Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. …/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro Marco Polo programmu Kopienas finansiālās alīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas koloģiskās īpašības (Marco Polo II)"

COM(2008) 847 galīgā redakcija – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Eiropas Parlaments saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 71. panta 1. punktu un 80. panta 2. punktu 2009. gada 12. februārī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

"*Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. …/2008, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro Marco Polo programmu Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (Marco Polo II)*"

Komitejas Birojs 2009. gada 13. janvārī uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai sagatavot Komitejas atzinumu par šo jautājumu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 452. plenārajā sesijā, kas notika 2009. gada 24. un 25. martā (2009. gada 24. marta sēdē), iecēla *LIOLIOS* kgu par galveno ziņotāju un ar 97 balsīm par un 3 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

1. **Secinājumi un ieteikumi.**

1.1. Komiteja pauž atbalstu Komisijas izstrādātajai politikai, kas vērsta uz neizbēgamā un paredzamā kravu autopārvadājumu pieauguma novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, tomēr norāda uz tālejošu mērķu trūkumu un pieejamo līdzekļu nepietiekamību.

1.2. Komiteja piekrīt ierosinātajiem pasākumiem, proti,

1.2.1. uzticēt programmas vadību Konkurētspējas un jauninājumu izpildaģentūrai (KJIA),

1.2.2. pazemināt un vienkāršot projektu finansējumam piemērojamos atbilstības sliekšņus,

1.2.3. divkāršot finansējuma maksimālo intensitāti, palielinot to no 1 līdz 2 *euro*, par 500 tonnkilometriem (tkm) kravas, kas mazinājušas satiksmes noslogojumu vai kas novirzītas uz citu transporta veidu,

1.2.4. noteikt īpaši zemu slieksni projektiem, kas paredzēti kravu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem,

1.2.5. atļaut atsevišķiem uzņēmumiem iesniegt finansējuma pieprasījumu,

1.2.6. atcelt 10 % slieksni projektiem, kas paredzēti satiksmes noslogojuma mazināšanai,

1.2.7. iekļaut transporta elementu kombinēto pārvadājumu aprēķinā,

1.2.8. vienkāršot palīginfrastruktūru finansēšanas nosacījumus.

1.3. Komiteja uzskata, ka *Marco Polo* programma nav pilnībā sasniegusi tai izvirzītos mērķus, un līdz ar to tās darbība ir ierobežota. Komiteja secina, ka programmai piešķirtais budžets 60 miljonu EUR apmērā, iespējams, nebūs pietiekams, lai panāktu 25 miljardu tkm kravas novirzīšanu. Ņemot vērā šādā veidā gūto būtisko ietaupījumu (9,15 EUR) ārējo izmaksu jomā, Komiteja uzskata, ka jāizskata visas iespējas, kā nodrošināt vajadzīgos līdzekļus iespējami lielāka kravu apjoma novirzīšanai uz citiem transporta veidiem un sasniegt sākotnēji noteiktos mērķus. Jebkurā gadījumā ir skaidrs, ka labums, ko gūs visa sabiedrība, kopumā vairākas reizes pārsniedz uzņēmumiem piešķirto tiešo subsīdiju apjomu. Kā norādīts atzinumos 842/2002 un 247/2005, Komiteja uzskata, ka programmas īstenošanas laikā Komisijai būtu jāierosina palielināt budžetu, lai nodrošinātu papildu līdzekļu pieejamību gadījumā, ja ierosināto rīcības plānu skaits pārsniegs iepriekš paredzēto.

1.4. Komiteja ar pārsteigumu secina, ka, jaunajā regulā nav paredzēts atbalsts mazajiem uzņēmumiem, kas iesniedz priekšlikumus, neraugoties uz to, ka tas paredzēts un noteikts ietekmes novērtējumā. Komiteja pauž nožēlu, ka šis ieteikums nav ņemts vērā un vienlaikus ierosina atbalstu attiecināt arī uz mazajiem uzņēmumiem, jo Komiteja uzskata, ka minētie apsvērumi skar arī tos un ka šādu projektu izstrāde rada būtiskas izmaksas arī mazajiem uzņēmumiem.

1.5. Komiteja atzinīgi vērtē Komisijas gatavību samazināt priekšlikuma apstiprināšanai un finansēšanai paredzēto termiņu. Tomēr Komiteja norāda, ka uzņēmējdarbības vidē, kas strauji attīstās un kurā izšķiroša nozīme ir spējai ātri reaģēt uz tirgus pārmaiņām, ir jācenšas panākt katra pasākuma novērtēšanas, apstiprināšanas un atbalsta piešķiršanas termiņa samazināšana, izmantojot tādas iniciatīvas kā priekšlikumu iepriekšējs novērtējums vai vērtējuma procedūras daļēja pārstrukturēšana.

1.6. Komiteja uzskata, ka iesniegto un finansēto projektu ģeogrāfiskais sadalījums nebija optimāls, un tādēļ nesekmēja ES mērķu sasniegšanu un nenodrošināja pienācīgu līdzsvaru starp dalībvalstīm kombinēto pārvadājumu jomā. Komiteja ierosina pievērst lielāku uzmanību šim jautājumam, ņemot vērā dienvidu valstu un Vidusjūras reģiona valstu problēmas. Komiteja uzskata, ka jāņem vērā nelabvēlīgu dabas apstākļu radītie trūkumi atsevišķās valstīs, piemēram, nepietiekami plašs dzelzceļa tīkls, gara piekrastes zona vai atrašanās uz salas, lai arī šo reģionu uzņēmumi varētu iesniegt priekšlikumus.

1.7. Atgādinot jau iepriekš pausto nostāju, Komiteja uzskata, ka būtu jāveic pētījums par "nulles uzkrājumu" un "apritē esošo uzkrājumu" stratēģijām, lai noskaidrotu, vai tie sekmē vai kavē ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu. "Nulles uzkrājumu" prakse palielina kravu autopārvadājumu apjomu ar attiecīgi izrietošajām sekām enerģijas patēriņa un vides aizsardzības jomā. Šajā sakarā būtu jāizvērtē visa piegādes ķēde.

1.8. Komiteja uzskata, ka ir jāizmanto autotransporta uzņēmumu pieredze un tie aktīvi jāiesaista programmās, kuru mērķis ir novirzīt kravu autopārvadājumus uz citiem transporta veidiem. Lai to panāktu, tiek ierosināts pastāvīgi informēt minētos uzņēmumus un palīdzēt tiem mainīt jau izstrādātos un izmantojamos darbības modeļus.

1.9. Tā kā visi pieejamie resursi netika izmantoti, Komiteja uzskata, ka Komisijai būtu jāizskata iespēja palielināt finansējuma robežvērtību, palielinot to no 35 % līdz 50 % kombinēto pārvadājumu, iekšējo ūdensceļu pārvadājumu, veicinošo pasākumu, jūras maģistrāļu un satiksmes noslogojuma samazināšanas jomā un no 50 % līdz 75 % kopīgo apmācības pasākumu jomā. Robežvērtība jāpaaugstina mazo uzņēmumu interesēs, jo salīdzinājumā ar lielajiem uzņēmumiem to nemainīgās izmaksas pārsniedz mainīgās izmaksas. Komiteja iesaka, īpaši veicinošo pasākumu jomā, palielināt atbalsta apjomu no 2 EUR/tkm līdz 3 EUR/tkm, jo šim jaunajam risinājumam būs pozitīva ietekme uz kravu autopārvadājumu novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, un līdz ar to arī uz sabiedrisko domu.

1.10. Komiteja iesaka Komisijai izstrādāt visiem lietotājiem paredzētus "Eiropas ceļvežus", kuros visās Kopienas oficiālajās valodās apkopota informācija par visiem ES kombinētās satiksmes terminālļiem un tiem raksturīgajām iezīmēm, un veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai plašāk informētu par īstenoto projektu rezultātiem un to finansēšanas mehānismiem, kā arī par priekšrocībām, ko gūst gan lietotāji ķēdes vidusposmā, gan tiešie lietotāji. Komiteja atbalsta ideju, ka Komisijai jāizstrādā īpaši plāni programmas popularizēšanai un tās nozīmes palielināšanai. Šajā sakarā Komiteja ierosina sadarbībā ar Komisiju rīkot konferences, informācijas dienas un kampaņas.

1.11. Komiteja iesaka izvērtēt, vai *Marco Polo* programmas finansētajos projektos nevarētu iekļaut arī iniciatīvas, kas saistītas ar šķidro vielu transportēšanu pa cauruļvadiem un gāzes piegādi pārkraušanas vai kombinētā transporta terminālļiem.

1.12. Komiteja uzsver, ka sīkāk jāizvērtē šābrīža situācija jūras transporta nozarē (jūras un iekšējie ūdensceļi), jo tirgus sadrumstalotības dēļ tajā ir grūti ieviest kombinētā transporta sistēmas. Par to liecina kaut vai tas, ka pasākumi saistībā ar jūras maģistrālēm nav guvuši lielu atsaucību: 2007. gadā tie veidoja tikai 9 % no visiem priekšlikumiem, bet 2008. gadā – tikai 4 %; tas nozīmē, ka apstiprināto priekšlikumu skaits ir ļoti neliels, bet 2008. gadā netika apstiprināts neviens priekšlikums.

1.13. Komiteja joprojām uzskata, ka noteiktais 36 mēnešu termiņš ir pārāk īss, lai īstenotu pasākumus kravu pārvadājumu novirzīšanai uz citiem transporta veidiem, un ierosina pagarināt šo termiņu vismaz līdz 48 mēnešiem.

1.14. Komiteja uzskata, ka jāizvērtē atbalsta iespējas valsts mēroga projektiem, kas paredzēti kombinēto pārvadājumu veicināšanai un kravu autopārvadājumu novirzīšanai uz citiem transporta tīkliem. Komiteja uzskata, ka vienā dalībvalstī īstenotie vietējā līmeņa pasākumi var būt izdevīgi visiem transporta lietotājiem, kas šķērso attiecīgo dalībvalsti.

1.15. Komiteja atkārtoti pauž atbalstu programmas darbības jomas paplašināšanai, iekļaujot tajā trešās valstis, pat ja tās nav ES kandidātvalstis, un norāda, ka programmas finansējums var segt šo valstu teritorijā īstenoto pasākumu izmaksas tikai tad, ja šie pasākumi sniedz tūlītējas un novērtējamas priekšrocības kādai konkrētai dalībvalstij.

1.16. Komiteja uzskata, ka nekavējoties jāpublicē pārskats par veiksmīgi īstenotiem pasākumiem un to rezultātā ietaupītajiem līdzekļiem. Šī iniciatīva palīdzēs popularizēt programmu un iepazīstināt ar līdz šim gūtajiem rezultātiem.

1.17. Komiteja norāda, ka Komisijai būtu jāaicina dalībvalstis apzināt visus esošos tīklus, kurus šobrīd neizmanto vai nepietiekami izmanto un kurus varētu atjaunot kravu pārvadājumu vajadzībām; šī prasība īpaši attiecas uz dzelzceļu, jūras un upju transporta ceļiem. Tādējādi iespēju robežās varētu izveidot maršrutus, kas, salīdzinājumā ar autoceļiem, būtu īsāki un atbilstīgāki ilgtspējīgas attīstības mērķim.

2. **Vispārīgas piezīmes.**

2.1. Atgādinājums par EESK secinājumiem par *Marco Polo I* un *Marco Polo II* programmām.

2.1.1. Komitejas 2002. gada 17. un 18. jūlija atzinumā 842/2002 un 2005. gada 9. marta atzinumā 247/2005 par priekšlikumiem regulai, ar ko izveido programmas "*Marco Polo* I" un "*Marco Polo* II", norādīts uz programmas trūkumiem un, uzskatot, ka nebūs iespējams īstenot Komisijas izvirzīto mērķi par kravu pārvadājumu novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, ierosināts papildināt noteikumus ar konkrētiem pasākumiem. Abos atzinumos iekļauti šādi priekšlikumi:

2.1.1.1. piešķirt publisko finansējumu kravu novirzīšanas infrastruktūrām (piemēram, termināļiem un pievedceļiem);

2.1.1.2. uzticēt pastāvīgu pasākumu izpildes pārraudzību vadības komitejai, lai programmas izpildes termiņa vidū varētu veikt nepieciešamos pielāgojumus;

2.1.1.3. atļaut finansēt projektus, kas ietver vietējā līmeņa darbības pat tikai vienas dalībvalsts teritorijā, ja to rezultāts nāk par labu visiem starptautisko pārvadājumu izmantotājiem, kas šķērso šīs valsts teritoriju;

2.1.1.4. paredzēt iespēju "*Marco Polo*" programmas finansētajos projektos ņemt vērā darbības, kurās kā papildu pārvadājumu veids iekļauts arī gaisa un cauruļvadu transports, ja tie saistīti ar citiem transporta veidiem;

2.1.1.5. samazināt katras darbības intervences slieksni;

2.1.1.6. pagarināt maksimālo izpildes termiņu pasākumiem, kas paredzēti kravu novirzīšanai;

2.1.1.7. izstrādāt visiem lietotājiem paredzētu "Eiropas ceļvedi", kurā norādītas visas ES kombinētā transporta platformas un tām raksturīgās iezīmes;

2.1.1.8. izveidot īpašu upju transporta kategoriju ar minimālo limitu 500 000 EUR apmērā, jo upju transportu nevar pielīdzināt jūras transportam, kur ieguldījumu apjoms ir proporcionāls kuģu izmēram.

2.1.2. Komiteja arī pauda vēlmi kopā ar Komisiju izvērtēt iespēju pakāpeniski aizstāt "nulles uzkrājumu" praksi ar "apritē esošo uzkrājumu" praksi gadījumos, kad piegādes nav steidzamas.

2.2. *Novērtējuma ziņojums.*

Komiteja atzinīgi vērtē novērtējuma ziņojumu, ko Komisija uzticēja veikt ārējam ekspertam ([1]). Tā vēlas atzīmēt dažus punktus, kuri ziņojumā netika sīki izskatīti.

— Iesniegto priekšlikumu skaits nepārtraukti samazinās, proti, no 92 priekšlikumiem 2003. gadā līdz sešdesmit trim 2004. gadā, 62 — 2005. gadā un līdz 48 — 2006. gadā. Taču priekšlikumu, kuri ir apstiprināti un kuriem ir piešķirts finansējums, skaits ir nemainīgs, proti, 12 līdz 15.

— Jāmin, ka kravu novirzīšanas pasākumi, kas sākotnēji bija iekļauti finansētajos projektos, ir realizēti 75 % apmērā, dzelzceļa būvdarbi — 99 % apmērā, taču iekšzemes ūdensceļu projekti ir realizēti tikai 45 % apmērā attiecībā pret sākotnēji plānoto.

— Pirmās *Marco Polo* programmas rezultātā no autotransporta novirzīti 64 % kravu no paredzētā apjoma, taču tie ir tikai 5,8 % no kopējiem starptautisko kravu autopārvadājumiem Eiropas Savienībā, proti, izmaiņas ir diezgan niecīgas.

— Tiek uzskatīts, ka priekšlikumu novērtēšanas procedūra, kas jāveic pirms līguma noslēgšanas un tā laikā, ir sarežģīta, nepārredzama, turklāt procedūra no sarunu sākšanas līdz līguma noslēgšanai ir ļoti laikietilpīga. Jāuzsver, ka daudzi dalībnieki uzskata, ka projektu atlases kritēriji ir nepārprotami un pārredzami, taču to nevar attiecināt uz procedūru, saskaņā ar kuru piešķir atzīmi, pamatojoties uz minētajiem kritērijiem, un uz atlasīto projektu galīgo priekšlikumu.

— Noteiktie minimālie sliekšņi ir pārāk augsti mazajiem un vidējiem uzņēmumiem un neveicina jaunu kombinēto pārvadājumu ieviešanu, tādējādi sekmējot situāciju, kurā lielie uzņēmumi izstrādā nelielu skaitu projektu tā vietā, lai mazie un vidējie uzņēmumi izstrādātu lielu skaitu projektu. Mazajiem un vidējiem uzņēmumiem paredzēta pieeja ļautu mazināt ceļu pārslogotību vietējā un reģionālajā līmenī.

— Ņemot vērā, ka pēc uzaicinājuma nav saņemts pietiekams skaits priekšlikumu projektiem jūras maģistrāļu nozarē, ierosina uzraudzīt šādus projektus un veicināt dalību to īstenošanas procesā.

— Ceļu noslogojuma mazināšanai sniegtā finansējuma aspekts jāpadara uzskatāmāks.

([1]) *Evaluation of the Marco Polo Programme* (2003–2006), *Ecorys*, avots (pieejams tikai angļu valodā): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. **Piezīmes.**

Komiteja pauž nožēlu, ka Komisija nav ņēmusi vērā lielāko daļu no priekšlikumiem, kas iekļauti divos atzinumos par šo tematu un kuri būtu palielinājuši šīs programmas efektivitāti, kā tas norādīts ārējā novērtējumā. Komiteja atzinīgi vērtē, ka tagad (kaut gan novēloti) tās ierosinājumi tiek atbalstīti. Komiteja izsaka tālāk minētās piezīmes.

3.1. Kopš 2008. gada 1. marta šīs programmas, kā arī citu Kopienas programmu vadība ir uzticēta Konkurētspējas un jauninājumu izpildaģentūrai (KJIA). Komiteja to atbalsta, taču uzskata, ka vienlaicīgi jāveic darbības un iniciatīvas, lai mazinātu birokrātisko slogu un mudinātu citas iestādes sniegt finansējumu.

3.2. *Atbilstoši Komisijas Regulas Nr. 1692/2006 I pielikuma 2. punkta d) apakšpunktā izklāstītajai procedūrai, Komisija divkāršos finansējuma maksimālo intensitāti, palielinot to no 1 līdz 2 EUR, par 500 tonnkilometriem (tkm) kravas, kas mazinājušas satiksmes noslogojumu vai kas novirzītas uz citu transporta veidu.* Komiteja uzskata, ka nepieciešams divkāršot šā finansējuma apjomu, lai attīstītu *Marco Polo* programmu, jo ienākumi, kas iegūti, samazinot satiksmes ārējās izmaksas un ietekmi uz sabiedrību un vidi, vairākas reizes sedz finansējumu apjomu.

3.3. *Atļaut atsevišķiem uzņēmumiem iesniegt finansējuma pieprasījumu. Atļaujot atsevišķiem uzņēmumiem iesniegt pieprasījumu, atbalsta piešķiršanas nosacījumi tiks vienkāršoti un kļūs skaidrāki.* Komiteja piekrīt šai iniciatīvai un atgādina, ka jāparedz iespēja iekļaut priekšlikumus, kas attiecas uz atsevišķu valsti, jo tas ļaus samazināt kravu autopārvadājumus.

3.4. *Noteikt īpaši zemu slieksni projektiem, kas paredzēti kravu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem. Īpaši zems slieksnis tiks noteikts projektiem, kuru mērķis ir kravu pārvadājumu veikšana pa iekšējiem ūdensceļiem, proti,*

Projekta veids	Pašreizējais slieksnis		Ierosinātais slieksnis
Kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem	—	—	*17 miljoni tkm*

Komiteja atzinīgi vērtē, ka tās priekšlikumi attiecībā uz palīdzības piešķiršanas nosacījumiem, īpaši kravu pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem, beidzot tika pieņemti, un tā uzskata, ka šie grozījumi ļaus piesaistīt vairāk projektu.

3.5. *Atlīdzināt mikrouzņēmumiem izmaksas, kas saistītas ar projektu izstrādi. Mikrouzņēmumi, kas pārstāv autotransporta un iekšējo ūdensceļu pārvadājumu nozares, saņems vienotas likmes maksājumu, kas segs ar projektu izstrādi saistītās izmaksas un kura nolūks būs veicināt pieteikumu iesniegšanu finansējuma saņemšanai.* Komiteja ar pārsteigumu secina, ka, jaunajā regulā nav paredzēts atbalsts mazajiem uzņēmumiem, lai veicinātu priekšlikumu iesniegšanu, neraugoties uz to, ka tas paredzēts un noteikts ietekmes novērtējumā.

3.6. *Pazemināt un vienkāršot projektu finansējumam piemērotos atbilstības sliekšņus. Dažu sliekšņu vienkāršošana un pazemināšana piesaistīs jaunus mazākus projektus un palīdzēs realizēt programmas mērķus.* Tas norādīts šajā tabulā:

Projekta veids	Pašreizējais slieksnis		Ierosinātais slieksnis
Kravu novirzīšana	250 miljoni tkm	EUR 500 000	80 miljoni tkm
Kravu pārvadājumi pa iekšējiem ūdensceļiem	—	—	*17 miljoni tkm*
Katalizators	—	EUR 2 miljoni	30 miljoni tkm
Kopīgas mācības	—	EUR 250 000	EUR 250 000
Jūras maģistrāles	1,25 miljardi tkm	EUR 2,5 miljoni	250 miljoni tkm
Satiksmes noslogojuma mazināšana	500 miljoni tkm	EUR 1 miljons	80 miljoni tkm

Tā kā Komiteja pati to ierosināja, tā atbalsta finansējumam piemēroto atbilstības sliekšņu samazināšanu, kā arī tkm sistēmas pieņemšanu par pamatu dažādo priekšlikumu salīdzināšanai.

3.7. *Atcelt 10 % slieksni projektiem, kas paredzēti satiksmes noslogojuma mazināšanai.* Komiteja piekrīt atcelt šo slieksni un uzskata, ka tas sekmēs priekšlikumu izstrādi šajā jomā.

3.8. *Iekļaut transporta elementu kombinēto pārvadājumu aprēķinā.* Komiteja uzskata, ka priekšlikuma par transporta veidu veikto attālumu iekļaušana ir lietderīga. Taču jāizvērtē, kā izraudzīties projektus, kas ļaus visefektīvāk izmantot kombinēto pārvadājumu, piemēram neuzraudzītu kravu nosūtīšanas ar ro-ro prāmjiem, priekšrocības.

3.9. *6 mēnešu ilga pagarinājuma piešķiršana projekta izstrādei gadījumos, kurus saņēmējs ir pienācīgi pamatojis.* Komiteja piekrīt šim priekšlikumam, ņemot vērā, ka šāds pasākums iedrošinās saņēmējus, jo Kopiena tiem nodrošinās finansējumu, atlīdzinot sākuma fāzē radušos zaudējumus.

3.10. *Vienkāršot palīginfrastruktūru finansēšanas nosacījumus.* Komiteja piekrīt atcelt sliekšņus palīginfrastruktūru projektu izstrādei un uzskata, ka sliekšņu vienkāršošana atceļ ierobežojumus, kas bija lieki un nepamatoti.

3.11. *Vienkāršot programmas administratīvās procedūras*. Tā kā līdzšinējā pieredze bijusi negatīva, Komiteja atzinīgi vērtē visas darbības, kuru nolūks ir vienkāršot procedūras un samazināt laiku, kas vajadzīgs administratīvo formalitāšu nokārtošanai, lai saņemtu finansējumu. Lai varētu izteikt pamatotu viedokli šajā jautājumā, komiteja vēlas saņemt informāciju par dalībnieku konkrēto pieredzi saistībā ar šīm iniciatīvām.

3.12. *5. panta 2. punkta otrais teikums tiek svītrots ("Palīginfrastruktūras finansēšanas nosacījumi 2. panta h) punkta nozīmē, kas iekļauti II pielikumā")*. Komiteja piekrīt šim priekšlikumam un uzskata, ka minētā prakse radīja grūtības sekmīgi īstenot priekšlikumus, īpaši tos, kuru mērķis bija veicināt jūras maģistrāļu izmantošanu.

3.13. *Palīginfrastruktūrām piešķirtā vispārējā dotācija valsts un Kopienas atbalsta veidā nepārsniedz 50 % no pieļaujamām izmaksām*. Komiteja uzskata, ka plānotā darbība ir atbilstoša un ka valstu valdības aktīvāk piedalīsies attiecīgo projektu izstrādē.

3.14. *ta 2. punkts tiek aizstāts ar šādu punktu:* "Līdz 2011. gada 30. jūnijam Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai novērtējuma ziņojumu par Marco Polo programmas sasniegtajiem rezultātiem laikposmā no 2003. gada līdz 2009. gadam." Komiteja iebilst pret minēto grafiku, jo uzskata: ja minēto ziņojumu neizmantos korektīvu pasākumu veikšanai, vajadzētu atvēlēt vairāk laika, lai pilnīgāk novērtētu ierosināto regulu.

Briselē, 2009. gada 24. marts.

Eiropas
Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs
Mario SEPI