

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye Tárgy: Javaslat az Európai Parlament és a Tanács .../2008/EK rendeletére az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program („Marco Polo II.”) létrehozásáról szóló 1692/2006/EK rendelet módosításáról**

COM(2008) 847 végleges – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

2009. február 12-én az Európai Parlament úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikke (1) bekezdése és 80. cikke (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

*„Javaslat az Európai Parlament és a Tanács .../2008/EK rendeletére az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második »Marco Polo« program (»Marco Polo II.«) létrehozásáról szóló 1692/2006/EK rendelet módosításáról”*

Az EGSZB elnöksége 2009. január 13-án megbízta a „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekciót a tárgyban folytatandó bizottsági munka előkészítésével.

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. március 24–25-én tartott, 452. plenáris ülésén (a március 24-i ülésnapon) 97 szavazattal, 3 tartózkodás mellett Nikolaos LIOLIOS-t bízta meg a főelőadói teendőik ellátásával.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottság által kidolgozott politikát, amelynek célja annak lehetővé tétele, hogy a forgalom elkerülhetetlen és előrelátható növekedését a közúti hálózatról más közlekedési hálózatok irányába tereljék át; ugyanakkor hangsúlyozza az ambiciózus tervek hiányát, illetve a rendelkezésre álló források elégtelenségét.

1.2 Az EGSZB egyetért a rendelet módosítása érdekében javasolt intézkedésekkel, amelyek a következők:

1.2.1 a Versenyképességi és Innovációs Végrehajtó Hivatalra (EACI) megbízása a program kezelésével,

1.2.2 a projektekre alkalmazott támogathatósági értékküszöb csökkentése és egyszerűsítése,

1.2.3 az 500 tonna-kilométernyi közúti fuvar kiküszöbölésére, vagy a közúti közlekedéstől eltérő közlekedési módra történő áterelésére vonatkozó maximális támogatási intenzitás 1 euróról 2 euróra történő emelése,

1.2.4 különösen alacsony értékküszöb megállapítása belvízi hajózási projektek számára,

1.2.5 a különálló vállalkozások számára finanszírozási kérelem benyújtásának engedélyezése,

1.2.6 a forgalom kiküszöbölésére irányuló akciók esetében alkalmazott 10 %-os küszöbérték eltörlése,

1.2.7 a „rakomány” fogalmának bevezetése a forgalomátterelés kiszámításába,

1.2.8 a kiegészítő infrastruktúrák támogatási feltételeinek egyszerűsítése.

1.3 Az EGSZB úgy véli, hogy a Marco Polo program nem éri el teljes mértékben a kezdetben kijelölt célkitűzéseket, tehát nem működik teljes kapacitással. Különösen arra a megfigyelésre hívja fel a figyelmet, hogy fennáll annak a veszélye, hogy a programhoz rendelt költségvetés (jelenleg 60 millió euró) nem lesz elegendő a 25 milliárd tonnakilométer szállítmány áterelésének elindítására. Tekintettel az áterelés révén a külső költségben elért megtakarítás magas összegére (9,15 euró), úgy véli, hogy több figyelmet kell annak szentelni, hogy biztosítsuk azokat a forrásokat, amelyek lehetővé teszik minél több tonnakilométernyi mennyiség más közlekedési módokra történő áterelését és a kezdetben kijelölt hatékonysági szint elérését. Mindenesetre könnyen elképzelhető, hogy a társadalom egészével szembeni haszonáldozati költségösszegében többszörösen meghaladja a vállalatoknak megítélt közvetlen pénzügyi támogatás összegét. Amint azt a 842/2002. számú, illetve 247/2005. számú véleményében hangsúlyozta, az EGSZB úgy látja, hogy az Európai Bizottságnak a program során javasolnia kellene a program költségvetésének növelését, hogy további pénzügyi eszközök szabaduljanak fel, amelyekre abban az esetben lesz szükség, ha a megfelelő cselekvési tervek száma felülmúlja a várakozásokat.

1.4 Az EGSZB meglepve tapasztalta, hogy noha a hatáselemzés javasolja és feltünteti, az új szabályozás nem irányozza elő a pályázatot benyújtó kisvállalkozások támogatását, sem kiadásuk fedezését. Csalódásának ad hangot azzal kapcsolatban, hogy ezt az ajánlást nem fogadták el, ugyanakkor azt javasolja, hogy az intézkedést terjesszék ki a kisvállalkozásokra, mivel úgy véli, ezek a szempontok az ő esetükben is szerepet játszanak, valamint hogy ilyen projektek kidolgozása számukra is jelentős költséggel jár.

1.5 Az EGSZB örömmel állapítja meg, hogy az Európai Bizottság valószínűleg csökkenteni tudja majd a javaslatok elfogadásához és finanszírozásához szükséges időkeretet. Ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy a gyorsan fejlődő vállalkozói környezetben, ahol a piaci fejlődésekre való reagálás gyorsasága döntő jelentőségű, különösen arra kell figyelni, hogy lerövidítsünk minden egyes akció értékeléséhez, elfogadásához, és támogatásához szükséges időt azáltal, hogy kezdeményezzük a javaslatok előzetes értékelését, vagy hogy az értékelési folyamat egyes részeit modellezzük.

1.6 Az EGSZB a benyújtott és támogatást nyert javaslatok földrajzi elosztását nem tartja optimálisnak, mivel az sem az EU célkitűzéseire, sem pedig az intermodális szállítás szükséges ösztönzéséhez nem járul hozzá olyan módon, hogy az a tagállamok között egyensúlyt teremtsen. Javasolja továbbá a megközelítés továbbvitelét azáltal, hogy a Földközi-tenger partján fekvő országok problémáit is figyelembe veszik. Egyébiránt úgy véli, hogy számításba kell venni néhány ország szerkezeti hátrányait, mint például a kiterjedt vasúti hálózat hiányát, a nagymértékben kiterjedt partvonalat vagy a szigetjellegű, hogy így az idetelepült vállalkozások is pályázhassanak.

1.7 Az EGSZB megismétli korábbi álláspontját, vagyis hogy véleménye szerint tanulmányt kellene készíteni a „zéró készlet” és a „közlekedő készlet” stratégiájáról annak érdekében, hogy elemezzék, mennyiben vannak hatással a fenntartható közlekedési módok ösztönzésére. A „zéró készlet” gyakorlata meghosszabbítja az áruk közúton történő továbbítását, ami érezhető az energiafogyasztásban és a környezetvédelemben. Ebben az összefüggésben tanulmányozni kell az egész ellátási láncot.

1.8 Az EGSZB meglátása szerint hasznosítani kellene azt a tudást, amelyet a közúti fuvarozói vállalkozások felhalmoztak, úgy hogy aktívan bevonjuk őket megfelelő programokba, amelyek célja a közúton szállított áruk más szállítási útvonalakra történő átterelése. E célból javasoljuk, hogy folyamatosan kapjanak tájékoztatást és segítséget a termelési folyamatokban elfogadott és alkalmazott modellek módosításához.

1.9 Az EGSZB úgy véli, hogy mivel nem használták fel teljesen az összes rendelkezésre álló forrást, az Európai Bizottságnak tervbe kellene vennie a támogatás maximális mértékének megemelését, amely a jelenlegi százalékok 50 %-ra, illetve 75 %-ra történő emelését jelentené; a forgalomáttérelési akciók, a belvízi hajózás keretében történő szállítás, a katalizátorhatással rendelkező szállítás, a tengeri gyorsforgalmi utak, valamint a forgalom kiküszöbölése esetén 35 %-ra, míg a közös tanulási intézkedések esetén 50 %-ra történő emelést javasol. Egy ilyen emelés a kisvállalkozások szempontjából tűnik szükségesnek, összevetve nagy vállalatokkal, amelyek változó kiadásaikhoz képest nagyobb fix költségekkel rendelkeznek. Különösen a katalizátorhatással bíró akciók esetében az EGSZB azt javasolja, hogy növeljék a támogatást: a tonna-kilométerenkénti 2 euróról 3 euróra, mivel újító megoldásokról van szó, és mert pozitív hatással lesznek a közúti áruszállításnak más közlekedési módokra történő átterelésére, valamint befolyásolják majd a közvéleményt.

1.10 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy az összes közösségi nyelven adjon ki olyan „európai útmutatót”, amely valamennyi felhasználóhoz szól, és amely összesíti az EU összes intermodális átrakó állomását, jellemző adataik részleteivel együtt; továbbá, hogy tegyen meg minden lépést, amely elengedhetetlen ahhoz, hogy mind a finanszírozási mechanizmusokat, mind a végrehajtott programok hatását, valamint a felhasználók által abból levont – a köztes vagy végső felhasználók számára hasznosítható – előnyöket jobban megismerjék. Az EGSZB egyébiránt egyetért azzal az elgondolással, hogy az Európai Bizottságnak speciális terveket kell kidolgozni a program ösztönzéséhez, valamint ismertségének növeléséhez. E célból azt ajánlja, hogy szervezzen az EGSZB-vel közösen konferenciákat, felvilágosító napokat és tájékoztató utakat.

1.11 Az EGSZB annak átgondolását javasolja, hogy beilleszthető-e a Marco Polo program által támogatott projektek közé olyan kezdeményezések, amelyek folyékony anyagok csővezetékekkel való szállítását tartalmazzák, vagy a gázzállítást az átrakódásra szolgáló terminálok, vagy kombinált szállítási módok irányába terelnék.

1.12 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy alaposabban meg kell vizsgálni a hajózási ágazaton (belvízi hajózás és belvizek) belüli jelenlegi helyzetet, mivel ezen a területen az intermodális rendszerek alkalmazását a piac szétszabdaltsága miatt nehéznek tartják. Ezt a helyzetet már csak a tengeri gyorsforgalmi utakra irányuló akcióknak a gyenge vonzereje is jól példázza, amelyek 2007-ben a javaslatoknak csupán 9 %-át, 2008-ban pedig 4 %-át tették ki, következésképpen csak nagyon kevés javaslatot hagytak jóvá, vagy egyet sem, mint 2008-ban.

1.13 Az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy a más közlekedési módokra történő átterelési akcióknak 36 hónapban megállapított határideje túlságosan szűk, és javasolja, hogy a minimális időtartamot 48 hónapra emeljék.

1.14 Az EGSZB úgy látja, hogy meg kell vizsgálni a nemzeti hatáskörrel rendelkező projektek támogatásának lehetőségeit, amelyek célja a közlekedési módok jobb kombinálása, és a közúti szállítás más hálózatra történő átterelésének javítása. Úgy véli, léteznek olyan helyi intézkedések, amelyek csupán egy tagállamot érintenek, hatásuk azonban kedvezne az adott közlekedési mód valamennyi, ezen az országon áthaladó felhasználójának.

1.15 Az EGSZB ismételten kifejezi egyetértését a program alkalmazási körének harmadik országokra történő bővítését illetően, függetlenül attól, hogy uniós tagjelöltekről van-e szó, és megjegyzi, hogy az adott állam területén végrehajtott akciók költségeit a program csak abban az esetben fedezheti, amennyiben ezek hatása közvetlen és mérhető előnyökkel jár egy adott uniós tagállam számára.

1.16 Az EGSZB úgy véli, hogy a sikeresen véghez vitt projektek, és az ezek révén ténylegesen megtakarított források mérlegét minél hamarabb meg kell jelentetni. Egy ilyen kezdeményezés alkalmat adna a program ösztönzésére, és az eddig elért eredmények közzétételére.

1.17 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy szerinte az Európai Bizottságnak fel kell szólítania a tagállamokat arra, hogy gyűjtsék össze az összes olyan létező hálózatot, amelyek jelenleg használaton kívül vannak, vagy amelyeket alig vesznek igénybe, és amelyeket rehabilitálni lehetne áruszállítás céljából; ez a kérés különösen a vasútvonalakra, de a tengeri és folyami szállításra is vonatkozik. Ezáltal tehát, amikor mód van rá, ki lehet alakítani útvonalakat, amelyek a közúti szállításhoz képest rövidebbek lesznek, és a fenntartható fejlődéssel jobban összeegyeztethetőek.

## 2. Általános észrevételek

### 2.1 Emlékeztető az EGSZB „Marco Polo I” és „Marco Polo II” programokról szóló következtetéseire

2.1.1 Az EGSZB a „Marco Polo I” és a „Marco Polo II” rendeletjavaslatról szóló, 2002. július 17 – 18-i, 842/2002. számú, valamint a 2005. március 9-i, 247/2005. számú véleményeiben rámutatott a program gyenge pontjaira, és úgy ítélte meg, hogy nem valósítható meg az Európai Bizottság által célul kitűzött, más közlekedési hálózatok irányába való elmozdulás, és azt javasolta, hogy az intézkedést konkrét rendelkezésekkel egészítsék ki. A két vélemény az alábbi javaslatokat tartalmazta:

2.1.1.1 a modális áterelés infrastruktúráinak (például terminálok és megközelíthetőségük) közpénzek révén történő finanszírozása,

2.1.1.2 a megkezdett akciók folyamatos figyelemmel kíséréseinek egy irányítóbizottságra történő bízása, hogy a Marco Polo program félidejében a szükséges módosításokat meg lehessen tenni,

2.1.1.3 olyan projektek finanszírozásának engedélyezése, amelyek akár csak egyetlen tagállam területére korlátozódó akciókat tartalmaznak, amennyiben kedvező hatással vannak az érintett területen átlépő valamennyi nemzetközi szállításra,

2.1.1.4 annak a lehetőségnek a fenntartása, hogy a Marco Polo programba támogatható projektként fel lehessen venni olyan akciókat, amelyekben – kiegészítésként – légi és csővezetékű szállítás integrálódik, ha azok egyéb szállítási módokhoz kapcsolódnak,

2.1.1.5 a beavatkozási szint csökkentése valamennyi fellépés esetében,

2.1.1.6 a forgalomáttérlelést célzó intézkedések megvalósítási végső határidejének kitolása,

2.1.1.7 készíteni kell valamennyi felhasználó számára egy „Európai útmutatót”, amely tartalmazza az EU összes multimodális platformját, jellemző adataikkal,

2.1.1.8 különleges kategória létrehozása 500 000 euróra csökkentett minimális küszöbértékkel, mivel a folyami szállítást nem lehet összehasonlítani a tengeri szállítással, ahol a befektetési szükségletek a hajók méretével arányosan nagyobbak.

2.1.2 Az EGSZB abbéli kívánságát is kifejezte, hogy részt venne egy az Európai Bizottsággal közös vitában, amelynek célja a „zéró készlet” gyakorlatáról a „közlekedő készlet” gyakorlatára történő fokozatos átállás, amikor a szállítások sürgőssége nem abszolút prioritás.

### 2.2 Értékelő jelentés

Az EGSZB meglepedéssel szerzett tudomást az értékelésről<sup>(1)</sup>, amelyre az Európai Bizottság külső szakértőt kért fel; meg kíván említeni néhány pontot, amellyel a jelentés nem foglalkozott részletesen:

— A benyújtott pályázatok aránya folyamatosan csökken, a 2003. évi 92-ről, a 2004. évben 63-ra, a 2005. évben 62-re, majd a 2006. évben 48-ra, míg az elfogadott és finanszírozott projektek száma többnyire változatlan, 12 és 15 között marad.

— Érdekes megjegyezni, hogy a támogatást élvező projektek kezdetben számított forgalomáttérélése 75 %-ban valósult meg: a vasúti építkezés 99 %-ot ért el, míg a belvízi hajózási építkezés sikerének aránya a kezdeti célkitűzésnek csupán 45 %-át éri el.

— A „Marco Polo I” program közúti áruszállítás áttérelésére vonatkozó célkitűzésének 64 %-os megvalósulása a nemzetközi közúti fuvarozás európai uniós szintjén belüli közúton lebonyolított összes teherszállításnak mindössze 5,8 %-át jelenti: ez összességében véve viszonylag szerény változást jelent.

— A javaslatok értékelési eljárását a szerződéskötés szakaszáig bezárólag összetettnek, átláthatatlannak véli, és úgy gondolja, hogy a tárgyalások kezdeményezése és a szóban forgó szerződés aláírása sok időt vesz igénybe. Megjegyzendő, hogy a résztvevők jelentős száma világosnak és átláthatónak tartja a projektek kiválasztásánál alkalmazott kritériumokat, ugyanez viszont nem mondható el arról a folyamatról, amely e paraméterek és a kiválasztott projektekre vonatkozó végső javaslat alapján meghatározza az adott osztályzatot.

— A minimális küszöbértékek rendkívül magasak a kis- és középvállalkozások számára, és nincsenek ösztönző hatással új intermodális szállítmányozási projektek elindítására; e helyzet hatására inkább kevés, nagyvállalatok által vezetett projekt részesül támogatásban, mint több, kis- és középvállalkozások által irányított projekt. Egy az utóbbiakat célzó megközelítés következképpen hozzájárulhatna a helyi és regionális szintű közutak túlterheltsége elleni küzdelemhez.

— Mivel a tengeri gyorsforgalmi utakhoz kapcsolódóan indított felhívásra nem érkezett be projektjavaslat, ezért javasolt, hogy az ilyen típusú projektek esetében gondoskodjanak utókövetésről, valamint hogy ösztönözzék a megvalósításukban való részvételt.

— A forgalmi torlódások csökkentéséhez való hozzájárulás szempontját nagyobb mértékben ki kell emelni.

<sup>(1)</sup> Evaluation of the Marco Polo Programme [A Marco Polo program értékelése] (2003–2006), Ecorys (kizárólag angol nyelven érhető el): [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/ipm/docs/evaluation\\_mp1.pdf](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/ipm/docs/evaluation_mp1.pdf).

### 3. Észrevételek

Az EGSZB sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy az Európai Bizottság nem vette figyelembe az e tárgyban készült két véleményében megfogalmazott javaslatok nagy részét, amelyek hozzájárultak volna a program hatékonyságának növeléséhez, amint az a külső értékelésből is kitűnik, valamint üdvözli az általa felhozott javaslatoknak immáron megítélt támogatást – még ha ez késéssel is történt. Az EGSZB konkrétan, a következő álláspontra jutott:

3.1 A program irányítása – más közösségi programokkal együtt – 2008. március 1-je óta a Versenyképességi és Innovációs Végrehajtó Hivatal (EACI) feladata. Az EGSZB egyetért ezzel az intézkedéssel, amelyet azonban össze kellene kapcsolni valamennyi olyan cselekvéssel és kezdeményezéssel, amely csökkenti a bürokratikus terheket, és további potenciális jelölteket vonz a támogatásra.

3.2 A Bizottság a 1692/2006/EK rendelet I. melléklete 2. pontjának d) alpontjában foglalt eljárásnak megfelelően kétszeresére fogja emelni a maximális támogatási intenzitást, 500 tonnakilométer kiküszöbölt vagy közútról áterrelt forgalom után 1 euróról 2 euróra. Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy e támogatásnak a megkésztetésére szükség van a Marco Polo program további fejlesztéséhez, amennyiben a külső költségek csökkentése, valamint a közlekedés társadalmi és környezeti hatása által keletkező profit többszörösen kompenzálja ezeket a finanszírozási kiadásokat.

3.3 Annak lehetővé tétele, hogy vállalkozások egyedül is pályázhassanak. Azon lehetőség megteremtése, hogy egyetlen vállalkozás is nyújthasson be projekteket, egyértelműbbé fogja tenni és egyszerűsíteni fogja a kedvezményezettek támogathatóságának feltételeit. Az EGSZB egyetért ezzel a kezdeményezéssel, és megismétli, hogy engedélyezni kellene olyan projektek figye-

lembevételét, amelyek csupán egyetlen tagállam területére korlátozódó akciót tartalmaznak, amennyiben ez a rendelkezés hozzájárul a közúti szállítás csökkentéséhez.

3.4 Különösen alacsony értékűszöb megállapítása belvízi hajózási projektek számára. Külön alacsonyabb értékűszöb kerül bevezetésre azon projektekre, amelyek célja a fuvarok átterelése a közutakról a belvízi hajózásra:

A projekt típusa	Jelenlegi értékűszöb		Javasolt értékűszöb
Belvízi szállítás	—	—	17 millió tonnakilométer

Az EGSZB örömmel állapítja meg, hogy a támogathatóságra vonatkozó értékűszöbözöz kapcsolódó javaslatait – különösen a belvízi hajózás keretén belüli szállítást illetően – végül elfogadták, és úgy ítéli meg, hogy ez a módosítás nagyobb számban vonzza majd a projekteket.

3.5 A pályázat elkészítésével járó költségek megtérítése mikrovállalkozások számára. A közúti és a belvízi hajózási ágazatban jellemző mikrovállalkozások pályázásának ösztönzése érdekében a módosítás a pályázat elkészítésével járó költségek egyösszegű megtérítéséről rendelkezne. Az EGSZB meglepve tapasztalta, hogy noha a hatáselemzés ezt javasolja, és feltűnteti, az új szabályozás nem irányozza elő a kisvállalkozások támogatását a pályázat benyújtásában.

3.6 A projektek támogathatóságára vonatkozó értékűszöbök csökkentése és egyszerűsítése. Az egyes értékűszöbök egyszerűsítése és csökkentése még több kisebb projektet vonz majd, és így hozzájárul a program célkitűzéseinek megvalósításához. Ez a következőket jelenti:

A projekt típusa	Jelenlegi értékűszöb		Javasolt értékűszöb
Forgalomáterelés	250 millió tonnakilométer	500 000 euró	80 millió tonnakilométer
Belvízi szállítás	—	—	17 millió tonnakilométer
Katalizátorhatás	—	2 millió euró	30 millió tonnakilométer
Közös tanulási akció	—	250 000 euró	250 000 euró
Tengeri gyorsforgalmi utak	1,25 milliárd tonnakilométer	2,5 millió euró	250 millió tonnakilométer
Forgalmat kiküszöbölő akció	500 millió tonnakilométer	1 millió euró	80 millió tonnakilométer

Mivel az EGSZB korábban már javasolta ezt az intézkedést, következésképpen egyetért azzal, hogy a javasolt projektek támogathatóságára vonatkozó értékűszöböt csökkentsék, valamint hogy a tonnakilométert határozzák meg a különböző javaslatok összehasonlítási alapjaként.

3.7 A forgalmat kiküszöbölő projektekre vonatkozó 10 %-os külön értékűszöb eltörlése. Az EGSZB helyesli, hogy a fent említett értékűszöböt eltöröljék, és úgy gondolja, hogy az intézkedés hatására több javaslat születik majd e területen.

3.8 A szállítóegység figyelembevétele a forgalomáterelés kiszámításában. Az EGSZB véleménye szerint a közlekedési eszköz által megtett távolság figyelembevétele hasznos javaslat. Ugyanakkor meg kell vizsgálni, hogy hogyan különböztethető meg azok a projektek, amelyek legjobban ki tudják használni az

intermodális szállítási módokat, mint például a rakományok Ro-Ro komphajó kíséret nélküli szállítása.

3.9 A projekt 6 hónappal történő meghosszabbítása a kedvezményezett által indokolt kivételes esetben. Az EGSZB egyetért ezzel a javaslattal, mivel egy ilyen intézkedés biztonságot ad a kedvezményezetteknek arra vonatkozóan, hogy a közösségi támogatás megtéríti indulási veszteségeiket.

3.10 A kiegészítő infrastruktúrára vonatkozó finanszírozási feltételeinek egyszerűsítése. Az EGSZB helyesli a kiegészítő infrastruktúrához kapcsolódó projektek megvalósíthatóságára vonatkozó értékűszöbök eltörlését, és úgy ítéli meg, hogy ez az egyszerűsítés olyan korlátozásokat szüntet meg, amelyeket feleslegesen és indokolatlanul alkalmaztak.

3.11 A program igazgatási eljárásainak egyszerűsítése. Az EGSZB csak üdvözölni tudja mindazon akciókat, amelyek az eljárások javítását, valamint a minden egyes támogatás utáni adminisztratív formások teljesítéséhez szükséges határidők csökkentését szolgálják, annál is inkább, mivel e területen az eddigi tapasztalatok negatívak voltak. Ugyanakkor visszajelzést vár el e téren a résztvevők tapasztalataival kapcsolatban, hogy határozottabb véleményt tudjon kidolgozni erről.

3.12 Az 5. cikk (2) bekezdése második mondatának törlése („A 2. cikk h) pontja szerinti kiegészítő infrastruktúrák támogatási feltételeit a II. melléklet tartalmazza.”). Az EGSZB csatlakozik ehhez a javaslathoz, és úgy véli, hogy a szóban forgó gyakorlat nehézségeket okozott a javaslatok sikeres végrehajtása során, különösen azon javaslatok esetében, amelyek a tengeri gyorsforgalmi utak használatára irányultak.

3.13 A kiegészítő infrastruktúrákra vonatkozó állami támogatás és közösségi pénzügyi támogatás összesítve nem halad

hatja meg a támogatható költségek 50 %-át (törölt rendelkezés). Az EGSZB véleménye szerint a célzott akció helyénvaló, és úgy véli, hogy a nemzeti kormányok vesznek részt a legintenzívebben az érintett projektekből.

3.14 A 14. cikk (2) bekezdése szövegének helyébe a következő szöveg lép: „A Bizottság 2011. június 30-ig az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé terjeszti a Marco Polo program 2003 és 2009 között elért eredményeiről szóló értékelő jelentését.” Az EGSZB fenntartásainak ad hangot a fent javasolt menetrenddel kapcsolatban, mivel – figyelembe véve azt a tényt, hogy a fent említett jelentést nem fogják kiigazító intézkedések meghozatalára felhasználni – megfelelőbbnek tartja, ha több idő áll rendelkezésre ahhoz, hogy a javasolt rendeletet átfogóbb értékelésnek vessék alá.

Kelt Brüsszelben, 2009. március 24-én.

az Európai  
Gazdasági és Szociális Bizottság elnöke  
Mario SEPI

---