega ettevõtjate esitatud projekte**, ei tohiks takistada kõlblike meetmete liiga jäiga määratlemisega.

Muudatusettepanek 6 Põhjus 9

(9) Läbipaistvuse, objektiivsuse ja selge piiritletuse huvides peaks ümbersuunamismeetmete käivitamiseks antav abi lähtuma elanikkonna kulude kokkuhoiust, mis tuleneb merelühisõitute, raudteede ja siseveeteede kasutamisest üksnes maanteetranspordi asemel. Seepärast on komisjon soovituslikuks finantsabi suuruseks määranud 1 euro iga 500 ümbersuunatava maanteevedude

(9) Läbipaistvuse, objektiivsuse ja selge piiritletuse huvides peaks ümbersuunamismeetmete käivitamiseks antav abi lähtuma elanikkonna kulude kokkuhoiust, mis tuleneb merelühisõitute, raudteede ja siseveeteede kasutamisest üksnes maanteetranspordi asemel. Seepärast on määruses soovituslikuks finantsabi suuruseks määratud 1 euro iga 500 ümbersuunatava maanteevedude

tonnkilomeetri eest.

kaubatonnkilomeetri eest.

Justification

Cubic metre-kilometres (tkm) should be interpreted as 'freight tonne-kilometres' on account of the high proportion of volume goods. This would mean calculations being based on tonne-kilometres or cubic metre-kilometres depending on which unit produces the greatest modal shift.

Muudatusettepanek 7
Põhjendus 10

(10) Programmi kõikide meetmete tulemusi tuleks nõuetekohaselt levitada, et tagada nende avalikustamine **ja** läbipaistvus.

(10) Programmi kõikide meetmete tulemusi tuleks nõuetekohaselt levitada, et tagada nende avalikustamine, läbipaistvus **ja parimate tavade vahetamine.**

Justification

Exchange of best practices between the different agents will lead to reinforced synergy between them.

Muudatusettepanek 8
Põhjendus 14 a (uus)

(14 a) Kui projektid on võrdse väärtusega, tuleks eelistada tundlikumate ja suurlinna piirkondade projekte.

Justification

Giving priority to projects in sensitive or metropolitan areas reflects the EU's transport policy guidelines.

Muudatusettepanek 9
Põhjendus 14 b (uus)

(14 b) Erilist tähelepanu tuleks pöörata ka geograafilises reguleerimisalas asuvatele tundlikele piirkondadele. Seda tuleks rahaliste vahendite eraldamisel arvestada.

Justification

Many areas of the European transport network are already subsidised or need no subsidy. By placing the emphasis on problematical traffic intersections in the European road haulage sector it is possible to ease road congestion.

Muudatusettepanek 10
Artikli 2 punkt a

(a) "meede" mis tahes projekt, mida teostavad ettevõtjad ja mis aitab vähendada ummikuid maanteekaubaveosüsteemis ja/või parandada liikmesriikide või osalevate riikide territooriumidel transpordisüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid;

a) "meede" mis tahes projekt, mida teostavad ettevõtjad ja mis aitab vähendada ummikuid maanteekaubaveosüsteemis ja/või parandada liikmesriikide või osalevate riikide territooriumidel transpordisüsteemi keskkonnakaitsemeetmeid; **siseveeteede puhul võivad meetmed koosneda mitmest koordineeritud projektist;**

Justification

Projects in the inland waterways sector are often not on a large enough scale to reach the minimum support threshold. The integration of several coordinated projects may yield the same modal shift effect.

Muudatusettepanek 11
Artikli 2 punkt d

(d) "katalüsaatormeede" mis tahes uuenduslik meede, mille eesmärk on ületada asjaomased **ühendust puudutavad** struktuursed kaubaveotõkked, mis kahjustavad turgude tõhusat toimimist, merelühisõitude, raudtee või siseveeteede konkurentsivõimet ja/või kõnealuseid transpordiliike kasutavate transpordiahelate tõhusust; käesoleva mõiste kasutamisel on "struktuurne turutõke" mis tahes õigusväline, faktiline ja püsiv kaubaveoahela nõuetekohase toimimise takistus;

d) "katalüsaatormeede" mis tahes uuenduslik meede, mille eesmärk on ületada asjaomased **ühendusele olulised** struktuursed kaubaveotõkked, mis kahjustavad turgude tõhusat toimimist, merelühisõitude, raudtee või siseveeteede konkurentsivõimet ja/või kõnealuseid transpordiliike kasutavate transpordiahelate tõhusust; käesoleva mõiste kasutamisel on "struktuurne turutõke" mis tahes õigusväline, faktiline ja püsiv kaubaveoahela nõuetekohase toimimise takistus;

Justification

Linguistic amendment.

Muudatusettepanek 12
Artikli 2 punkt g a (uus)

g a) "uuenduslik meede" mis tahes meede, mis sisaldab elemente, mida teatud turul pole seni olnud;

Muudatusettepanek 13
Artikli 2 punkt i

(i) “meremagistraalide meede” mis tahes uuenduslik meede, mis otseselt suunab kaubaveo maanteelt ümber merelühisõitudele või vee kaudu liikuvate transpordiliikide kombinatsiooni, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed, kaasa arvatud lisainfrastruktuuri muutmine või loomine, et õigeaegselt rakendada äärmiselt laiaulatuslikku ning suure sagedusega transpordiliike ühitavat vee kaudu liikuvat transporditeenust, **kaasa arvatud väljaspool teid tagamaal toimuvat kombineeritud uksest-ukseni teenuste kaubavedu;**

i) “meremagistraalide meede” mis tahes uuenduslik meede, mis otseselt suunab kaubaveo maanteelt ümber merelühisõitudele või vee kaudu liikuvate transpordiliikide kombinatsiooni, kus maanteeveod on võimalikult lühikesed, kaasa arvatud lisainfrastruktuuri muutmine või loomine, et õigeaegselt rakendada äärmiselt laiaulatuslikku ning suure sagedusega transpordiliike ühitavat vee kaudu liikuvat transporditeenust, **ning võimaluse korral kõige keskkonnasõbralikumate transpordiliikide, nt siseveetranspordi ja raudteetranspordi kasutamine kaubaveoks ääremaaadel ja kombineeritud uksest-ukseni-teenusteks; võimaluse korral tuleks integreerida ka äärepoolseimate piirkondade vahendid;**

Muudatusettepanek 14
Artikli 2 punkt j

(j) “liikluse vältimise meede” mis tahes uuenduslik meede, mis ühendab transpordilogistika tootmislogistikaga, et **õigeaegselt** vältida kaubaveo suurt osakaalu maanteedel, **säilitades samal ajal igakülgset** toodangu kvaliteeti ning tootmistööjõudu **Euroopa Liidu territooriumil, kaasa arvatud lisainfrastruktuuri ja veovahendite muutmine/loomine;**

j) “liikluse vältimise meede” mis tahes uuenduslik meede, mis ühendab transpordilogistika tootmislogistikaga, et vältida kaubaveo suurt osakaalu maanteedel; **see ei tohiks negatiivselt mõjutada** toodangu kvaliteeti ning tootmistööjõudu **liikmesriikides;**

Justification

There is a risk that the Commission's proposal will encourage the relocation of production and jobs from the Union's peripheral regions. That is unacceptable and the article should therefore be amended.

Muudatusettepanek 15
Artikli 2 punkt l

(l) **“tonnkilomeeter”** ühe tonni kauba või **selle mahulise ekvivalendi** vedu ühe kilomeetri kaugusele;

l) **“kaubatonnkilomeeter”** ühe tonni kauba või **ühe kuupmeetri kauba** vedu ühe kilomeetri kaugusele;

(This amendment will necessitate corresponding changes throughout the text)

Justification

'Freight tonne-kilometres' should be fixed as the evaluation criterion on account of the high proportion of volume goods. This would mean calculations being based on tonne-kilometres or cubic metre-kilometres depending on which unit produces the greatest modal shift. For goods which tend to be bulky and limited in weight, the best measure is normally “volume” and not “weight”.

More than two thirds of the goods transported by trucks are so-called “light goods”, which easily fill up the physical space capacity of lorries for a relatively low mass. Because of this characteristic, they account for the majority of vehicle-kilometres on roads. Concretely, when one truck can transport 10 tonnes of “steel”, 50 similar trucks are needed to transport 10 tonnes of “feathers”. With this simple illustration, it is easy to understand how strategically important it is to transfer as much as possible light goods from road to other modes, as this would have a drastic impact on the number of vehicles circulating on the roads.

Muudatusettepanek 16 Artikli 2 punkt m

(m) “ettevõtja” mis tahes füüsiline või juriidiline isik, kes harrastab majandustegevust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist;

m) “ettevõtja” mis tahes füüsiline või juriidiline isik, kes harrastab majandustegevust, olenemata tema õiguslikust seisundist ja rahastamisviisist, **kaasa arvatud mis tahes piirkondlik või sektoripõhine arendus- või müügiedendusbüroo või muu ühitatud vedu edendav füüsiline või juriidiline isik, kes harrastab majandustegevust;**

Muudatusettepanek 17 Artikli 3 lõike 1 punkt a (uus)

a a) mis hõlmavad ühe liikmesriigi territooriumi, kuid puudutavad vähemalt 50 protsendi ulatuses piiriülest liiklust teistest liikmesriikidest või programmis

Marco Polo II osalevatest kolmandatest riikidest;

Muudatusettepanek 18
Artikli 4 lõige 1

1. Projekti esitab konsortsium, millesse kuulub vähemalt kaks ettevõtjat, kes asuvad vähemalt kahes eri liikmesriigis või vähemalt ühes liikmesriigis ja ühes lähedalasuvas kolmandas riigis.

1. Projekti esitab konsortsium, millesse kuulub vähemalt kaks ettevõtjat, kes asuvad vähemalt kahes eri liikmesriigis või vähemalt ühes liikmesriigis ja ühes lähedalasuvas kolmandas riigis, **või liikmesriigi piirkondlik ametiasutus või vahendusorganisatsioon.**

Justification

For SME's it is much easier and less burdensome to submit projects by virtue of regional authority or intermediate organisations. By providing this type of applications companies have better access to the MP II-programme.

Muudatusettepanek 19
Artikli 4 lõige 1 a (uus)

1 a. Meetmeid valides peaks komisjon asjakohaselt arvesse võtma äärepoolseimate piirkondade huve ja meetmete püsivat mõju.

Muudatusettepanek 20
Artikli 5 lõike 1 punkt a

a) katalüsaatormeetmed, erilist tähelepanu pööratakse neile meetmetele, mille eesmärgiks on koostoime parandamine raudteesektoris, kasutades paremini olemasolevaid infrastruktuure;

a) katalüsaatormeetmed, erilist tähelepanu pööratakse neile meetmetele, mille eesmärgiks on koostoime parandamine raudteesektoris, **siseveetedel ja meremagistraalidel**, kasutades paremini olemasolevaid infrastruktuure;

Muudatusettepanek 21
Artikli 5 lõike 1 punkt c

c) ümbersuunamismeetmed, sealhulgas vajadusel täiendav ümbersuunamine, mis kaasneb olemasoleva teenuse

c) ümbersuunamismeetmed, sealhulgas vajadusel täiendav ümbersuunamine, mis kaasneb olemasoleva teenuse

arendamisega;

arendamisega; **ühendus uurib võimalust toetada täiendavaid infrastruktuuriprojekte;**

Muudatusettepanek 22
Artikli 5 lõige 2 a (uus)

2 a. Finantsabi põhineb lepingutel, mille üle räägivad läbi komisjon ja abisaaja. Nimetatud lepingute tingimustega hoitakse rahaline ja halduskoormus võimaluse piires nii väike, nagu kehtivad eeskirjad ja määrused – eelkõige finantsmäärus – seda võimaldavad, et saavutada võimalikult suur haldustõhusus ja paindlikkus.

Justification

See comment amendment No 16.

Muudatusettepanek 23
Artikli 14 lõige 2

2. Komisjon esitab 30. juuniks 2007 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele hindamisaruande Marco Polo II programmi tulemuste kohta aastatel 2003–2006.

2. Komisjon esitab 30. juuniks 2007 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteele ning regioonide komiteele hindamisaruande Marco Polo II programmi tulemuste kohta aastatel 2003–2006. **Kui aruandest ilmneb vajadus programmi kohandada, esitab komisjon vastavad ettepanekud.**

Justification

For the moment there has not been an ex-post evaluation of the Marco Polo 'I' programme. Once the Commission has presented their evaluation over 2003 – 2006, there should be the possibility of adjusting the programme according to the results of the evaluation in order to make optimal use of its possibilities.

Muudatusettepanek 24
I lisa A veeru punkti 1 alapunkt b

(b) katalüsaatormeede on logistika, tehnoloogia, meetodite, seadmete, toodete või teenuste poolest Euroopa tasandil

b) katalüsaatormeede on logistika, tehnoloogia, meetodite, seadmete, toodete või teenuste, **sealhulgas kliendisõbraliku**

uuenduslik;

kindlustuse ja dokumentatsiooni, poolest
Euroopa tasandil uuenduslik;

Justification

See comment amendment No. 16.

Muudatusettepanek 25
I lisa A veeru punkt 4

Minimaalne soovituslik toetuskünnis on
3 000 000 eurot katalüsaatormeetme kohta.

Minimaalne soovituslik toetuskünnis on
1 000 000 eurot katalüsaatormeetme kohta.

Justification

It is proposed to lower the minimum threshold for subsidies so as to make them accessible to SMEs, which may submit small-scale projects that could be of Community interest.

Muudatusettepanek 26
I lisa B veeru punkti 1 alapunkt b

(b) meremagistraalide meede on Euroopa tasandil uuenduslik logistika, tehnoloogia, meetodite, varustuse, toodete, infrastruktuuri või pakutavate teenuste puhul; erilist tähelepanu pööratakse teenuse kõrgele kvaliteedile, lihtsustatud protseduuridele ja inspekterimistele, ohutus- ja turvastandarditele vastavusele, heale sissepääsule sadamatesse, tõhusatele tagamaaühendustele ning paindlikele ja tõhusatele sadamateenustele;

b) meremagistraalide meede on Euroopa tasandil uuenduslik logistika, tehnoloogia, meetodite, varustuse, toodete, infrastruktuuri või pakutavate teenuste puhul; erilist tähelepanu pööratakse teenuse kõrgele kvaliteedile, lihtsustatud protseduuridele ja inspekterimistele, **sealhulgas kliendisõbralikule kindlustusele ja dokumentatsioonile**, ohutus- ja turvastandarditele vastavusele, heale sissepääsule sadamatesse, tõhusatele tagamaaühendustele ning paindlikele ja tõhusatele sadamateenustele;

Justification

See comment amendment No. 16.

Muudatusettepanek 27
I lisa B veeru punkti 2 alapunkt b

(b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmetele ja transpordiinfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele,

b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmetele ja transpordiinfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele,

raudteele, siseveeteele, on algselt 1 euro iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest. **Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.**

raudteele, siseveeteele, on algselt 1 euro iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest.

Justification

In order to assure that projects selected by the Commission for the MP II programme obtain the financial assistance according to the criteria in Annex I the last phrase of the text is deleted. The deleted sentence undermines the before mentioned conditions. Companies have already proven to pass the very severe selection process; it is therefore not justified to incorporate in the text stipulations which may lead to a reduction of the allocated financial assistance which companies can reasonably expect based upon the conditions set out in the Annex I.

Muudatusettepanek 28
I lisa B veeru punkt 4

Minimaalne soovituslik meremagistraalide meetme toetuskünnis on 2 miljardit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või **4 000 000** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

Minimaalne soovituslik meremagistraalide meetme toetuskünnis on 2 miljardit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või **2 000 000** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

Justification

The innovative force of small and medium-sized undertakings must be used. By halving the subsidy threshold they will also be given the opportunity to participate in the project.

Muudatusettepanek 29
I lisa B veeru punkt 5

Meremagistraalide meetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmäärke.

Meremagistraalide meetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse **ning parimate tavade vahetamist ergutatakse** vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmäärke.

Justification

Exchange of best practices between the different agents will lead to reinforced synergy between them.

Muudatusettepanek 30
I lisa C veeru punkti 2 alapunkt b

(b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud transpordiinfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele, raudteele, siseveeteedele, on algselt 1 euro iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest. ***Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.***

b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud transpordiinfrastruktuurile, mille komisjon määratleb tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lühisõitudele, raudteele, siseveeteedele, on algselt 1 euro iga 500 ümbersuunatud maanteevedude tonnkilomeetri eest.

Justification

In order to assure that projects selected by the Commission for the MP II programme obtain the financial assistance according to the criteria in Annex I the last phrase of the text is deleted. The deleted sentence undermines the before mentioned conditions. Companies have already proven to pass the very severe selection process; it is therefore not justified to incorporate in the text stipulations which may lead to a reduction of the allocated financial assistance which companies can reasonably expect based upon the conditions set out in the Annex I.

Muudatusettepanek 31
I lisa C veeru punkt 4

Minimaalne soovituslik ümbersuunamismeetme toetuskünnis on 500 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või ***1 000 000*** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

Minimaalne soovituslik ümbersuunamismeetme toetuskünnis on 500 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või ***500 000*** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

Justification

The innovative force of small and medium-sized undertakings must be used. By halving the subsidy threshold they will also be given the opportunity to participate in the project.

Muudatusettepanek 32
I lisa D veeru punkti 1 alapunkt c

(c) liikluse vältimise meetme eesmärgiks on soodustada rahvusvahelise kaubaveo

c) liikluse vältimise meetme eesmärgiks on soodustada rahvusvahelise kaubaveo

suuremat tõhusust Euroopa turgudel, takistamata seejuures majanduslikku kasvu, keskendudes tootmis- ja/või turustamisprotsesside muutmisele, et saavutada lühemad vahemaad, kõrgemad laadimistegurid, vähem tühisõite, mahu ja/või kaalu vähenemine või muud tulemused, mis vähendavad oluliselt maanteetransporti **ja säilitavad samal ajal igakülgse toodangu kvaliteedi ning tootmistõõjõu Euroopa Liidu territooriumil;**

suuremat tõhusust Euroopa turgudel, takistamata seejuures majanduslikku kasvu, keskendudes tootmis- ja/või turustamisprotsesside muutmisele, et saavutada lühemad vahemaad, kõrgemad laadimistegurid, vähem tühisõite, mahu ja/või kaalu vähenemine või muud tulemused, mis vähendavad oluliselt maanteetransporti; **see ei tohiks negatiivselt mõjutada toodangu kvaliteeti ning tootmistõõjõudu liikmesriikides;**

Justification

There is a risk that the Commission's proposal will encourage the relocation of production and jobs from the Union's peripheral regions. That is unacceptable and the article should therefore be amended.

Muudatusettepanek 33 I lisa D veeru punkti 2 alapunkt b

(b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmete, transpordi-infrastruktuurile ja varustusele on algselt 1 euro iga 500 maanteekaubaveo tonnkilomeetri või 25 maanteekaubaveo veokilomeetri vältimise eest. **Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt projekti kvaliteedile või tegelikult saadavale keskkonnakasule.**

b) Ühenduse finantsabi, välja arvatud ettevalmistusmeetmete, transpordi-infrastruktuurile ja varustusele on algselt 1 euro iga 500 maanteekaubaveo tonnkilomeetri või 25 maanteekaubaveo veokilomeetri vältimise eest.

Justification

In order to assure that projects selected by the Commission for the MP II programme obtain the financial assistance according to the criteria in Annex I the last phrase of the text is deleted. The deleted sentence undermines the before mentioned conditions. Companies have already proven to pass the very severe selection process; it is therefore not justified to incorporate in the text stipulations which may lead to a reduction of the allocated financial assistance which companies can reasonably expect based upon the conditions set out in the Annex I.

Muudatusettepanek 34 I lisa D veeru punkt 4

Minimaalne soovituslik liikluse vältimise meetme toetuskünnis on 500 miljonit

Minimaalne soovituslik liikluse vältimise meetme toetuskünnis on 500 miljonit

tonnkilomeetrit või 25 miljonit veokilomeetrit välditud kaubavedu või **1 000 000** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

tonnkilomeetrit või 25 miljonit veokilomeetrit välditud kaubavedu või **500 000** eurot võrdeliselt soovitusliku summaga iga subsideeritava euro kohta.

Justification

The innovative force of small and medium-sized undertakings must be used. By halving the subsidy threshold they will also be given the opportunity to participate in the project.

Muudatusettepanek 35
I lisa D veeru punkt 5

Liikluse vältimise meetme tulemusi ja meetodeid levitatakse vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmäärke.

Liikluse vältimise meetme tulemusi ja meetodeid levitatakse **ning parimate tavade vahetamist ergutatakse** vastavalt levitamiskavas toodud määratlusele, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmäärke.

Justification

Exchange of best practices between the different agents will lead to reinforced synergy between them.

Muudatusettepanek 36
I lisa E veeru punkti 1 alapunkt a

(a) meede toob kaasa kaubanduslike teenuste paranemise turul, eelkõige soodustab ja/või lihtsustab see koostöö parandamise ning oskusteabe vahetamise kaudu maanteetranspordi vältimist või selle ümbersuunamist maanteedelt merelühisõitudele, raudteele, siseveeteedele ning vältab kuni 24 kuud;

a) meede toob kaasa kaubanduslike teenuste paranemise turul, **sealhulgas kliendisõbraliku kindlustuse ja dokumentatsiooni, ning** eelkõige soodustab ja/või lihtsustab see koostöö parandamise ning oskusteabe vahetamise kaudu maanteetranspordi vältimist või selle ümbersuunamist maanteedelt merelühisõitudele, raudteele, siseveeteedele ning vältab kuni 24 kuud;

Justification

See comment amendment No. 16.

Muudatusettepanek 37
I lisa E veeru punkt 5

Ühiste õppemeetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse, nagu on määratletud levitamiskavas, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärke.

Ühiste õppemeetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse **ning parimate tavade vahetamist ergutatakse**, nagu on määratletud levitamiskavas, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärke.

Justification

Exchange of best practices between the different agents will lead to reinforced synergy between them.

EXPLANATORY STATEMENT

Introduction

After the 'Marco Polo I' programme (covering the period 2003-2006), which was adopted by Parliament by a large majority, the Commission has now presented the 'Marco Polo II' programme.

Broadly speaking, it is based on the experience acquired with Marco Polo I (2003-2006) as well as on the ACT programme dating from 1997. In view of the imminent gridlock facing road transport it was and it remains the intention of the programme to encourage alternative and environmentally safer modes of transport and integrate them better into road transport. This would benefit all modes of transport and would also help bring about a sustainable balance in the transport sector that is better for our economy and environment, above all, the rapporteur hopes, in the natural or man-made sensitive regions.

Marco Polo I already had, according to the Commission, a very ambitious objective, i.e. shifting the anticipated average increase in international road freight transport to the three alternative modes of short-sea shipping, rail and inland waterways.

In order to tackle this objective and the resulting challenges in an expanded Union too on the basis of the traffic forecasts predicting a steady increase in the volume of freight to be transported, new proposals need to be made for Marco Polo II.

It should be noted that the proposed volume of funding at the time of writing is dependent on the outcome of the adoption of the financial perspective. If the proposed volume of funding is reduced under this procedure the amounts contained in the proposal will of course need to be adjusted accordingly.

Marco Polo II - a brief summary. What changes?

Σ Financial framework (assuming that the amount of € 740 million proposed in the financial perspective (2007-2013) is adopted): € 106 million per year (compared with funding of € 25 million per year for Marco Polo I).

Σ Geographical coverage: the 25 EU Member States, the applicant countries, the EFTA and EEA countries, the neighbouring countries to the East, Russia, Belarus, Moldova and Ukraine, the Balkan states and the Mediterranean region (Marco Polo I: the 15 Member States as well as the then applicant countries, EFTA-EEA countries). If Romania and Bulgaria join the EU, the EU's borders with neighbouring states will move and new countries will need to be considered.

Σ Areas of activity: Marco Polo I aimed to shift the increase in international road freight transport to alternative modes of transport. Marco Polo II goes a step further and seeks even to

reduce the volume of international road freight transport. It is therefore proposed to expand the area of activity to include two new areas:

- Motorways of the sea: This concept was taken up in the last transport white paper and, under Marco Polo I, was envisaged only in connection with modal shift action and catalyst action. Under Marco Polo II a separate category of Motorways of the sea action has therefore been created.
- Traffic avoidance: This involves encouraging the rationalisation of traffic, logistics and supply chains. The incentives have already been there for a long time in the industry itself; the EU's role here consists instead of providing encouragement and exchanging experience and best practice.

It needs to be pointed out that the planned funding of infrastructure must not be confused with the financing of the TENs. Marco Polo II concentrates only on smaller-scale ancillary infrastructure, has only short- and medium-term goals and is demand-led. Particular importance attaches to the actions in the rail and inland navigation sectors.

The criteria for financing TENs are the exact opposite: they are long-term European infrastructure projects for the benefit of the economic and social cohesion of the EU where Member States and authorities play a prominent part.

Marco Polo II is concerned with businesses that are pursuing economic objectives. Through its results, modal transport shifts will be achieved that are sustainable for that reason.

Rapporteur's comments

1. In view of the current state of road transport with lorries often stuck for hours in traffic jams polluting our environment unnecessarily partly because our road infrastructure cannot cope with the increase in traffic, the rapporteur can only fully support and endorse the ambitious objective of the Marco Polo II programme. There are alternative modes of transport but for a whole series of differing reasons not enough use is made of them.

Traffic needs to be differently and better organised and shifted in sustainable fashion to modes of transport that place least strain on man and the environment. This applies with even greater force in sensitive areas such as conurbations and mountain regions.

2. The rapporteur has tabled a number of amendments aimed at reducing the threshold values for participation in the various categories of actions. This would provide more small and medium-sized firms with the opportunity to participate. The amounts proposed by the Commission seem rather high to the rapporteur and, judging by the results of a hearing on this topic, they are also an almost insurmountable obstacle for SMUs.

Because SMUs on account of their flexibility possess a huge potential in terms of innovative forces which are often not recognised, a reduction of the threshold values would provide an opportunity to exploit this potential and incorporate the ensuing results in the common learning action.

Naturally, the amounts should not be set at too low a level since a critical mass needs to

be retained in order to spare the Commission an excessive amount of paperwork (the planned annual amounts have more than quadrupled) and not lose sight of the main objective, i.e. modal transport shift.

3. Particular mention should be made of the Commission's calculations of the leverage effect of the resources to be spent under the Marco Polo II programme: each year it is calculated that 20-21 billion tonne-kilometres can be shifted from the road to other modes of transport or avoided altogether. These 20-21 billion tonne-kilometres represent the estimated annual increase in road transport which, for the entire period of the financial perspective (2007-2013), means 144 billion tonne-kilometres that, according to forecasts, would give rise to extra external costs to the tune of € 5 billion. If this sum of € 5 billion is saved with the aid of the financial resources of the Marco Polo II programme along with the € 13 million for administration and personnel ($740 + 13 = 753$ million), a leverage effect of € 6 in saved external costs will be achieved for each euro spent. This is substantial, although it relates only to the external costs.

It is important that this effect must be or become of a permanent nature and not disappear with the cessation of EU support. Care must also be taken to ensure that freight that was anyway intended for transport by rail is not included in the projects otherwise a false picture will be given of success or failure.

4. The role of inland waterways shipping also needs to be emphasised here. This mode of transport offers considerable scope for shifting freight away from the road and is by far the safest in environmental terms. A distinctive feature is the fragmentation in this sector and its very traditional character. More cooperation would benefit the sector and provide it with greater scope for making full use of its opportunities.

When applying for Marco Polo projects these features have a negative impact and both the industry and the Commission should therefore attempt to overcome these drawbacks and secure participation in projects by inland waterways shipping.

5. Special emphasis must, in the rapporteur's opinion, be placed on the new category of motorways of the sea. The fact that a new category has been created for this shows that we are increasingly compelled to develop a pan-European concept for the transport sector in which all players must develop their potential. This should be of benefit to our economy, to the consumers and also to our environment.

The proper use of motorways of the sea means that traffic flows that normally go over land can be strategically diverted and brought closer to destinations.

For a better idea of the potential of this kind of action, Table 16 in the Commission document can be consulted. The rapporteur also wonders why the success rate (55%) is set so low.

6. A number of amendments have been tabled to change the design of the Marco Polo II programme so that the additional formalities required for using intermodal transport are reduced to a minimum. Further efforts are being made and will continue to be made in the future at the Commission to simplify the customs, insurance and other formalities as far

as possible. It is desirable that these results then be incorporated in the Marco Polo II programme so that it can then serve as a demonstration project.

14.7.2005

EELARVEKOMISJONI ARVAMUS

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)
(COM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD))

Arvamuse koostaja: Janusz Lewandowski

SHORT JUSTIFICATION

The purpose of the proposed Regulation of the European Parliament and of the Council is to establish a financing instrument called the "Marco Polo II Programme". Marco Polo II should reduce congestion, improve the environmental performance of the transport system and enhance intermodal transport, thereby contributing to an efficient and sustainable transport system. The duration of the Programme shall be from 1 January 2007 to 31 December 2013.

Europe's transport system faces considerable challenges in the next decade. The forecast increase of road freight by 2013 is more than 60% in the European Union, and a doubling is foreseen for the 10 new Member States by 2020. The results are congestion, environmental degradation, accidents and a danger of loss of competitiveness of European industry, which needs to rely, for the management of its supply chains, on cost-efficient and reliable transportation systems. In this situation, a stronger reliance on intermodality is necessary.

Marco Polo supports commercial actions in the market for freight transport services. It is therefore different from the support given through research and development programmes and the Trans-European Network programme. Marco Polo fosters modal shift projects in all segments of the freight market, not only in combined transport. The programme can also fund actions involving third countries. However, taking into account the principle of subsidiarity, it will focus in international, rather than national, projects. The main objective of Marco Polo is to help shift an amount of cargo corresponding to the anticipated growth of international road haulage to other modes.

Responding to the challenges mentioned above, a renewed and adapted "Marco Polo II" Programme is proposed for the next financial perspectives (2007 – 2013). Relying on the mechanisms of the current programme, the Commission proposes two new types of action: Motorways of the Sea and Traffic Avoidance actions. They should actually lead to a reduction in international road freight, much desired by the citizens and industrial transport users alike.

Marco Polo II also enlarges the scope of the programme to all neighbours of the European Union. It stresses the role of rail freight and clarifies the scope for certain infrastructure measures.

The Commission proposes an overall budgetary envelope of EUR 740 million for the period 2007 – 2013, i.e. roughly EUR 106 million per year. The proposed yearly distribution is as presented in the below table:

	€ million											
	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

The impact on human resources is: EUR 13 million in total, which is approximately EUR 1,8 million per year.

MUUDATUSETTEPANEKUD

Eelarvekomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma raportisse järgmised muudatusettepanekud:

Õigusloomega seotud resolutsiooni projekt

Muudatusettepanek 1
Lõige 1 a (uus)

1 a. juhib tähelepanu asjaolule, et õigusakti ettepanekus sisalduvate 2006. aastale järgnevate assigneeringute suurus sõltub järgmist mitmeaastast finantsraamistikku käsitlevast otsusest;

Muudatusettepanek 2
Lõige 1 b (uus)

1 b. palub komisjonil pärast järgmise mitmeaastase finantsraamistiku vastuvõtmist esitada vajaduse korral programmi võrdlussumma kohandamise ettepanek;

Justification

The reference amount for the financial framework cannot be set until such time as a decision has been reached on the Financial Perspective. Once a decision is reached, the Commission shall present a legislative proposal to set the reference amount with the respect to the appropriate ceiling of the financial framework concerned.

Ettepanek võtta vastu määrus

Komisjoni ettepanek¹

Euroopa Parlamendi muudatusettepanekud

Muudatusettepanek 1
Artikkel 11

Marco Polo II programmi rakendamise finantsraamistik **ajavahemikuks 1. jaanuar 2007– 31. detsember 2013** on 740 miljonit eurot.
Eelarvepädevad institutsioonid kinnitavad

Marco Polo II programmi rakendamise **soovituslik** finantsraamistik **7 aastaks alates 1. jaanuarist 2007** on 740 miljonit eurot.
Eelarvepädevad institutsioonid kinnitavad iga-aastased eraldised finantsperspektiivi

¹ ELTs seni avaldamata.

iga-aastased eraldised finantsperspektiivi piires.
piires.

Justification

The reference amount for the financial framework is indicative until the time that a decision has been reached on the Financial Perspective. Once a decision is reached, the Commission shall present a legislative proposal to set the reference amount with the respect to the appropriate ceiling of the financial framework concerned (see amendment to the legislative resolution).

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)
Viited	KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD)
Vastutav komisjon	TRAN
Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	BUDG 22.2.2005
Tõhustatud koostöö	
Arvamuse koostaja nimetamise kuupäev	Janusz Lewandowski 26.10.2004
Arutamine komisjonis	14.7.2005
Muudatuste vastuvõtmise kuupäev	14.7.2005
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 20 vastu: erapooletuid:
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Gérard Deprez, Bárbara Dührkop Dührkop, Hynek Fajmon, Salvador Garriga Polledo, Neena Gill, Ingeborg Gräßle, Louis Grech, Nathalie Griesbeck, Catherine Guy-Quint, Jutta D. Haug, Anne Elisabet Jensen, Sergej Kozlík, Wiesław Stefan Kuc, Janusz Lewandowski, Vladimír Maňka, Jan Mulder, Nina Škottová, Helga Trüpel, Kyösti Tapio Virrankoski
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Lidia Joanna Geringer de Oedenberg
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	

MENETLUS

Pealkiri	Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)			
Viited	KOM(2004)0478 – C6-0088/2004 – 2004/0157(COD)			
EP-le esitamise kuupäev	15.7.2004			
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 22.2.2005			
Arvamuse esitaja(d) istungil teada andmise kuupäev	BUDG 22.2.2005	CONT 22.2.2005	ENVI 22.2.2005	
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	CONT 23.3.2005	ENVI 1.9.2004		
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev				
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Reinhard Rack 7.9.2004			
Endine raportöör				
Lihtsustatud menetlus – otsuse kuupäev				
Õigusliku aluse vaidlustamine JURI arvamuse kuupäev				
Rahaeraldise määra muutmine BUDG arvamuse kuupäev	BUDG 14.7.2005			
Konsulteerimine Euroopa majandus- ja sotsiaalkomiteega – istungil otsuse tegemise kuupäev	9.3.2005			
Konsulteerimine regioonide komiteega – istungil otsuse tegemise kuupäev	-			
Arutamine komisjonis	23.11.2004	15.3.2005	15.6.2005	13.9.2005
Vastuvõtmise kuupäev	22.11.2005			
Lõpphääletuse tulemused	+: -: 0:	40 2 1		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Fernand Le Rachinel, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Ashley Mote, Michael Henry Natrass, Seán Ó Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zile			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Zsolt László Becsey, Markus Ferber, Zita Gurmai, Elisabeth Jeggle, Sepp Kussstatscher, Willem Schuth			
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)				

