



**SVET  
EVROPSKE UNIJE**

**Bruselj, 15. december 2008 (19.12)  
(OR. en)**

**17294/08**

**Medinstitucionalna zadeva:  
2008/0239 (COD)**

**TRANS 483  
MAR 264  
CADREFIN 24  
ENV 1016  
CODEC 1854**

**PREDLOG**

---

Pošiljatelj:	Evropska komisija
Datum:	11. december 2008
Zadeva:	Predlogu za uredba (ES) št. .../2008 Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovarnega prometa („Marco Polo II“)

---

Delegacije prejmejo priloženi predlog Komisije, ki je bil s spremnim dopisom direktorja Jordija AYETA PUIGARNAUJA poslan generalnemu sekretarju/visokemu predstavniku Javierju SOLANI.

---

Priloga: COM(2008) 847 konč.



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 10.12.2008  
COM(2008) 847 konč.

2008/0239 (COD)

**Predlogu za  
UREDBA (ES) št. .../2008 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne**

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovarnega prometa („Marco Polo II“)**

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

(predložila Komisija)

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

### 1. VSEBINA PREDLOGA

#### 1.1. Razlogi za predlog in njegovi cilji

Glede prenosa načina in izogibanja prometu drugi program Marco Polo ne izpolnjuje v celoti ciljev, določenih v njegovi pravni podlagi. Čeprav se s programom dejansko dosega pomemben prenos načina, rezultati drugega razpisa za zbiranje predlogov leta 2008 v okviru drugega programa Marco Polo in rezultati zunanega vrednotenja prvega programa Marco Polo kažejo, da s programom zelo verjetno ne bo mogoče doseči cilja izogibanja ali prenosa bistvenega deleža napovedanega skupnega povečanja mednarodnega cestnega tovornega prometa v Evropi, kot je predvideno v njegovi pravni podlagi.

Z izvajanjem prvega programa Marco Polo cilj prenosa načina ni dosežen, kot se je pokazalo z zunanjim vrednotenjem, v skladu s katerim se ocenjuje, da se bo doseglo 64 % cilja o prenosu načina<sup>1</sup>. To stopnjo uspešnosti potrjuje stopnja odziva na drugi razpis v okviru drugega programa Marco Polo, ki kaže manjšo uspešnost skupnega predlaganega prenosa načina. Poleg tega nove vrste ukrepov, ki so uvedene z drugim programom, tj. ukrepi za vzpostavitev pomorskih avtocest in ukrepi v izogib prometu, niso privabile dovolj vlog (le 9 % predlogov leta 2007 in 4 % leta 2008).

Cilj predlaganih sprememb je večja učinkovitost programa v smislu tonskih kilometrov, ki se jih prepreči ali prenese s cest, da se dosežejo cilji iz pravne podlage. Posebni ukrepi so namenjeni povečanju števila vlog za financiranje, in sicer z boljšim sodelovanjem malih podjetij, zlasti podjetij za prevoz po celinskih plovnihih poteh, znižanjem pragov upravičenosti, večjo intenzivnostjo dodelitve pomoči in poenostavitvijo upravnih postopkov programa.

#### Vrednotenje programa

Člen 14 Uredbe določa, da Komisija Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij predloži poročilo o vrednotenju rezultatov programa Marco Polo za obdobje 2003–2006. Če poročilo pokaže, da je treba program Marco Polo II prilagoditi, Komisija v skladu s tem predloži predloge.

Zato je bil program leta 2007 neodvisno ovrednoten<sup>2</sup>. Ugotovitve ocenjevalcev kažejo naslednje:

- program ima ustrezno strategijo, ki prispeva k učinkovitemu in trajnostnemu prometnemu sistemu, pri čemer dopolnjuje druge ukrepe Skupnosti;
- njegova učinkovitost pri zmanjševanju prometnih zastojev bi morala biti bolj poudarjena in prepoznavna;
- program ima močan učinek finančnega vzvoda pri ustvarjanju pomembnih poslovnih naložb. Vsak euro načrtovane subvencije pomeni 20 EUR upravičenih stroškov;

---

<sup>1</sup> 12 milijard tkm na leto za MP I.

<sup>2</sup> Družba Ecorys. [Http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm).

- pričakuje se, da se bo uresničil prenos 30,6 milijarde tkm, kar pomeni 64 % njegovega cilja;
  - uporabljenih je bilo le 73 % razpoložljivih proračunskih sredstev;
  - pričakuje se uresničitev zunanjih koristi v višini 650 milijonov EUR v smislu zmanjšanja stroškov za prometne zastoje, okoljskih stroškov, stroškov v zvezi s prometno varnostjo in drugih stroškov;
  - formalni postopki za vrednotenje predlogov in postopki, ki se opravijo pred podpisom pogodbe, so po mnenju vlagateljev zapleteni in nepregledni ter obdobje med pogajanja o pogodbi in podpisom pogodbe je dolgo;
  - stiki med Komisijo in upravičenci projekta so bili zelo omejeni.
- Ocenjevalci so predložili naslednja priporočila:
    - podaljšanje najdaljšega trajanja projekta,
    - znižanje pragov za projekte celinskih plovni poti, katerih cilj je prenos načina,
    - krepitev prepoznavnosti programa,
    - prepoznavnejši vidik zmanjševanja prometnih zastojev v fazi vrednotenja predlogov,
    - priprava uporabnikom prijaznih navodil, tako da vlagatelji in upravičenci popolnoma razumejo pravila, ki jih je treba upoštevati pri predložitvi vloge za financiranje in upravljanje projektov.

## 1.2. Splošno ozadje

Program Marco Polo je kot del skladne strategije za prometno politiko EU eden od instrumentov za zmanjšanje prometnih zastojev, ki vključuje internalizacijo zunanjih stroškov in izkoriščenost tržnih instrumentov, s čimer se pokaže uporabnost infrastrukture.

Vmesni pregled Bele knjige o prometu<sup>3</sup> ocenjuje skupne stroške za zastoje na 1 % BDP EU, okoljske stroške pa na 1,1 %. Eden od instrumentov prometne politike EU za odpravo teh stroškov je program Marco Polo. Bolj bo program uspešen, manjši bodo stroški za zastoje in okoljski stroški.

V zunanjem vrednotenju prvega programa Marco Polo se ocenjuje, da se izpolnjuje 64 % cilja v zvezi s prenosom tonskih kilometrov s cest. Če se glede na manjše število predlogov in uspešnih projektov ne sprejme noben ukrep, bo drugi program Marco Polo v najboljšem primeru dosegel enak odstotek uspešnosti. To bi pomenilo neizpolnjevanje cilja izogibanja ali prenosa bistvenega deleža ocenjenega 60-odstotnega<sup>4</sup> povečanja mednarodnega cestnega tovornega prometa, kar je enako 20,5 milijona tonskih kilometrov v absolutnem smislu. To bo imelo negativne posledice glede dodatnih stroškov za cestno infrastrukturo, nesreč, prometnih

<sup>3</sup> COM(2006) 314 konč.

<sup>4</sup> Model PRIMES, vključen v poročilo Komisije „Energetika in promet v Evropi – trendi do leta 2030“.

zastojev, lokalnega in globalnega onesnaževanja, okoljske škode ter nezanesljivosti dobavne verige in logističnih postopkov.

### **1.3. Obstoječe določbe na področju, na katero se nanaša predlog**

Sedanja pravna podlaga za program je Uredba (ES) št. 1692/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1382/2003.

### **1.4. Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Cilj prometne politike EU je, da ponudi ljudem in podjetjem v Uniji visoko stopnjo mobilnosti, pri čemer se pred negativnimi vplivi prometa hkrati zavaruje okolje. To se doseže na podlagi širokega kroga političnih orodij za doseganje prenosov na načine, ki so okolju prijaznejši, optimizacijo vsake vrste prevoza ter doseganje cilja učinkovite uporabe različnih načinov samostojno ali v kombinaciji; vse to mora prispevati k optimalnemu in trajnostnemu izkoriščanju virov.

V tem okviru je mogoče razlikovati dve vrsti ukrepov:

- ukrepi za povečanje konkurenčnosti in okoljske učinkovitosti vseh načinov prevoza, zlasti tistih, ki so manj obremenjeni in okolju prijaznejši, tj. ladijski promet, železnice in celinske plovne poti;
- ukrepi za povečanje zmogljivosti in učinkovitosti celotnega prometnega sistema s financiranjem TEN-T (vseevropsko prometno omrežje), sredstvi kohezijske politike (Evropski sklad za regionalni razvoj in Kohezijski sklad) ter naložbami držav članic in zasebnih subjektov.

Cilj zgoraj navedenih ukrepov je postopno doseganje učinkovitejše in okolju prijaznejše porazdelitve tokov tovornega prometa med različne načine prevoza. Kljub temu bo za uresničitev potrebnih več let, edini ukrep na ravni Skupnosti, katerega cilj je spodbujanje okoljsko bolj sprejemljive porazdelitve tokov tovornega prometa v zelo kratkem obdobju, pa je program Marco Polo.

## **2. POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANKAMI IN OCENA UČINKA**

### **2.1. Posvetovanje z zainteresiranimi strankami**

Javno posvetovanje se je začelo 4. aprila 2008 na spletni strani Izvajalske agencije za konkurenčnost in inovativnost (EACI), ki upravlja program v imenu Komisije. Uradno obvestilo o tej objavi je bilo dvakrat poslano po elektronski pošti več kot 1 500 naslovnikom, vključno s predstavniki industrije, ki sodelujejo pri pripravi in upravljanju projektov Marco Polo. Posvetovanje je bilo 28. aprila 2008 predstavljeno na srečanju predstavnikov kontaktnih točk za prevoze po morju na kratkih razdaljah in omrežja za spodbujanje. Posvetovanje je bilo 23. maja 2008 predstavljeno na seji odbora programa Marco Polo.

Zunanje posvetovanje je potekalo od 4. aprila 2008 do 30. maja 2008. Postavljenih je bilo 13 jasnih vprašanj, katerih namen je bil oceniti sprejemljivost sprememb, ki jih je predlagala Komisija. Poleg tega je vprašalnik vključeval končno odprto vprašanje za splošne pripombe. Poleg Norveške in Srbije je bilo iz 20 držav članic prejetih 97 prispevkov. Le 12 %

anketirancev ni bilo vključenih oziroma niso nameravali sodelovati v vlogi za program Marco Polo, zato se šteje, da je dodana vrednost prispevka visoka.

Zaradi dveh letnih srečanj odbora držav članic za program Marco Polo je bilo mogoče stalno sodelovanje pri posvetovanju.

## **2.2. Zbiranje in uporaba izvedenskih mnenj**

Ocena učinka je bila pripravljena na podlagi „Vrednotenja programa Marco Polo (2003–2006)“, ki ga je novembra 2007 opravila družba Ecorys. Drugi zunanji strokovni vir je bilo vmesno poročilo študije družbe Price Waterhouse Coopers o oceni učinka glede ustanovitve inovacijskega sklada za prevoz po celinskih plovnih poteh, ki vključuje oceno učinkov spremembe Uredbe o drugem programu Marco Polo.

## **2.3. Ocena učinka**

Na podlagi ocene učinka se je ugotovilo, da bo ciljno usmerjena revizija pravne podlage z izvajanjem vseh predlaganih ukrepov ustvarila znatno dodano vrednost, ker bo:

- izboljšala učinkovitost programa v smislu tonskih kilometrov, ki se preprečijo ali prenesejo;
- dosegla bolj uravnoteženo porazdelitev prenosa načina in izogibanja prometu pri načinih prevoza in vrstah projektov;
- poenostavila pravno podlago in upravljanje programa s posledičnim zmanjšanjem upravnih stroškov in obremenitve ter zato privabila več družb in manjših družb, ki so trenutno zaskrbljene zaradi njegove zapletenosti ali neustrezno opremljene za upravljanje tako zapletenega programa;
- imela pozitivne učinke glede večrazsežnostne porazdelitve učinkov.

## **3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA**

### **3.1. Povzetek predlaganega ukrepa**

Cilj predlaganih sprememb je omejena revizija pravne podlage (Uredba (ES) št. 1692/2006) drugega programa Marco Polo, da se poveča učinkovitost glede ciljev v zvezi z izogibanjem prometa in prenosom načina, ki sta izražena v tonskih kilometrih. Predlagajo se štiri vrste sprememb. Prvič, ukrepi za lažje sodelovanje malih podjetij; drugič, ukrepi za znižanje pragov upravičenosti v obliki tonskih kilometrov; tretjič, večja intenzivnost financiranja; četrtič, poenostavitev postopkov programa.

### **3.2. Pravna podlaga**

Člen 71(1) in člen 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti določata okvir za ukrepanje Skupnosti na področju mednarodnega prevoza na ozemlje ali z ozemlja države članice ali za prevoz prek ozemlja ene ali več držav članic.

### **3.3. Načelo subsidiarnosti**

Cilj programa Marco Polo je vpliv na mednarodni cestni promet. Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev glede prenosa načina in se jih zaradi obsega programa lažje

doseže na ravni Skupnosti, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe.

### **3.4. Načelo sorazmernosti**

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti, ker je ukrepanje Skupnosti veliko manjše, kot so njegovi učinki. Trenutna največja intenzivnost dodelitve pomoči je 1 EUR na 500 tonskih kilometrov, ki se prenesejo s ceste, kar se primerja z zunanjimi stroški, prihranjenimi na podlagi navedenega prenosa načina v povprečnem znesku 9,15 EUR. Načelo sorazmernosti ukrepanja Skupnosti se ohrani tudi pri prilagoditvi intenzivnosti dodelitve pomoči na največ 2 EUR. Na drugi strani izkušnje s programom kažejo, da en euro subvencije v okviru programa Marco Polo pomeni približno 20 EUR v naložbah v projekte, katerih cilj je okolju prijaznejši prometni sistem.

### **3.5. Izbira instrumentov**

Predlagani instrument: Uredba

Predlagana uredba spreminja Uredbo (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa Marco Polo za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovarnega prometa (Marco Polo II) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1392/2003.

**Predlogu za  
UREDBA (ES) št. .../2008 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne**

**o spremembi Uredbe (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71(1) in 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora<sup>5</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>6</sup>,

v skladu s postopkom iz člena 251 Pogodbe<sup>7</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporočilo<sup>8</sup> Komisije „Naj Evropa ostane v gibanju – Trajnostna mobilnost za našo celino – Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001“ poudarja, da je lahko drugi program Marco Polo vir financiranja, ki udeležencem na prezasedenih cestah zagotavlja druge možnosti, pri katerih se uporabljajo drugi načini prevoza. Drugi program Marco Polo je zato osnovni element sedanje prometne politike.
- (2) Brez odločnega ukrepanja se bo skupni cestni tovorni promet v Evropi do leta 2013 povečal za več kot 60 %. Posledica tega bi bila, da bi se mednarodni cestni tovorni promet v Evropski uniji do leta 2013 po ocenah povečal za 20,5 milijarde ton/km letno, kar bi imelo negativne posledice v smislu dodatnih stroškov cestne infrastrukture, nesreč, zastojev, lokalnega in globalnega onesnaževanja, okoljske škode, nezanesljivosti dobavne verige in logističnih postopkov.
- (3) Da bi se uspešno spopadli s povečanjem prometa, je treba bolj kot zdaj uporabljati kratke ladijske prevoze, železnice in celinske plovne poti ter spodbujati nadaljnje

---

<sup>5</sup> UL.

<sup>6</sup> UL ...

<sup>7</sup> UL ...

<sup>8</sup> COM(2006) 314 konč.



pomembne pobude transportnega in logističnega sektorja za spodbujanje novih pristopov in uporabo tehničnih inovacij na področju vseh načinov prevoza in njihovega upravljanja.

- (4) V skladu s členom 14 Uredbe (ES) št. 1692/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. oktobra 2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1382/2003<sup>9</sup> bo Komisija ovrednotila program Marco Polo II in predložila predloge za prilagoditev programa, če je to potrebno.
- (5) Z zunanjim vrednotenjem rezultatov prvega programa Marco Polo se je ocenilo, da s programom ne bo mogoče doseči ciljev v smislu prenosa načina, in predloženih je bilo nekaj priporočil za izboljšanje njegove učinkovitosti.
- (6) Komisija je izvedla analizo učinka ukrepov, ki so se predlagali z zunanjim vrednotenjem, in drugih ukrepov, katerih cilj je povečati učinkovitost programa. Ta analiza je pokazala potrebo po več spremembah Uredbe (ES) št. 1692/2006 za lažje sodelovanje malih podjetij, znižanje pragov upravičenosti do projekta, povišanje intenzivnosti financiranja ter poenostavitev izvajanja programa in upravnih postopkov.
- (7) Sodelovanje malih podjetij v programu je treba okrepiti tako, da lahko posamezna podjetja zaprosijo za finančno pomoč in se znižajo pragovi upravičenosti za predloge, ki jih predložijo družbe za prevoz po celinskih plovni poteh.
- (8) Pragove upravičenosti za predloge v zvezi s financiranjem je treba znižati in jih izraziti v obliki tonskih kilometrov, ki se prenesejo v enem letu, razen za ukrepe skupnega učenja. Posebni prag, ki se uporablja za ukrepe v izogib prometu, ni več potreben, uvede pa se najkrajše trajanje projekta za tovrstne projekte ter pospeševalne projekte in projekte za vzpostavitev pomorskih avtocest.
- (9) Intenzivnost financiranja je treba povečati z uvedbo opredelitve „tovora“, da se prevozni element vključi v izračun prenosa načina in se omogočijo izjemna podaljšanja najdaljšega trajanja za projekte, ki se začnejo z zamudo. Razmisliti je treba o prilagoditvi intenzivnosti financiranja z 1 EUR na 2 EUR v skladu s postopkom iz točke 2(d) Priloge I.
- (10) Za poenostavitev izvajanja programa je treba črtati Prilogo II k Uredbi (ES) št. 1692/2006 o pogojih financiranja pomožne infrastrukture. Poleg tega je treba odpraviti postopek komitologije za letno izbiranje projektov, ki se bodo financirali, podrobna pravila za izbiranje projektov pa morajo veljati več let.
- (11) Podrobneje je treba opredeliti povezavo med programom in okvirom vseevropskega prometnega omrežja za pomorske avtoceste ter razširiti okoljske vidike, tako da vključujejo celotne zunanje stroške ukrepov.
- (12) Uredbo (ES) št. 1692/2006 je zato treba ustrezno spremeniti.
- (13) Za zagotovitev, da se lahko ukrepi iz te uredbe uporabijo čim hitreje, mora ta uredba začeti veljati čim prej po sprejetju –

---

<sup>9</sup> UL L 328, 24.11.2006, str. 1.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

*Člen 1*

Uredba (ES) št. 1692/2006 se spremeni:

1. Členu 2 se doda točka (p):

„tovor“ pomeni blago, ki se prevažata, in transportno enoto, vključno z motoriziranimi deli, za namene izračunov prenosa načina. Prazne transportne enote, ki se prevažajo na drugi transportni enoti, se obravnavajo kot tovor za namene izračuna prenosa načina.“

2. V členu 4 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Ukrepe predložijo podjetja, ki imajo sedež v državah članicah ali sodelujočih državah, kot določata odstavka 3 in 4 člena 3.“

3. Člen 5 se spremeni:

(a) V odstavku 1 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„ukrepi za vzpostavitev pomorskih avtocest; v Evropski uniji so ti ukrepi skladni z značilnostmi prednostnega projekta o pomorskih avtocestah, kot je opredeljen v okviru Odločbe št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja<sup>10</sup>.“

(b) Drugi stavek odstavka 2 se črta.

4. Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Podrobna pravila

Podrobna pravila glede postopkov predložitve in izbire ukrepov se sprejmejo enkrat za celotno obdobje trajanja programa v skladu s postopkom iz člena 10(2).“

5. Drugi stavek člena 7 se črta.

6. Člen 9 se spremeni:

(a) V prvem odstavku se v točki (d) besedna zveza „relativne okoljske koristi ukrepov“ nadomesti z „relativne koristi ukrepov glede zmanjšanja zunanjih stroškov“.

(b) Drugi odstavek se črta.

7. V členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

---

<sup>10</sup> UL L 228, 9.9.1996, str. 1.

„Do 30. junija 2011 Komisija Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij predloži poročilo o vrednotenju rezultatov programa Marco Polo za obdobje 2003–2009.“

8. Drugi stavek v drugem odstavku člena 15 se črta.

#### *Člen 2*

1. Priloga I k Uredbi (ES) št. 1692/2006 se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej uredbi.
2. Priloga II k Uredbi 1692/2006 se črta.

#### *Člen 3*

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament*  
*Predsednik*

*Za Svet*  
*Predsednik*

## PRILOGA I

### Pogoji financiranja in zahteve iz člena 5(2)

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
1. Pogoji financiranja	(a) Pospeševalni ukrep bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;	(a) Ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;	(a) Ukrep prenosa načina bo dosegel svoje cilje v največ 36 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;	(a) Ukrep v izogib prometu bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;	(a) Ukrep skupnega učenja bo privedel do izboljšanja trgovskih storitev na trgu, zlasti pospeševanja in/ali lažjanja izogibanja cestnemu prometu ali prenosa načina prevoza s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, s pomočjo izboljšanja sodelovanja in z izmenjavo izkušenj in bo trajal največ 24 mesecev;

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(b) pospeševalni ukrep je na evropski ravni inovativen glede logistike, tehnologije, metod, opreme, izdelkov, infrastrukture ali storitev, ki jih nudi;	(b) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest je na evropski ravni inovativen glede logistike, tehnologije, metod, opreme, izdelkov, infrastrukture ali storitev, ki jih nudi; pozornost bo namenjena tudi visoki kakovosti storitev, poenostavljenim postopkom in nadzoru, izpolnjevanju varnostnih in varstvenih standardov, nemotenemu dostopu do pristanišč, učinkovitim povezavam z notranjostjo ter prilagodljivim in učinkovitim pristaniškim storitvam;	(b) ukrep prenosa načina ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;	(b) ukrep v izogib prometu je na evropski ravni inovativen, glede vključevanja proizvodne logistike v transportno logistiko;	(b) ukrep je na evropski ravni inovativen;

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(c) od pospeševalnega ukrepa se pričakuje, da bo privedel do dejanskega, izmerljivega in trajnega prenosa načina prevoza s cest na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti;	(c) cilj ukrepa za vzpostavitev pomorskih avtocest je spodbujanje obsežnih in visokofrekvenčnih intermodalnih storitev za tovorni promet, s kratkimi ladijskimi prevozi, ki vključuje kombinirane tovarne in potniške storitve, kakor je primerno, ali kombinacijo kratkih ladijskih prevozov in drugih oblik prevoza, pri katerih so cestni prevozi čim krajši; ukrep naj bi raje vključeval celostne notranje tovarne prevozne storitve, ki bi potekale preko železnice in/ali celinskih plovnih poti;	(c) ukrep prenosa načina predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje;	(c) cilj ukrepa v izogib prometu je spodbujanje večje učinkovitosti mednarodnega tovarnega prometa na evropskih trgih, ne da bi pri tem ovirali gospodarsko rast zaradi osredotočenosti na spreminjanje proizvodnje in/ali distribucijskih postopkov, s tem, da bi dosegli višji obremenitveni faktor, manj praznih voženj, zmanjšanje toka odpadkov, zmanjšanje obsega in/ali teže ali kateri koli drug učinek, ki bi vodil do občutnega zmanjšanja obsega cestnega tovarnega prometa, vendar to ne sme škodljivo vplivati na rezultat proizvodnje ali	(c) ukrep ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(d) pospeševalni ukrep predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;	(d) od ukrepa za vzpostavitev pomorskih avtocest se pričakuje, da bo privedel do dejanskega, izmerljivega in trajnega prenosa načina prevoza, ki naj bi bil večji od predvidene stopnje rasti cestnega tovornega prometa, s cest na kratke ladijske prevoze, celinske plovne poti ali železnico;	(d) kadar ukrep zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.		(d) ukrep skupnega učenja predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije.

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(e) pospeševalni ukrep ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;	(e) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;		(d) ukrep v izogib prometu predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;	



Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(f) kadar ukrep zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.	(f) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;		(e) ukrep v izogib prometu ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti glede načinov prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;	

<b>Vrsta ukrepa</b>	<b>A. Pospeševalni</b>	<b>B. Pomorske avtoceste</b>	<b>C. Prenos načina</b>	<b>D. Izogibanje prometu</b>	<b>E. Skupno učenje</b>
	<b>Člen 5(1)(a)</b>	<b>Člen 5(1)(b)</b>	<b>Člen 5(1)(c)</b>	<b>Člen 5(1)(d)</b>	<b>Člen 5(1)(e)</b>
		<b>(g) kadar ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.</b>		<b>(f) kadar ukrep v izogib prometu zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.</b>	

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
2. Intenzivnost financiranja in področje uporabe	(a) Finančna pomoč Skupnosti za pospeševalne ukrepe je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov. Upravičeni stroški, povezani s pomožno infrastrukturo, niso višji od 10 % skupnih upravičenih stroškov za projekt.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe za vzpostavitev pomorskih avtocest je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepa. Upravičeni stroški, povezani s pomožno infrastrukturo, niso višji od 10 % skupnih upravičenih stroškov za projekt.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe prenosa načina je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov. Upravičeni stroški, povezani s pomožno infrastrukturo, niso višji od 10 % skupnih upravičenih stroškov za projekt.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov. Upravičeni stroški, povezani s pomožno infrastrukturo, niso višji od 10 % skupnih upravičenih stroškov za projekt.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe skupnega učenja je omejena na največ 50 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov.

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi.</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi.</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi.</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi.</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti.</p>

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(b) finančna pomoč Skupnosti, ki jo Komisija določi na osnovi ton/km, prenesenih s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, se na začetku določi v višini 2 EUR za prenos vsakih 500 ton/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje.	(b) finančna pomoč Skupnosti, ki jo Komisija določi na osnovi ton/km, prenesenih s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, se na začetku določi v višini 2 EUR za prenos vsakih 500 ton/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje.	(b) finančna pomoč Skupnosti, ki jo Komisija določi na osnovi ton/km, prenesenih s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, se na začetku določi v višini 2 EUR za prenos vsakih 500 ton/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje.	(b) finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu se ne sme uporabljati v podporo poslovnih ali proizvodnih dejavnosti, ki niso neposredno povezane s prevozom ali distribucijo;	(c) finančna pomoč Skupnosti se na začetku določi v višini 2 EUR za vsak izogib 500 ton/km ali 25 vozil/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje.

<b>Vrsta ukrepa</b>	<b>A. Pospeševalni</b>	<b>B. Pomorske avtoceste</b>	<b>C. Prenos načina</b>	<b>D. Izogibanje prometu</b>	<b>E. Skupno učenje</b>
	<b>Člen 5(1)(a)</b>	<b>Člen 5(1)(b)</b>	<b>Člen 5(1)(c)</b>	<b>Člen 5(1)(d)</b>	<b>Člen 5(1)(e)</b>
	(c) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti.	(c) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti.	(c) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti.	(d) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti.	

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
3. Oblika in trajanje subvencijske pogodbe	<p>Finančna pomoč Skupnosti za pospeševalne ukrepe se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev in najmanj 36 mesecev. V primeru izrednih zamud pri izvajanju, ki jih upravičenec ustrezno utemelji, se lahko dodeli izjemno podaljšanje za 6 mesecev.</p> <p>Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev ali v izjemnih primerih 68 mesecev.</p>	<p>Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe za vzpostavitev pomorskih avtocest se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev in najmanj 36 mesecev. V primeru izrednih zamud pri izvajanju, ki jih upravičenec ustrezno utemelji, se lahko dodeli izjemno podaljšanje za 6 mesecev.</p> <p>Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev ali v izjemnih primerih 68 mesecev.</p>	<p>Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe prenosa načina se odobri na osnovi subvencijskih pogodb. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 38 mesecev. V primeru izrednih zamud pri izvajanju, ki jih upravičenec ustrezno utemelji, se lahko dodeli izjemno podaljšanje za 6 mesecev.</p> <p>Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 38 mesecev ali v izjemnih primerih 44 mesecev.</p>	<p>Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev in najmanj 36 mesecev. V primeru izrednih zamud pri izvajanju, ki jih upravičenec ustrezno utemelji, se lahko dodeli izjemno podaljšanje za 6 mesecev.</p> <p>Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev ali v izjemnih primerih 68 mesecev.</p>	<p>Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe skupnega učenja se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 26 mesecev, to obdobje pa se lahko na zahtevo upravičenca podaljša, pri čemer ne presega začetnih proračunskih sredstev, in sicer za dodatnih 26 mesecev, če so v prvih 12 mesecih delovanja doseženi pozitivni rezultati.</p> <p>Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 52 mesecev.</p>

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
4. Zgornja mejna vrednost pogodbe	Najnižji okvirni subvencijski prag pri pospeševalnem ukrepu je 30 milijonov ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina ali dejavnosti izogibanja prometu na leto, ki se izvaja v celotnem obdobju veljavnosti subvencijske pogodbe.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri dejavnosti za vzpostavitev pomorskih avtocest je 250 milijonov ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina na leto, ki se izvaja v celotnem obdobju veljavnosti subvencijske pogodbe.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepih prenosa načina je 80 milijonov ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina na leto, ki se izvaja v celotnem obdobju veljavnosti subvencijske pogodbe. Za ukrepe prenosa načina, katerih namen je prenos na celinske plovne poti, velja poseben subvencijski prag 17 milijonov ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina na leto, ki se izvaja v celotnem obdobju veljavnosti subvencijske pogodbe.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepu v izogib prometu je 80 milijonov ton/km ali 4 milijoni vozil/km tovornega prometa, ki se mu izogne na leto, ki se izvaja v celotnem obdobju veljavnosti subvencijske pogodbe.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepu skupnega učenja je 250 000 EUR.



Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
5. Razširjanje	Rezultate in metode pospeševalnih ukrepov je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kakor je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Rezultate in metode ukrepov za vzpostavitev pomorskih avtocest je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Za ukrepe prenosa načina posebne dejavnosti za razširjanje niso predvidene.	Rezultate in metode ukrepa v izogib prometu je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Rezultate in metode ukrepa skupnega učenja je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.

## OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

### NASLOV PREDLOGA:

Sprememba Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovarnega prometa („Marco Polo II“)

### OKVIR ABM/ABB

Zadevno(-a) področje(-a) in povezana(-e) dejavnost(-i):

06: Energetika in promet

06 02: Notranji, zračni in pomorski promet

06 01: Odhodki za poslovanje na področju energetika in promet

### PRORAČUNSKÉ VRSTICE

06 01 04 01: Program Marco Polo II: Odhodki za upravno poslovanje

06 01 04 32: Izvajalska agencija za konkurenčnost in inovativnost – subvencija za Marco Polo II

06 02 06: Program Marco Polo II

Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

Začetek: 2010      konec: 2015

Značilnosti proračuna:

Proračunsk a vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilik	Razdelek v finančni perspektivi
06 01 04 01	neobvezni	nedif.	NE	DA	DA	1a
06 01 04 32	neobvezni	nedif.	NE	DA	DA	1a
06 02 06	neobvezni	dif.	NE	DA	DA	1a

## POVZETEK SREDSTEV

### Finančna sredstva

Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Skupaj
----------------	---------	--	------	------	------	------	------	------	--------

#### Odhodki iz poslovanja<sup>11</sup>

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1	a	62,275	64,200	68,100	71,100			265,675 <sup>12</sup>
Odobritve plačil (OP)		b		24,910	31,908	43,001	63,563	102,293	265,675

#### Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije<sup>13</sup>

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4	c	1,725	1,800	1,900	1,900	1,392	1,421	10,138
--------------------------------	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

#### REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c	64,000	66,000	70,000	73,000	1,392	1,421	275,813
Odobritve plačil		b+c	1,725	26,710	33,808	44,901	64,955	103,714	275,813

#### Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije<sup>14</sup>

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5	d	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	1,902
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6	e							

#### Predvideni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c +d+ e	64,317	66,317	70,317	73,317	1,709	1,738	277,715
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c +d+ e	2,042	27,027	34,125	45,218	65,272	104,031	277,715

<sup>11</sup> Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

<sup>12</sup> Med letoma 2010 in 2013 se lahko doda znesek v višini 20 milijonov EUR, da se povrne znesek, ki leta 2008 ni bil izvršen in je bil leta 2008 prerazporejen v drug program.

<sup>13</sup> Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

<sup>14</sup> Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

## Skladnost s finančnim načrtovanjem

Predlog je skladen s sedanjim finančnim načrtovanjem.

## Finančni vpliv na prihodke

Predlog nima finančnih posledic za prihodke.

EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 in pozneje
Število potrebnih človeških virov skupaj	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6

## ZNAČILNOSTI IN CILJI

Z izvajanjem prvega programa Marco Polo ni izpolnjen cilj prenosa načina prevoza, kot se je pokazalo z zunanjim vrednotenjem, v skladu s katerim se ocenjuje, da se bo doseglo 64 % cilja o prenosu načina<sup>15</sup>. Te razmere potrjuje stopnja odziva na drugi razpis v okviru drugega programa Marco Polo, ki kaže manjšo uspešnost skupnega predlaganega prenosa načina. Poleg tega nove vrste ukrepov, ki so uvedene z drugim programom, tj. ukrepi za vzpostavitev pomorskih avtocest in ukrepi v izogib prometu, niso privabile dovolj vlog (le 9 % predlogov leta 2007 in 4 % leta 2008).

Za izboljšanje rezultatov programa, pri čemer spreminjanje zadevne uredbe ni potrebno, sta že sprejeta dva ukrepa: prvič, prenos upravljanja programa na zunanjo izvajalsko agencijo, ki je strokovno usposobljena za upravljanje projektov, in drugič, podvojitev intenzivnosti financiranja za projekte z 1 EUR na 2 EUR na 500 tkm, ki se prenesejo ali preprečijo, da se privabi več projektov.

Vendar ta ukrepa ne bosta zadoščala in predlagana je ciljno usmerjena revizija programa, ki bo omogočila:

- večjo učinkovitost programa,
- bolj uravnoteženo porazdelitev podpore Skupnosti med vrste projektov.

---

<sup>15</sup> 12 milijard tkm na leto za MP I.

- bistveno poenostavitev pravne podlage in upravljanja programa,
- znatno zmanjšanje upravnih stroškov za upravljanje programa,
- pozitiven učinek v smislu koristi za obrobna območja in države nečlanice.

**Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in možne sinergije**

Kot je navedeno v poročilu o zunanjem vrednotenju, je program Marco Polo ustrezna strategija, ki prispeva k učinkovitemu in trajnostnemu prometnemu sistemu. Ta program dopolnjuje tudi druge možnosti ukrepanja Evropske skupnosti, zlasti dodelitev pomoči za omrežje TEN-T.

Cilj, ki se doseže s predlaganimi ukrepi, bo okrepil obstoječo usklajenost ciljev tega programa z drugimi politikami EU.

Da se preprečijo škodljivi učinki mobilnosti v smislu znatnega povečanja tovarnega prometa v naslednjih letih, se v vmesni reviziji Bele knjige o skupni prometni politiki iz junija 2006 med drugim predlaga, da se še naprej izvaja politika prenosa prevoza tovora na najmanj onesnažujoče in najbolj energetske učinkovite načine prevoza.

Prenos načina in somodalnost sta dva od sedanjih ciljev prometne politike Unije, zaradi katerih je ta politika eden od glavnih delov lizbonske strategije za rast in delovna mesta. Poleg tega so cilji prometne politike, v katere je vključen prenos načina, dolgoročni in usklajujejo zahteve glede gospodarske rasti, socialnega varstva in varstva okolja pri vseh političnih možnostih.

Kot je navedeno v vmesnem pregledu Bele knjige o prometu, se poleg stalnih študij o možnih političnih ukrepih, ki jih je treba sprejeti v prihodnosti, prezasedenost cestnega prometnega sistema EU in okoljska učinkovitost celotnega prometnega sistema neposredno rešujeta z različnimi ukrepi, ki se izvajajo zdaj ali se bodo izvajali kmalu.

Na ravni držav članic nacionalni sistemi, kot je Ecobonus v Italiji, obravnavajo to vprašanje le na nacionalni ravni in časovno omejeno. Vendar uredba o programu Marco Polo določa zgornjo mejo za pomoč Skupnosti, ki upošteva nacionalno pomoč, dodeljeno prometni povezavi v pogodbi.

Cilj zgoraj navedenih ukrepov je postopno doseganje učinkovitejše in okolju prijaznejše porazdelitve tokov tovarnega prometa med različnimi načini prevoza, vendar bo za njihovo uresničitev potrebnih veliko let, pri čemer je edini ukrep na ravni Skupnosti za spodbujanje zmanjšanja prezasedenosti v zelo kratkem obdobju program Marco Polo.

## **Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM**

Za šestletno obdobje je predvidenih 131 realizacij (2010–2013), pri čemer je predvidenih povprečno 36 ukrepov od 120 predlogov, ki se predložijo letno. S tem se zagotavlja eno tretjinska stopnja uspešnosti, kar je ključno za prejemanje predlogov najboljših udeležencev na trgu (glej predhodno poročilo o programu Marco Polo, poglavje 7 „Povetovanje zainteresiranih strank“). Povprečna intenzivnost finančne pomoči na realizacijo se ocenjuje na okrog 1,8 milijona EUR. Število tonskih kilometrov, ki se jih prepreči ali prenese s cest, se ocenjuje na 60 milijard za obdobje 2010–2013, tj. 15 milijard tkm na leto.

### **Metoda izvedbe**

Centralizirano upravljanje: Prenos pristojnosti na Izvajalsko agencijo za konkurenčnost in inovativnost

## **NADZOR IN VREDNOTENJE**

### **Sistem nadzora**

Dodeljevanje subvencij bo temeljilo na enotni subvencijski pogodbi Evropskih skupnosti. Različne določbe o nadzoru, obveščanju in reviziji iz te pogodbe bodo v celoti veljavne.

Osebe Izvajalske agencije za konkurenčnost in inovativnost bo tesno sodelovalo v projektih. Glede na posebne značilnosti projekta morajo biti v delovni načrt in proračun posameznega projekta vključeni „spremljevalni ukrepi“ za razširjanje ali nadzor realizacij.

### **Vrednotenje**

Izvedeno je zunanje vrednotenje programa Marco Polo II. Poročilo o vrednotenju je objavljeno na spletni strani GD TREN: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm).

### **Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja:**

Leta 2011 se bo izvedlo vrednotenje rezultatov, ki so se dosegli s programom Marco Polo v obdobju 2003–2009.

## **UKREPI PROTI GOLJUFIJAM**

Ker bodo pogodbe za vse predvidene ukrepe v obliki enotne subvencijske pogodbe, bodo veljali splošno veljavni ukrepi proti goljufijam.

Realizacija bo jasno razvidna in izmerljiva v vseh vrstah ukrepov. Vrste subvencij bodo jasne: odhodki od naložb in stroški, ki izhajajo iz dejavnosti. Te točke se lahko natančno preverijo, poleg tega je na podlagi pilotnih programov za kombiniran prevoz in projektov Marco Polo I na voljo dovolj gradiva in znanja, da se na podlagi prejetih informacij ocenijo nevarnosti za goljufije.

Obiski na kraju samem se bodo stalno izvajali pri vseh projektih.

## PODROBNOSTI O SREDSTVIH

### 8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja

odobritve za prevzem obveznosti v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	2010		2011		2012		2013		2014		2015		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
<b>OPERATIVNI CILJ št. 1<sup>16</sup></b>																
Ukrep <u>1</u> preneseni/preprečeni TKM																
<b>- Realizacija 1</b>	<b>pogodba</b>	<b>1,8</b>	<b>35</b>	<b>62,275</b>	<b>36</b>	<b>64,200</b>	<b>38</b>	<b>68,100</b>	<b>39</b>	<b>71,100</b>					<b>131</b>	<b>265,675</b>
STROŠKI SKUPAJ		<b>1,8</b>	<b>35</b>	<b>62,275</b>	<b>36</b>	<b>64,200</b>	<b>38</b>	<b>68,100</b>	<b>39</b>	<b>71,100</b>					<b>131</b>	<b>265,675</b>

<sup>16</sup> Kakor je opisano v oddelku 5.3.

## 8.2. Odhodki za poslovanje

### 8.2.1 Število in vrsta človeških virov

Vrsta delovnega mesta	<u>Osebe, potrebno za upravljanje ukrepa – obstoječi in/ali dodatni človeški viri (število delovnih mest/EPDČ)</u>					
	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>	<u>2013</u>	<u>2014</u>	<u>2015</u>
<u>Uradniki ali začasno osebje<sup>17</sup>(XX 01 01)</u>						
<u>A */AD</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>
<u>B*, C*/AST</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>1</u>
<u>Osebe, financirano<sup>18</sup> iz člena XX 01 02</u>						
<u>Drugo osebje<sup>19</sup>, financirano iz člena XX 01 04/05</u>						
SKUPAJ	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>

### 8.2.2. Opis nalog, ki temeljijo na ukrepu

Oprelitev in usklajevanje programa

Povratne informacije o politiki Izvajalski agenciji za konkurenčnost in inovativnost

Sprejetje letnih delovnih programov, ki se uporabljajo kot odločitve o financiranju

Zastopanje Komisije v odboru programa in predložitev ukrepov, ki jih je treba sprejeti, odboru, kadar se uporablja postopek komitologije

Izvajanje posvetovanj med službami znotraj Komisije

Strateška vrednotenja in strateški razpisi

Dejavnosti, povezane z začetkom postopka in sprejemanjem izvršljivih sklepov o izterjavi

### 8.2.3 Viri človeških virov (zakonsko določeni)

Delovna mesta se zdaj določajo za upravljanje programa.

<sup>17</sup> Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

<sup>18</sup> Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

<sup>19</sup> Te stroške referenčni znesek krije.



8.2.4 Drugi odhodki za poslovanje, vključeni v referenčnem znesku (06 01 04 32 – Izvajalska agencija za konkurenčnost in inovativnost –subvencija za Marco Polo II)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	2010	2011	2012	2013	2014	Leto 2015 in pozneje	SKUPAJ
<b>1. Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)</b>							
Izvajalske agencije <sup>20</sup>	1,500	1,575	1,675	1,675	1,392	1,421	9,238
Druga tehnična in upravna pomoč	0,225	0,225	0,225	0,225			0,900
– notranja							
– zunanja (vzdrževanje informacijske tehnologije)							
<b>Tehnična in upravna pomoč skupaj</b>	<b>1,725</b>	<b>1,800</b>	<b>1,900</b>	<b>1,900</b>	<b>1,392</b>	<b>1,421</b>	<b>10,138</b>

8.2.5. Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek ne krije

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (XX 01 01)	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317	0,317
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.)  (navesti proračunsko vrstico)						
<b>Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) skupaj</b>	<b>0,317</b>	<b>0,317</b>	<b>0,317</b>	<b>0,317</b>	<b>0,317</b>	<b>0,317</b>

<sup>20</sup> S sklicevanjem na posebno oceno finančnih posledic zakonodajnega predloga za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

*Po potrebi s sklicem na točko 8.2.1.*

*Leto 2010 in pozneje: 2,6 uradnika (122 000 EUR/uradnika/leto)*