Opinjoni al-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dar il-Proposta għal Regolament (KE) Nru …/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1692/2006 li jistabbilixxi t-tieni programm "Marco Polo" għall-għoti ta' għajnuna finanzjarja tal-Komunità biex tittejjeb il-prestazzjoni ambjentali tas-sistema tat-trasport tal-merkanzija ("Marco Polo II")

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

(2009/C 228/18)

Nhar it-12 ta' Frar 2009, il-Kunsill Ewropew iddeċieda, b'konformità mal-Artikoli 71(1) u 80(2) tat-Trattat li jistabbilixxi l-Komunità Ewropea, li jikkonsulta lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew dwar

"il-Proposta għal Regolament (KE) Nru …/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jemenda r-Regolament (KE) Nru 1692/2006 li jistabbilixxi t-tieni programm 'Marco Polo' għall-għoti ta' għajnuna finanzjarja tal-Komunità biex tittejjeb il-prestazzjoni ambjentali tas-sistema tat-trasport tal-merkanzija ('Marco Polo II')"

Nhar it-13 ta' Jannar 2009 is-Sezzjoni Speċjalizzata għat-Trasport, l-Enerġija, l-Infrastruttura u s-Soċjetà tal-Informazzjoni ġiet inkarigata mill-Bureau tal-Kumitat sabiex tipprepara l-ħidma tal-Kumitat dwar dan is-suġġett.

Minħabba l-urġenza tal-ħidma, il-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew iddeċieda matul l-452 sessjoni plenarja tiegħu tal-24 u l-25 ta' Marzu 2009 (seduta tal-24 ta' Marzu 2009) li jaħtar lis-Sur LIOLIOS bħala rapporteur ġenerali, u adotta din l-opinjoni b'97 vot favur, l-ebda vot kontra u 3 astensjonijiet.

1. Konklużjonijiet u rakkomandazzjonijiet

1.1 Il-KESE jappoġġja l-politika tal-Kummisjoni Ewropea sabiex iż-żieda inevitabbli u prevista tat-trasport tal-merkanzija bit-triq tiġi trasferita għal mezzi oħra ta' trasport, filwaqt li jiġbed l-attenzjoni għan-nuqqas ta' pjanijiet ambizzjużi u l-inadegwatezza tar-riżorsi disponibbli għal dan il-għan.

1.2 Il-Kumitat jaqbel mal-proposti li ġejjin dwar il-miżuri sabiex jiġi emendat ir-Regolament:

1.2.1 l-Aġenzija Eżekuttiva għall-Kompetittività u l-Innovazzjoni (EACI) għandha tiġi nkarigata mill-ġestjoni tal-programm;

1.2.2 il-limiti tal-eliġibbiltà li japplikaw għall-proġetti għandhom jitnaqqsu u jiġu ssemplifikati;

1.2.3 l-intensità massima tal-finanzjament għall-proġetti għandha tirdoppja, minn EUR 1 għal EUR 2 għal kull 500 tunnellati-kilometri (tkm) evitati jew trasferiti mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport;

1.2.4 għandhom jiġu stabbiliti limiti partikolarment baxxi għall-proġetti tat-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni;

1.2.5 l-intrapriżi individwali għandhom jitħallew iressqu talba għal finanzjament;

1.2.6 il-limitu speċifiku ta' 10 % għall-proġetti bil-għan li jevitaw it-traffiku għandu jitneħħa;

1.2.7 l-element ta' trasport għandu jiġi inkluż fil-kalkolu tal-bidla modali;

1.2.8 il-kundizzjonijiet għall-finanzjament għall-infrastrutturi anċillari għandhom jiġu ssemplifikati.

1.3 Il-Kumitat jemmen li l-programm Marco Polo mhuwiex jikseb bis-sħiħ l-objettivi oriġinarjament stabbiliti u għaldaqstant mhux qed jintuża kif suppost. B'mod partikolari jinnota li l-baġit allokat għall-programm (EUR 60 miljun) għandu mnejn ma jkunx biżżejjed biex ikopri trasferiment ta' 25 miljun tunnellati-kilometri. Fid-dawl tat-tfaddil sostanzjali mill-ispejjeż esterni (EUR 9.15), il-Kumitat jemmen li għandha tingħata aktar attenzjoni lit-tfittxija tar-riżorsi meħtieġa biex tiġi trasferita l-ikbar kwantità possibbli ta' tunnellati-kilometri mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport u biex jinkisbu l-objettivi ta' prestazzjoni oriġinarjament stabbiliti. Hu x'inhu l-każ, huwa evidenti li l-ispiża tal-opportunità (opportunity cost) għas-soċjetà ġenerali hija ħafna ikbar mis-sussidju dirett mgħoti lill-intrapriżi. Kif enfasizza fl-opinjonijiet tiegħu 842/2002 u 247/2005, il-Kumitat jemmen li matul il-programm il-Kummissjoni għandha tirrevedi l-baġit b'mod favorevoli bil-għan li jinstabu l-finanzi addizzjonali meħtieġa f'każ li jitressaq numru akbar minn dak previst ta' pjanijiet ta' azzjoni xierqa.

1.4 Il-Kumitat kien sorpriż li r-regolament il-ġdid ma jistipula l-ebda appoġġ jew rimborż għall-intrapriżi ż-żgħar għat-tressiq tal-proposti, għalkemm dan ġie propost u huwa msemmi fl-analiżi tal-impatt. Il-Kumitat jiddispjaċih li din ir-rakkomandazzjoni ma ġietx adottata iżda fl-istess ħin jipproponi l-estensjoni ta' din il-miżura għall-intrapriżi ż-żgħar peress li jemmen li l-istess argumenti japplikaw ukoll fil-każ tagħhom u li jiġġarrbu spejjeż konsiderevoli għat-thejjija ta' dawn il-proposti.

1.5 Il-Kumitat jilqa' l-fatt li l-Kummissjoni tidher lesta li tnaqqas iż-żmien meħtieġ għall-approvazzjoni u l-finanzjament ta' proposta. Madankollu, jemmen li f'ambjent intraprenditorjali li jinbidel b'ritmu mgħaġġel, fejn huwa importanti li jkun hemm reazzjoni mill-ewwel għall-iżviluppi tas-suq, għandha tingħata attenzjoni partikolari biex jitnaqqas iż-żmien meħtieġ għall-evalwazzjoni, l-approvazzjoni u l-finanzjament ta' kull proposta permezz ta' miżuri bħal evalwazzjonijiet minn qabel tal-proposti u l-istandardizzazzjoni parzjali tal-proċess ta' evalwazzjoni.

1.6 Il-Kumitat iqis li l-firxa ġeografika tal-proposti li tressqu u li ġew iffinanzjati mhijiex ideali, peress li la taqdi l-objettivi tal-UE u lanqas tikkontribwixxi għall-promozzjoni tat-trasport intermodali b'mod ugwali fost l-Istati Membri tal-UE. Għaldaqstant jipproponi li dan l-approċċ jiġi żviluppat aktar filwaqt li jitqiesu l-problemi tal-Istati tan-Nofsinhar u taż-żoni tal-Mediterran. Barra minn hekk, il-Kumitat jemmen li għandhom jitqiesu l-iżvantaġġi inerenti ta' ċerti pajjiżi, bħal pereżempju n-nuqqas ta' netwerk ferrovjarju estensiv, kosta twila jew l-insularità, b'tali mod li l-intrapriżi f'dawn il-postijiet ikollhom il-possibbiltà li jressqu proposti.

1.7 Il-Kumitat itenni l-pożizzjoni preċedenti tiegħu li għandu jsir studju dwar l-istrateġiji ta' "zero stockholding" u ta' "stock in circulation" bil-għan li jiġi analizzat jekk għandhomx effett jew le fuq il-promozzjoni tal-mezzi sostenibbli ta' trasport. Il-prattika ta' "zero stockholding" tippromovi t-trasport tal-merkanzija bit-triq li jaffettwa l-konsum tal-enerġija u l-ħarsien tal-ambjent. Jeħtieġ li l-katina kollha tal-provvista tiġi analizzata f'dan il-kuntest.

1.8 Il-KESE jemmen li għandna napprofittaw ruħna mill-għarfien miksub mill-intrapriżi fis-settur tat-trasport bit-triq billi ninvolvuhom b'mod attiv fil-programmi tal-bidla modali mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport. Għal dan il-għan, ġie propost li dawn jiġu infurmati b'mod kontinwu u li jiġu megħjuna jimmodifikaw il-mudelli li jkunu adottaw u li jużaw fil-proċess tal-produzzjoni tagħhom.

1.9 Il-Kumitat jemmen li peress li r-riżorsi finanzjarji disponibbli ma ntużawx kollha, il-Kummissjoni għandha tgħolli l-limitu ta' finanzjament (minn 35 % attwalment applikabbli għall-miżuri marbuta mal-bidla modali, is-servizzi tat-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni, l-azzjoni b'effett ta' katalist, l-awtostradi tal-baħar u l-evitar tat-traffiku u 50 % għat-tagħlim komuni għal 50 % u 70 % rispettivament). Din ir-reviżjoni hija neċessarja fil-każ tal-intrapriżi ż-żgħar li, bil-kontra tal-intrapriżi l-kbar, għandhom spejjeż fissi aktar kbar meta mqabbla mal-ispejjeż varjabbli tagħhom. B'mod partikolari fil-każ tal-azzjonijiet b'effett ta' katalist, il-Kumitat jissuġġerixxi li jiżdied is-sussidju, minn EUR 2 għal kull tunnellata-kilometru għal EUR 3, peress li dawn huma soluzzjonijiet innovattivi, li jħallu impatt pożittiv fuq il-bidla modali tat-trasport tal-merkanzija mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport u li jinfluwenzaw l-opinjoni pubblika.

1.10 Il-Kumitat jirrakkomanda lill-Kummissjoni tfassal għadd ta' "gwidi Ewropej" għall-utenti kollha, b'kull lingwa tal-UE, dwar il-pjattaformi intermodali tal-UE li jiddeskrivu wkoll il-karatteristiċi tagħhom. Il-Kummissjoni għandha wkoll tniedi l-azzjonijiet indispensabbli kollha biex tagħmel lin-nies aktar konxji dwar il-mekkaniżmi ta' finanzjament, ir-riżultati tal-proġetti li twettqu u l-vantaġġi għall-benefiċjarji, kemm dawk intermedjarji kif ukoll dawk aħħarin. Barra minn hekk, il-Kumitat jemmen li l-Kummissjoni għandha tħejji pjanijiet speċifiċi biex tippromovi u tkabbar il-viżibbiltà tal-programm. Għal dan il-għan, jipproponi li jorganizzaw flimkien konferenzi, ġranet bil-għan li titqajjem kuxjenza f'dan il-qasam u kampanji ta' informazzjoni.

1.11 Il-Kumitat jirrakkomanda li tiġi studjata l-possibbiltà li fil-proġetti eliġibbli għal appoġġ taħt il-programm Marco Polo jiġu inklużi inizjattivi dwar it-trasport tas-sustanzi likwidi permezz ta' katusi jew dwar it-trasport tal-gass lejn terminals ta' trasbord jew ta' trasport ikkombinat.

1.12 Il-Kumitat jenfasizza li hemm bżonn ta' analiżi aktar iddettaljata tas-sitwazzjoni attwali fis-settur tat-trasport marittimu (il-passaġġi tal-ilma interni) peress li l-adozzjoni ta' sistemi intermodali hija diffiċli minħabba l-frammentazzjoni tas-suq. Din is-sitwazzjoni toħroġ fid-dieher mill-fatt li l-miżuri relatati mal-awtostradi tal-baħar ma ġabrux biżżejjed applikazzjonijiet (9 % biss tal-proposti fl-2007 u 4 % fl-2008) u b'hekk il-proposti li ġew approvati kienu ftit, jekk xejn, bħal ma ġara fl-2008.

1.13 Il-Kumitat jemmen li l-perjodu speċifiku ta' 36 xahar għall-azzjonijiet ta' bidla modali huwa qasir wisq u jipproponi li jiżdied għal 48 xahar.

1.14 Il-Kumitat iqis li għandha tiġi analizzata l-possibbiltà li jiġu appoġġjati proġetti fuq skala nazzjonali li għandhom l-għan li jagħmlu l-intermodalità aktar prattikabbli u li jtejbu l-bidla modali. Fil-fatt, jista' jagħti l-każ li miżuri lokali li japplikaw fi Stat Membru wieħed ikunu ta' benefiċċju għall-utenti kollha tal-mezzi ta' trasport ikkonċernati li jgħaddu minn dak il-pajjiż.

1.15 Il-Kumitat jaqbel li jitwessa' l-ambitu tal-applikazzjoni tal-programm biex jinkludi pajjiżi terzi, kemm pajjiżi kandidati kif ukoll dawk li mhumiex, u jinnota li l-programm jista' biss ikopri dawk l-ispejjeż marbuta mal-azzjonijiet imwettqa f'dawn il-pajjiżi jekk il-benefiċċji jkunu immedjati u jkunu jistgħu jitkejlu għal Stat Membru tal-UE partikolari.

1.16 Il-Kumitat huwa tal-fehma li għandu jiġi ppubblikat, mill-aktar fis possibbli, rapport dwar il-proġetti li ġew implimentati b'suċċess u dwar l-iffrankar tar-riżorsi li rnexxilhom jiksbu. Inizjattiva bħal din tagħti l-possibbiltà li jiġu evalwati l-programm u l-firxa tar-riżultati miksuba s'issa.

1.17 Il-Kumitat ifakkar li l-Kummissjoni għadha ma stednitx lill-Istati Membri jelenkaw in-netwerks kollha eżistenti li ġew abbandunati jew li ma jintużawx ħafna u li jistgħu jerġgħu jintużaw mill-ġdid għat-trasport tal-merkanzija. Dan japplika b'mod partikolari għal-linji tal-ferrovija iżda wkoll għan-netwerks tat-trasport marittimu u fuq il-passaġġi tal-ilma interni. Jekk dan iseħħ inkunu nistgħu nipprovdu rotot iqsar u li jirrispettaw l-iżvilupp sostenibbli meta mqabbla mat-trasport bit-triq.

2. **Kummenti ġenerali**

2.1 *Taqsira tal-konklużjonijiet tal-KESE dwar il-programmi Marco Polo I u Marco Polo II.*

2.1.1 Fl-opinjonijiet tiegħu 842/2002 (tas-17 u t-18 ta' Lulju 2002) u 247/2005 (tad-9 ta' Marzu 2005) dwar il-proposti għal Regolament dwar "Marco Polo II" u "Marco Polo II", il-Kumitat enfasizza d-dgħufijiet tal-programm u, peress li qies li l-objettivi tal-Kummissjoni għall-bidla modali mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport ma setgħux jinkisbu, ippropona li d-dispożizzjonijiet jiġu kkumplimentati minn miżuri konkreti. Iż-żewġ opinjonijiet jinkludu r-rakkomandazzjonijiet li ġejjin:

2.1.1.1 l-infrastrutturi għall-bidla modali (pereżempju terminals u infrastruttura għall-aċċess) għandhom jiġu ffinanzjati minn fondi pubbliċi,

2.1.1.2 kumitat ta' ġestjoni għandu jiġi inkarigat mill-monitoraġġ kontinwu tal-azzjonijiet bil-għan li jsiru l-aġġustamenti meħtieġa f'nofs it-terminu tal-programm "Marco Polo",

2.1.1.3 għandu jiġi awtorizzat il-finanzjament ta' proġetti li jinvolvu azzjonijiet anki fi Stat Membru wieħed biss, sakemm l-impatt ta' dawn il-proġetti jkun ta' benefiċċju għall-utenti kollha tat-trasport internazzjonali fi tranżitu mill-Istat Membru kkonċernat,

2.1.1.4 għandhom jittieħdu l-miżuri xierqa sabiex il-proġetti eliġibbli taħt il-programm "Marco Polo" jinkludu azzjonijiet li jinvolvu t-trasport fl-ajru u t-trasport bil-katusi sakemm dawn ikunu assoċjati ma' mezzi oħra ta' trasport,

2.1.1.5 għandhom jitnaqqsu l-limiti ta' għajnuna għal kull azzjoni,

2.1.1.6 għandu jiżdied iż-żmien massimu għat-twettiq ta' azzjonijiet marbuta mal-bidla modali,

2.1.1.7 għandha titfassal "Gwida Ewropea" għall-utenti kollha dwar il-pjattaformi multimodali kollha tal-UE u l-karatteristiċi tagħhom,

2.1.1.8 għandha tinħoloq kategorija speċifika, b'limitu ta' sussidju mnaqqas għal EUR 500 000 peress li t-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni ma jistgħax jitqabbel mat-trasport marittimu, fejn l-investiment meħtieġ jiddependi mid-daqs tal-bastimenti.

2.1.2 Il-Kumitat esprima wkoll ix-xewqa li flimkien mal-Kummissjoni jipparteċipa fi studju dwar it-tneħħija gradwali tal-prattika ta' "zero stockholding" u l-adozzjoni tal-prattika ta' "stock in circulation" meta l-kunsinni ma jkunux daqshekk urġenti.

2.2 *Rapport ta' evalwazzjoni*

Il-Kumitat jilqa'aċir l-evalwazzjoni li l-Kummissjoni talbet mingħand espert estern ([1]); u jixtieq isemmi għadd ta' punti li ma ġewx indirizzati fid-dettall fl-evalwazzjoni.

— In-numru ta' proposti li jitressqu qiegħed dejjem jonqos (minn 92 fl-2003 għal 63 fl-2004, 62 fl-2005 u 48 fl-2006) filwaqt li n-numru tal-proposti adottati u ffinanzjati għadu ftit jew wisq l-istess, bejn 12 sa 15.

— ta' min wieħed jinnota li l-bidla modali fl-aħħar kisbet 75 % tar-riżultat oriġinarjament mistenni mill-proġetti ffinanzjati: il-proġetti ferrovjarji kellhom rata ta' suċċess ta' 99 % filwaqt li l-proġetti marbuta mal-passaġġi tal-ilma interni kisbu biss 45 % tal-objettivi inizjali.

— Il-ksib ta' 64 % tal-objettivi ta' bidla modali lil hinn mit-toroq taħt il-programm Marco Polo jirrappreżenta biss 5.8 % tat-trasport tal-merkanzija kollha bit-triq fil-livell tat-trasport internazzjonali fit-toroq fl-Unjoni Ewropea: li hija bidla żgħira ħafna.

— Il-proċess ta' evalwazzjoni tal-proposti, mill-bidu sal-iffirmar tal-kuntratt, jitqies bħala kumpless, mhux trasparenti u li jieħu l-ħin, b'mod partikolari ż-żmien bejn in-negozjati u l-iffirmar ta' kuntratt. Ħafna nies iqisu li l-kriterji għall-għażla tal-proġetti huma ċari u trasparenti, iżda dan ma jgħoddx għall-proċedura fejn jingħataw il-punti skont dawn il-kriterji u għall-proposta finali dwar il-proġetti magħżula.

— Il-limiti minimi meħtieġa huma għoljin wisq għall-intrapriżi żgħar u ta' daqs medju (SMEs) u ma jħeġġux it-tnedija ta' mezzi ġodda ta' trasport intermodali; din is-sitwazzjoni twassal sabiex ikun hemm għadd żgħir ta' proġetti minn intrapriżi kbar minflok għadd kbir ta' proġetti minn intrapriżi żgħar u ta' daqs medju. Approċċ immirat għall-SMEs jista' għaldaqstant jikkontribwixxi għall-ġlieda kontra l-konġestjoni fit-toroq fil-livell reġjonali u lokali.

— Minħabba n-nuqqas ta' proposti għal proġetti marbuta massejħa li tnediet fis-settur tal-awtostradi tal-baħar, ġie suġġerit li proġetti ta' dan it-tip jiġu segwiti u li nħeġġu l-parteċipazzjoni fit-twettiq tagħhom.

— Ġie propost li l-aspett tal-kontribut għat-tnaqqis tal-konġestjoni tat-traffiku fit-toroq jingħata aktar attenzjoni.

([1]) Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006), Ecorys (Disponibbli biss bl-Ingliż): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. **Kummenti**

Il-Kumitat jiddispaċih għall-fatt li l-Kummissjoni ma qisietx ħafna mir-rakkomandazzjonijiet li ressaq fiż-żewġ opinjonijiet tiegħu dwar is-suġġett, li setgħu jikkontribwixxu għal żieda fl-effiċjenza tal-programm, kif jirriżulta mill-evalwazzjoni esterna; u jilqa'aċir il-fatt li, minkejja d-dewmien, dawn ir-rakkomandazzjonijiet fl-aħħar ġew appoġġjati. B'mod partikolari, il-Kumitat jagħmel il-kummenti li ġejjin:

3.1 Fl-1 ta' Marzu 2008, il-ġestjoni tal-programm tħalliet f'idejn l-Aġenzija Eżekuttiva għall-Kompetittività u l-Innovazzjoni (EACI), bħall-programmi Komunitarji oħra. Il-Kumitat jaqbel ma' dil-miżura iżda jemmen li xorta waħda għandha tiġi akkumpanjata mill-azzjonijiet u l-inizjattivi kollha li għandhom l-għan li jnaqqsu l-piżijiet burokratiċi u li jħeġġu istituzzjonijiet oħra jagħtu sehemhom.

3.2 *B'konformità mal-proċedura stabbilita fl-Anness I, punt 2d) tar-Regolament Nru 1692/2006, il-Kummissjoni ser tirdoppja l-intensità massima tal-finanzjament biex minn EUR 1 għal kull 500 tunnellati-kilometri li jiġu evitati jew trasferiti mit-toroq għal mezzi oħra ta' trasport tiżdied għal EUR 2*. Il-Kumitat jemmen li l-irduppjar ta' dan is-sussidju huwa meħtieġ jekk irridu niżviluppaw aktar il-programm Marco Polo peress li t-tnaqqis fl-ispejjeż esterni u l-benefiċċji soċjali u ambjentali huma ħafna akbar mill-ammont ta' dan il-finanzjament.

3.3 *L-intrapriżi individwali għandhom jitħallew iressqu talba għal finanzjament. Jekk inħallu l-intrapriżi jressqu proġetti b'mod individwali nkunu qed niċċaraw u nissemplifikaw il-kundizzjonijiet ta' eliġibbiltà tal-benefiċjarji*. Il-Kumitat jaqbel ma din l-inizjattiva u jtenni li għandu jkun possibbli li jiġu inklużi proġetti li jinvolvu Stat Membru wieħed biss, dejjem sakemm dan inaqqas it-trasport bit-triq.

3.4 *Għandhom jiġu stabbiliti limiti partikolarment baxxi għall-proġetti tat-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni. Ser jiġi stabbilit limitu aktar baxx speċifikament għall-proġetti bil-għan li jiksbu bidla modali tat-trasport tal-merkanzija permezz tal-passaġġi tal-ilma interni, kif ġej:*

Tip ta' proġett	Limiti attwali		Limiti proposti
It-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni	—	—	*17-il miljun tunnellata-kilometru*

Il-Kumitat jinsab kuntent li r-rakkomandazzjonijiet tiegħu dwar it-tnaqqis tal-limiti ta' eliġibbiltà, b'mod partikolari għat-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni, fl-aħħar ġew aċċettati u jemmen li din il-bidla ser tiġbed aktar proġetti.

3.5 *Ir-rimborż tal-ispejjeż marbuta mat-tfassil tal-proposti lill-mikrointrapriżi. Il-mikrointrapriżi, li jikkaratterizzaw it-trasport fit-toroq u fuq il-passaġġi tal-ilma interni, ser jirċievu rimborż fiss tal-ispejjeż marbuta mat-tfassil tal-proposti bil-għan li jiġu mħeġġa jressqu talbiet għal finanzjament*. Il-Kumitat kien sorpriż li r-regolament il-ġdid ma jistipula l-ebda għajnuna għall-intrapriżi ż-żgħar għat-tfassil ta' proposti, għalkemm dan ġie propost u msemmi fl-analiżi tal-impatt.

3.6 *Il-limiti tal-eliġibbiltà li japplikaw għall-proġetti għandhom jitnaqqsu u jiġu ssemplifikati. Is-semplifikazzjoni u t-tnaqqis ta' ċerti limiti jattiraw proġetti ġodda iżgħar u jikkontribwixxu għall-ksib tal-objettivi tal-programm*. Dan jidher fit-tabella li ġejja:

Tip ta' proġett	Limiti attwali		Limiti proposti
Il-bidla modali	250 miljun tkm	EUR 500 000	80 miljun tkm
It-trasport fuq il-passaġġi tal-ilma interni	—	—	*17-il miljun tunnellata-kilometru*
Effett katalist	—	EUR 2 miljuni	30 miljun tkm
It-tagħlim komuni	—	EUR 250 000	EUR 250 000
L-awtostradi tal-baħar	1.25 miljun tkm	EUR 2.5 miljuni	250 miljun tkm
L-evitar tat-traffiku	500 miljun tkm	EUR 1 miljun	80 miljun tkm

Peress li kien ippropona din il-miżura, il-Kumitat jaqbel mat-tnaqqis tal-limiti ta' eliġibbiltà tal-proġetti proposti u mal-adozzjoni tat-tunnellati-kilometri bħala bażi li tista' tintuża biex jitqabblu l-proposti differenti.

3.7 *Il-limitu speċifiku ta' 10 % għall-proġetti bil-għan li jevitaw it-traffiku għandu jitneħħa*. Il-Kumitat jaqbel mat-tneħħija ta' dan il-limitu u jaħseb li din il-miżura ser twassal biex jitressqu aktar proposti f'dan il-qasam.

3.8 *L-element ta' trasport għandu jiġi inkluż fil-kalkolu tal-bidla modali*. Il-Kumitat iqis li l-proposta li jiġu kkunsidrati d-distanzi koperti mill-mezz ta' trasport hija siewja. Madankollu, jeħtieġ li jiġi analizzat kif nistgħu niffavorixxu l-proġetti li jagħmlu l-aħjar użu mit-trasport intermodali, bħal pareżempju l-bgħit ta' kunsinni mhux akkumpanjati fuq bastimenti ro-ro.

3.9 *L-għoti ta' estensjonijiet ta' 6 xhur għat-tul tal-proġettt soġġett għal ġustifikazzjoni xierqa mill-benefiċjarju*. Il-Kumitat jaqbel ma' din il-proposta peress li miżura bħal din tassigura lill-benefiċjarji li s-sussidju Komunitarju jagħmel tajjeb għat-telf li jġarrbu tul it-trasport.

3.10 *Il-kundizzjonijiet għall-finanzjament għall-infrastrutturi anċillari għandhom jiġu ssemplifikati*. Il-Kumitat jaqbel mat-tneħħija tal-limiti għat-twettiq ta' proġetti ta' infrastruttura anċillari u jemmen li din is-semplifikazzjoni tneħħi l-limiti li ġew imposti għalxejn u b'mod mhux xieraq.

3.11 *Il-proċeduri amministrattivi tal-programm għandhom jiġu ssemplifikati*. Il-Kumitat jilqa' kull miżura li ttejjeb il-proċeduri u li tnaqqas iż-żmien meħtieġ għax-xogħol amministrattiv għal kull sussidju li jingħata peress li l-esperjenza s'issa kienet negattiva. Madankollu, sabiex jagħti opinjoni aktar definittiva dwar dan, il-Kumitat qed jistenna li jirċievi feedback rilevanti dwar l-esperjenza tal-parteċipanti ta' dawn l-inizjattivi.

3.12 *It-tieni sentenza f'Artikolu 5(2), "Il-kundizzjonijiet ta' finanzjament għal infrastrutturi anċillari skond it-tifsira tal-Art. 2 (h) huma stabbiliti fl-Anness II." tħassret*. Il-Kumitat jaqbel ma' din il-proposta u jemmen li din il-prattika ħolqot diffikultajiet għall-implimentazzjoni b'suċċess tal-proposti, b'mod partikolari dawk bil-għan li jagħmlu użu mill-awtostradi tal-baħar.

3.13 *L-għajnuna totali mogħtija fis-sura ta' għajnuna mill-Istat u assistenza finanzjarja Komunitarja f'dak li għandu x'jaqsam ma' infrastruttura anċillari m'għandhiex tiżboq il-50 % tal-ispejjeż eliġibbli* (dispożizzjoni mħassra). Il-Kumitat iqis li din il-miżura speċifika hija korretta u jemmen li l-gvernijiet nazzjonali ser jieħdu sehem aktar attiv fil-proġetti kkonċernati.

3.14 *ikolu 14(2) inbidel kif ġej:* "Il-Kummissjoni għandha tippreżenta lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni rapport ta' evalwazzjoni dwar ir-riżultati miksuba mill-Programm Marco Polo għall-perjodu bejn l-2003 u l-2009 sat-30 ta' Ġunju 2011." Il-Kumitat għandu dubji dwar id-dati proposti hawn fuq. Huwa jemmen li jekk dan ir-rapport mhux ser jintuża biex jitwaqqfu miżuri korrettivi jkun aktar xieraq jekk jingħata aktar żmien sabiex l-evalwazzjoni tal-proposta għal Regolament tkun aktar kompluta.

Brussell, l-24 ta' Marzu 2009.

Il-President
al-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew
Mario SEPI