

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0217/2009

2. 4. 2009

*****I**

ZPRÁVA

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) (KOM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Ulrich Stockmann

Vysvětlivky k označení legislativních postupů

- * Postup konzultace
většina odevzdaných hlasů
- **I Postup spolupráce (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- **II Postup spolupráce (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina všech poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- *** Postup souhlasu
*většina všech poslanců Parlamentu s výjimkou případů uvedených
v článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a článku 7 Smlouvy o
EU*
- ***I Postup spolurozhodování (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- ***II Postup spolurozhodování (druhé čtení)
*většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina všech poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu
společného postoje*
- ***III Postup spolurozhodování (třetí čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného návrhu

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

Pozměňovací návrhy k legislativnímu textu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn **tučnou kurzívou**. Pokud pozměňovací návrh Parlamentu přejímá stávající ustanovení pozměňujících aktů, která Komise nezměnila, jsou tyto části označeny tučně. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje takto: [...]. Zvýraznění **normální kurzívou** je upozorněním pro technická oddělení a označuje části legislativního textu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	19
STANOVISKO ROZPOČTOVÉHO VÝBORU	22
POSTUP.....	25

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“)
(KOM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

(Postup spolurozhodování: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (KOM(2008)0847),
 - s ohledem na čl. 251 odst. 2 a čl. 71 odst. 1 a čl. 80 odst. 2 Smlouvy o ES, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C6-0482/2008),
 - s ohledem na článek 51 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Rozpočtového výboru (A6-0217/2009),
1. schvaluje pozměněný návrh Komise;
 2. vyzývá Komisi, aby věc opětovně postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby postoj Parlamentu předal Radě a Komisi.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení – pozměňující akt
Bod odůvodnění 3

Znění navržené Komisí

(3) Aby bylo možné tento nárůst zvládnout, musí být ještě více než dosud využívána pobřežní plavba, železnice a vnitrozemské vodní cesty a je nezbytné podporovat další silné podněty z dopravního a logistického odvětví, podporovat nové přístupy a využívání technických inovací ve všech našich druzích dopravy a jejich řízení.

Pozměňovací návrh

(3) Aby bylo možné tento nárůst zvládnout, musí být ještě více než dosud využívána pobřežní plavba, železnice a vnitrozemské vodní cesty a je nezbytné podporovat další silné podněty z dopravního a logistického odvětví, **včetně vnitrozemských přístavů a dalších platforem usnadňujících intermodalitu**, podněcovat nové přístupy a využívání technických inovací ve všech používaných druzích dopravy a při jejich

řízení.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 3a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(3a) Je úkolem Evropské posílit druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí, ať již tím dojde ke změně způsobu dopravy nebo k jejímu zamezení či nikoliv.

Odůvodnění

Vzhledem k celkovému vysokému nárůstu nákladní přepravy je účelné podpořit druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí, i když tím nedojde ke změně způsobu dopravy nebo k jejímu zamezení.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení – pozměňující akt Bod odůvodnění 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(8) Prahové hodnoty způsobilosti pro návrhy financování by měly být sníženy a vyjádřeny z hlediska ročních převedených tunokilometrů, s výjimkou společných vzdělávacích akcí. Konkrétní prahová hodnota pro akce k zamezení dopravy již není zapotřebí a pro tento druh projektů, zprostředkující projekty a projekty mořských dálnic je stanovena minimální doba trvání projektu.

(8) Prahové hodnoty způsobilosti pro návrhy financování by měly být sníženy a vyjádřeny z hlediska ročních převedených tunokilometrů, s výjimkou společných vzdělávacích akcí. ***Tyto prahové hodnoty by měly být vypočteny pro celé období provádění projektu, aniž by byla stanovena roční míra provádění.*** Konkrétní prahová hodnota pro akce k zamezení dopravy již není zapotřebí a pro tento druh projektů, zprostředkující projekty a projekty mořských dálnic je stanovena minimální doba trvání projektu.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 4 – odst. 1

Znění navržené Komisí

‘1. Akce jsou zpravidla předkládány podniky usazenými v členských státech nebo účastnických zemích podle čl. 3 odst. 3 a 4.’

Pozměňovací návrh

‘1. Akce jsou zpravidla předkládány podniky **nebo konsorcii** usazenými v členských státech nebo účastnických zemích podle čl. 3 odst. 4 a 3.’

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 5 a (nový)

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Článek 8

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5a. Článek 8 se nahrazuje tímto:

Akce se podávají Komisi v souladu s podrobnými pravidly podle článku 6. Podání musí obsahovat veškeré prvky, které Komisi umožní provést výběr v souladu s článkem 9.

Je-li to nutné, poskytne Komise žadatelům pomoc, aby jim např. pomocí online asistenční služby (helpdesk) usnadnila podávání žádostí.

Odivodnění

Existuje mnoho překážek, které malým a středním podnikům brání zahájit proces podávání žádosti do programu Marco Polo. Možnost využít technické pomoci při procesu podávání žádostí do programu Marco Polo, jako je např. asistenční služba (helpdesk), by mohla tyto překážky zmenšit a zvýšit účast malých a středních podniků v programu Marco Polo.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 6 – písm. -a (nové)

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 9 – odst. 1 – písm. b

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(-a) odst. 1 písm. b) se mění takto:

„b) podmínky stanovené v příslušném sloupci přílohy I [...], ;“

Odůvodnění

Příloha II se vypouští, proto na ni nelze odkazovat.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 6 – písm. a

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 9 – odst. 1 – písm. d

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(a) V prvním odstavci se v písmenu d) **slova** „relativní přínos akcí pro životní prostředí“ **nahrazují slovy** „relativní přínos akcí z hlediska snižování externích nákladů“.

(a) V prvním odstavci se v písmenu d) **část věty** „relativní přínos akcí pro životní prostředí“ **mění takto: „relativní přínos akcí pro životní prostředí a** relativní přínos akcí z hlediska snižování externích nákladů“

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 6 – písm. b

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

6b. V článku 9 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„Komise poté, co informuje výbor

uvedený v článku 10, přijme rozhodnutí o poskytnutí finanční pomoci.“

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 7

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 14 – odst. 2

Znění navržené Komisí

„2. **Do 30. června 2011** Komise předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů **hodnotící zprávu** o výsledcích programu Marco Polo za období **2003–2009**.“

Pozměňovací návrh

„2. Komise předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů **sdělení** o výsledcích programu Marco Polo za období **2003–2010**. **Sdělení předloží před tím, než vypracuje návrh třetího programu Marco Polo, a v návrhu zohlední zjištění uvedená v tomto sdělení.**“

Odivodnění

Pro přípravu třetího programu Marco Polo je zapotřebí rozsáhlého vyhodnocení výsledků dosavadního programu Marco Polo. Tato analýza musí být Evropskému parlamentu předložena ve formě sdělení a musí se stát základem diskuze o programu Marco-Polo III. Lhůta pro vyhodnocení, které má být podkladem pro vypracování sdělení, by měla být prodloužena, aby se mohly dopady tohoto nařízení promítnout v hodnocení.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení – pozměňující akt

Čl. 1 – odst. 7 a (nový)

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Čl. 14 – odst. 2 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

7a. V článku 14 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„2a. Ve sdělení uvedeném v odstavci 2 se uvedou zejména:

– dopad nařízení Evropskéhoho parlamentu a Rady (ES) č. .../2008 ze dne ..., kterým se

mění nařízení (ES) 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“);

– zkušenosti s řízením programu prostřednictvím Výkonné agentury pro konkurenceschopnost a inovace,

– nutnost rozlišovat způsob dopravy, pokud jde o podmínky financování, podle vlivu na životní prostředí a energetické účinnosti,

– účinnost akce „zamezení dopravy“,

– potřeba vytvořit poptávkou se řídící pomoc při podávání žádostí s ohledem na potřeby malých dopravních podniků a mikropodniků,

– uznání hospodářské recese jako mimořádného důvodu pro prodloužení doby projektů,

– snížení prahových hodnot pro způsobilost projektů podle konkrétních produktů,

– možnost uvádět cílové minimální prahové hodnoty pro předložené projekty nejen podle tunokilometrů, ale také podle jejich energetické účinnosti a přínosu pro životní prostředí,

– vhodnost zařazení přepravní jednotky do definice termínu „náklad“,

– dostupnost úplných ročních přehledů projektů, které byly spolufinancovány,

– možnost zajištění konzistence mezi programem Marco Polo, akčním plánem v oblasti logistiky a programem TEN-T přijetím vhodných opatření pro koordinaci přidělování prostředků Společenství, zejména pro mořské dálnice,

– možnost učinit náklady ve třetí zemi způsobilými, pokud je uplatňují podniky z

členského státu,

- nutnost vzít v úvahu specifické rysy odvětví vnitrozemské vodní dopravy a specifika malých a středních podniků působících v tomto odvětví, např. programy určenými specificky pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy,*
- možnost rozšířit program na sousední země,*
- možnost dalšího přizpůsobování programu ostrovním a souostrovním členským státům.“*

Odivodnění

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I – Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 1: Podmínky financování – Typ akce: C. Převod na jiný druh dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. c) – písm. d

Znění navržené Komisí

(d) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími *osobami, které nejsou účastníky konsorcia*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *průhledný*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh

(d) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími *stranami dohody o financování*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *transparentní*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 1: Podmínky financování – Typ akce: A. Zprostředkující – čl. 5 odst. 1 písm. a) – písm. f

Znění navržené Komisí

(f) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími *osobami, které nejsou účastníky konsorcia*, podá žadatel důkaz o

Pozměňovací návrh

(f) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími *stranami dohody o financování*, podá žadatel důkaz o tom, že

tom, že postup výběru dotyčných služeb je *průhledný*, objektivní a nediskriminující.

postup výběru dotyčných služeb je *transparentní*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 1: Podmínky financování – Typ akce: B. Mořské dálnice – čl. 5 odst. 1 písm. b) – písm. g

Znění navržené Komisí

(g) jestliže akce MD spoléhá na služby poskytované třetími *osobami, které nejsou účastníky konsorcia*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *průhledný*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh

(g) jestliže akce MD spoléhá na služby poskytované třetími *stranami dohody o financování*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *transparentní*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 1: Podmínky financování – Typ akce: D. Zamezení dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. d) – písm. f

Znění navržené Komisí

(f) jestliže akce k zamezení dopravy spoléhá na služby poskytované třetími *osobami, které nejsou účastníky konsorcia*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *průhledný*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh

(f) jestliže akce k zamezení dopravy spoléhá na služby poskytované třetími *stranami dohody o financování*, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je *transparentní*, objektivní a nediskriminující.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 2: Výše a rozsah financování – Typ akce: A. Zprostředkující – čl. 5 odst. 1 písm. a) – písm. a

Znění navržené Komisí

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na zprostředkující akce je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **10 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na zprostředkující akce je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **20 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 2: Výše a rozsah financování – Typ akce: B. Mořské dálnice – čl. 5 odst. 1 písm. b) – písm. a

Znění navržené Komisí

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce MD je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **10 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce MD je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **20 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 2: Výše a rozsah financování – Typ akce: C. Převod na jiný druh dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. c) – písm. a

Znění navržené Komisí

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím jsou tyto výdaje způsobilé v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **10 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím jsou tyto výdaje způsobilé v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **20 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 2: Výše a rozsah financování – Typ akce: D. Zamezení dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. d) – písm. a

Znění navržené Komisí

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k zamezení dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **10 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh

(a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k zamezení dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou **20 %** celkových způsobilých nákladů na projekt.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 3: Forma a doba trvání dohody o financování – Typ akce: A. Zprostředkující – čl. 5 odst. 1 písm. a)

Znění navržené Komisí

Finanční pomoc Společenství pro zprostředkující akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

Pozměňovací návrh

Finanční pomoc Společenství pro zprostředkující akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, **vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu**, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 3: Forma a doba trvání dohody o financování– Typ akce: B. Mořské dálnice – čl. 5 odst. 1 písm. b)

Znění navržené Komisí

Finanční pomoc Společenství pro akce MD je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

Pozměňovací návrh

Finanční pomoc Společenství pro akce MD je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, **vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu**, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 3: Forma a doba trvání dohody o financování– Typ akce: C. Převod na jiný druh dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. c)

Znění navržené Komisí

Finanční pomoc Společenství pro akce k převodu na jiný druh dopravy je poskytována na základě dohod o financování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 38 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 38 měsíců, nebo ve výjimečných případech 44 měsíců.

Pozměňovací návrh

Finanční pomoc Společenství pro akce k převodu na jiný druh dopravy je poskytována na základě dohod o financování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 38 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, **vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu**, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 38 měsíců, nebo ve výjimečných případech 44 měsíců.

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 3: Forma a doba trvání dohody o financování– Typ akce: D. Zamezení dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. d)

Znění navržené Komisí

Finanční pomoc Společenství pro akce k zamezení dopravy je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.

Pozměňovací návrh

Finanční pomoc Společenství pro akce k zamezení dopravy je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, **vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu**, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

prodloužení o 6 měsíců.

Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 4: Prahová hodnota smlouvy – Typ akce: B. Mořské dálnice – čl. 5 odst. 1 písm. b)

Znění navržené Komisí

Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci MD je **250 milionů** tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování.

Pozměňovací návrh

Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci MD je **200 milionů** tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování.

Pozměňovací návrh 24

Návrh nařízení – pozměňující akt

Příloha I □ Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Nařízení (ES) č. 1692/2006

Bod 4: Prahová hodnota smlouvy – Typ akce: C. Převod na jiný druh dopravy – čl. 5 odst. 1 písm. c)

Znění navržené Komisí

Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci k převodu na jiný druh dopravy je **80 milionů** tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování. Akce k převodu na jiný druh dopravy, jejichž cílem je převod na vnitrozemské vodní cesty, budou podléhat zvláštní prahové hodnotě **17 milionů** tunokilometrů ročně nebo jejich objemového ekvivalentu, které budou převedeny na jiný druh dopravy, za **celou dobu trvání dohody o financování**.

Pozměňovací návrh

Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci k převodu na jiný druh dopravy je **60 milionů** tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování. Akce k převodu na jiný druh dopravy, jejichž cílem je převod na vnitrozemské vodní cesty, budou podléhat zvláštní prahové hodnotě **25 milionů** tunokilometrů nebo jejich objemového ekvivalentu, které budou převedeny na jiný druh dopravy, za **celé tříleté období**.

Odůvodnění

Snížení množství stanoveného Komisí s cílem zvýšit podíl vnitrozemské vodní dopravy. Také se zohlednění skutečnosti, že nové projekty zřídka dosáhnou v prvním roce existence 17 tunokilometrů převodu na jiný druh dopravy. Proto by se měl místo 3 x 17 milionů tunokilometrů stanovit minimální limit na tříleté období ve výši 25 milionů tunokilometrů celkového převodu na jiný druh dopravy.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Nařízením (ES) č. 1692/2006 byl zaveden druhý program Marco Polo pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí.

Cílem tohoto programu je snížit přetíženost v silniční dopravě, zlepšit vliv dopravního systému na životní prostředí a posílit jeho intermodalitu. To má přispět k účinnému a udržitelnému dopravnímu systému, který vytvoří v Evropské unii přidanou hodnotu bez negativního vlivu na hospodářskou, sociální a územní soudržnost.

Doba trvání programu je od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2013. Do konce programu má být dosaženo převodu dopravy, která tvoří podstatnou část předpokládaného ročního souhrnného nárůstu mezinárodní silniční nákladní dopravy, na pobřežní plavbu, železnici a vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci jednotlivých druhů dopravy, přičemž úseky přepravy nákladu po silnici mají být co nejkratší.

Výsledky výzvy z roku 2008 k předložení návrhů pro druhý program Marco Polo i výsledky externího hodnocení prvního programu Marco Polo ukázaly, že díky programu bylo dosaženo významné změny podílu jednotlivých druhů dopravy. Je však velmi pravděpodobné, že cíle stanoveného v právním základu, kterým je zamezit tomu, aby byl předpokládaný souhrnný nárůst mezinárodní silniční nákladní dopravy v Evropě podstatně vyšší, popř. aby bylo docíleno významné změny podílu jednotlivých druhů dopravy, dosaženo nebude.

Žádostí o poskytnutí finanční pomoci a tím i navrhovaných projektů pro zamezení či převedení silniční nákladní dopravy je každým rokem méně. Nedostatek zájmu potenciálních žadatelů je způsobem především nedostatečnou motivací potenciálních příjemců finanční podpory, kterou lze přičíst komplexnosti programu, nevhodným finančním mechanismům nebo nízké intenzitě přepravy.

Aby mohl program splnit svůj cíl, musí být program Marco Polo II atraktivnější. K tomu je nutné změnit právní základ. Kontrolní postupy musí být jednodušší a preciznější. Dále je nutné přizpůsobit podmínky a požadavky financování. Aby bylo dosaženo co nejvyššího účinku, měly by být změny provedeny co nejrychleji.

Nejdůležitější změny v návrhu Komise

- Usnadnění přístupu k programu malým podnikům

Předložit projekty bude umožněno také jednotlivým podnikům. Zakládat konsorcium již nebude nutné.

- Snížení a zjednodušení prahových hodnot pro způsobilost projektů

Projekty (kromě kategorie „Společné vzdělávání“) musí splňovat pouze podmínku změny způsobu dopravy, jejíž kalkulace se již nebude provádět pro celou dobu trvání projektu, nýbrž ročně; měnová prahová hodnota se vypouští. Většina prahových hodnot se snižuje, zavedena je zvláště nízká prahová hodnota pro projekty týkající se vnitrozemských vodních cest (17 milionů tunokilometrů). Tyto změny umožní účast v programu dalším menším projektům. Specifická 10% prahová hodnota pro opatření pro zamezení silniční dopravy se ruší.

- Zvýšení míry financování

Na jedné straně se při výpočtech týkajících se změny způsobu dopravy zohlednění váha a vybavení dopravních prostředků, na druhé straně se zvýší finanční pomoc z 1 € na 2 € za 500 přepravených tunokilometrů nákladu, jak bylo již dříve stanoveno v rozhodnutí Komise.

- Opatření ke zjednodušení

Současný rámec pro podporu infrastruktury je komplexní, obsahuje mnoho dodatečných výjimek a povinností v souvislosti se lhůtami pro realizaci projektů a stanoví komplikovaný výpočet možné finanční podpory jednotlivých projektů.

Podle navržených změn nepřesáhnou způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou 10 % celkových způsobilých nákladů projektu. To se týká všech typů akcí, kromě „společného vzdělávání“.

O poskytnutí finanční pomoci se již nebude rozhodovat v rámci komitologie, ale rozhodovat bude pouze Komise nebo Výkonná agentura pro konkurenceschopnost a inovace, na kterou bude na začátku roku 2008 správa programu převedena.

O jednotlivých předpisech týkajících se postupů pro předložení a výběr akcí pro program se dále rozhodne v rámci komitologie, avšak nikoliv ročně, ale jednorázově pro celou dobu trvání programu. Počítá se s tím, že tak dojde ke zkrácení cyklu řízení programu (v současné době to je 470 dnů).

- Trvání projektu

Zavádí se minimální doba projektu 3 roky pro všechny typy akcí, kromě „společného vzdělávání“. Maximální dobu trvání dohod lze v případě mimořádných zpoždění v provádění, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, výjimečně prodloužit o 6 měsíců. Smlouvy pro „společné vzdělávání“ lze prodloužit z 26 měsíců na 52 měsíců.

Připomínky zpravodaje

Podle výsledků externího hodnocení, které provedla společnost Ecorys v roce 2007, bylo cílů prvního programu Marco Polo při převodu na jiný druh dopravy dosaženo pouze ze 64 %. Z důvodu snižujícího se počtu úspěšných projektů nebude pravděpodobně dosaženo ani cíle druhého programu Marco Polo, a to dosáhnout 60% převedení podstatné části mezinárodní

silniční nákladní dopravy (což odpovídá 20,5 miliardám tunokilometrů) na jiné druhy dopravy.

Důvodem snižujícího se počtu úspěšných projektů je na straně příjemců finanční podpory především nedostatečná motivace ucházet se s projekty o zakázku. To je dáno především komplexností programu, nejasnými finančními mechanismy a nízkou mírou financování. Zpravodaj proto zcela podporuje úpravy navržené Evropskou komisí pro posílení atraktivnosti a účinnosti druhého programu Marco Polo, který bude probíhat až do roku 2013 a jsou mu přiděleny finanční prostředky ve výši 450 milionů EUR, a doufá, že navrhovaná opatření budou brzy schválena.

Vzhledem k diskusi o třetím programu Marco Polo však zpravodaj Evropskou komisi vyzývá, aby Parlamentu předložila sdělení o dopadech tohoto nařízení. Zároveň má Evropská komise vyhodnotit zkušenosti s Výkonnou agenturou pro konkurenceschopnost a inovace, která program Marco Polo od března roku 2008 pro Evropskou komisi spravuje. Dále má Evropská komise přezkoumat, zda by další diferenciací podmínek financování podle způsobu dopravy a snížení prahových hodnot podle specifiky zboží, neboť zboží rychle podléhající zkáze lze převážet pouze na malé vzdálenosti, mohlo zvýšit atraktivitu programu. Kromě toho má Evropská komise v rámci plánování třetího programu Marco-Polo přehodnotit akci „omezení dopravy“, pro kterou doposud nebyl z programu Marco-Polo financován žádný projekt. Evropská komise má také přezkoumat, zda je nutné zintenzívnit technickou pomoc poskytovanou členskými státy při předkládání žádostí a prodloužit trvání projektu v době hospodářské recese s cílem poskytnout podnikům více času k dosažení cílů týkajících se změny způsobu dopravy. V neposlední řadě má Evropská komise prověřit, zda je přiměřené začlenit přepravní jednotku do definice výrazu „zboží“. Je nutno přezkoumat také prahové hodnoty pro udělení podpory pro předložený projekt podle jeho přínosu pro životní prostředí, a nikoli podle tunokilometrů za rok.

23. 2. 2009

STANOVISKO ROZPOČTOVÉHO VÝBORU

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) (KOM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))

Navrhovatelka: Anne E. Jensen

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Cílem programu Marco Polo je snižování přetížení dopravy jako součásti soudržné strategie dopravní politiky EU, která zahrnuje internalizaci externích nákladů a používání tržních nástrojů tak, aby se zohlednilo využití infrastruktury.

Při provádění tohoto programu bylo dosaženo neuspokojivých výsledků. Externí hodnocení výsledků programu Marco Polo přineslo odhady, že program nedosáhne svých cílů z hlediska převodu na jiný druh dopravy, a poskytlo několik doporučení ke zlepšení jeho efektivity. Cíl převodu na jiný druh dopravy byl ve skutečnosti splněn jen ze 64 %.

Konkrétní výsledky programu Marco Polo shrnuje tato tabulka:

POŽADAVKY	MP I 2003	MP I 2004	MP I 2005	MP I 2006	MP II 2007	MP II 2008
Dostupné prostředky (v milionech EUR)	15	20,4	30,7	35,7	56	58**
Přidělené prostředky (v milionech EUR)	13	20,4	21,4	18,9	45	34
Předložené návrhy	92	62	63	48	55	46
Uzavřené smlouvy	13	12	15	15	20	28

Plánovaný náklad, který má být převeden na jiný druh dopravy (v miliardách tunokilometrů)	12.4	14.4	9,5	11,5	23,6	16
Očekávaný skutečný převod na jiný druh dopravy (v miliardách tunokilometrů)	7,5*	7,5*	7,5*	7,5*	irelevantní	irelevantní
Cíle převodu na jiný druh dopravy (v miliardách tunokilometrů)	12	12	12	12	<20	<20

* Roční průměr celosvětových odhadů externího hodnocení z roku 2007, potvrzený agenturou EACI v roce 2008.

** Vzhledem k tomu, že prostředky nebyly vyčerpány, bylo 20 milionů EUR převedeno na jiný program.

Komise proto podala nový návrh na zlepšení programu Marco Polo a na posílení jeho účinnosti, pokud jde o omezení dopravy a cíle v oblasti převodu na jiný druh dopravy.

Nařízení týkající se programu Marco Polo II předpokládá úpravu v těchto oblastech:

- opatření k usnadnění účasti malých podniků;
- opatření snižující prahové hodnoty tunokilometrů pro způsobilost;
- zvýšení intenzity financování;
- zjednodušení postupů programu.

Postoj navrhovatelky

Navrhovatelka vítá návrh Komise, neboť souhlasí s obecnými cíli, kterými je zlepšení programu Marco Polo.

Zejména pak oceňuje skutečnost, že návrh usiluje o zjednodušení postupů navazujících na nabídková řízení a podporuje zapojení menších podniků. Je třeba zdůraznit, že v rámci zjednodušení se má rovněž zrušit postup projednávání ve výborech při ročním výběru projektů, které mají být financovány.

Domnívá se, že čím více byrokracie bude doprovázet uplatňování postupů a provádění projektů, tím více času bude promarněno a nebude možné plně využít přidělených finančních prostředků, jak ukázala externí studie týkající se programu Marco Polo I.

Vzhledem k těmto skutečnostem navrhovatelka zdůrazňuje, že pokud budou i nadále přetrvávat problémy s nízkou mírou čerpání prostředků vyhrazených na program Marco Polo II, měly by být tyto prostředky přiděleny jiným programům v oblasti dopravy.

Rozpočtový výbor vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby navrhl schválení návrhu Komise.

POSTUP

Název	Program Marco Polo II	
Referenční údaje	KOM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD)	
Příslušný výbor	TRAN	
Výbor, který zaujal stanovisko Datum oznámení na zasedání	BUDG 13.1.2009	
Navrhovatel Datum jmenování	Anne E. Jensen 21.1.2009	
Projednání ve výboru	10.2.2009	23.2.2009
Datum přijetí	23.2.2009	
Výsledek závěrečného hlasování	+: 15	–: 0
	0: 0	
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Reimer Böge, Costas Botopoulos, Göran Färm, Vicente Miguel Garcés Ramón, Salvador Garriga Polledo, Nathalie Griesbeck, Catherine Guy-Quint, Jutta Haug, Anne E. Jensen, Janusz Lewandowski, Vladimír Maňka, Gérard Onesta, László Surján, Kyösti Virrankoski, Ralf Walter	
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování		
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování		

POSTUP

Název	Program Marco Polo II	
Referenční údaje	(KOM(2008)0847 – C6-0482/2008 – 2008/0239(COD))	
Datum předložení EP	10.12.2008	
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 13.1.2009	
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	BUDG 13.1.2009	
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Ulrich Stockmann 5.1.2009	
Projednání ve výboru	17.2.2009	30.3.2009
Datum přijetí	31.3.2009	
Výsledek závěrečného hlasování	+: 33	-: 0
	0:	0
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Zile	
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou	
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Elisabeth Schroedter	
Datum předložení	2.4.2009	