

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)

COM(2008) 847 wersja ostateczna – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Dnia 12 lutego 2009 r. Rada, działając na podstawie art. 71 ust. 1 i 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

„wniosku dotyczącego rozporządzenia (WE) nr .../2008 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1692/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające drugi program »Marco Polo« dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (»Marco Polo II«)”

Dnia 13 stycznia 2009 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 452. sesji plenarnej w dniach 24–25 marca 2009 r. (posiedzenie z dnia 24 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Nikolaosa LIOLIOSA na sprawozdawcę generalnego oraz 97 głosami – 2 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia:

1.1 Komitet wyraża swe poparcie dla polityki opracowanej przez Komisję z myślą o umożliwieniu, wobec przewidywanego wzrostu ruchu drogowego, przeniesienia środków transportu z sieci drogowej na inne sieci transportowe. Jednak wskazuje jednocześnie na brak ambitnych planów czy też niedostateczną ilość środków dostępnych w tej dziedzinie.

1.2 Komitet akceptuje środki zaproponowane w celu zmiany rozporządzenia, a mianowicie:

1.2.1 Powierzenie zarządzania programem Agencji Wykonawczej ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI);

1.2.2 Obniżenie i uproszczenie progów kwalifikowalności projektów;

1.2.3 Podwojenie maksymalnej intensywności pomocy, z 1 do 2 EUR za 500 tonokilometrów (tkm) przewozów, których udało się uniknąć lub które przeniesiono z transportu drogowego na inny rodzaj transportu;

1.2.4 Utworzenie szczególnie niskiego progu dla projektów w zakresie transportu wodnego śródlądowego;

1.2.5 Dopuszczenie pojedynczych przedsiębiorstw do ubiegania się o wsparcie finansowe;

1.2.6 Usunięcie specjalnego progu 10 % dla projektów związanych z unikaniem ruchu;

1.2.7 Uwzględnienie czynników transportu w obliczeniach przesunięcia modalnego;

1.2.8 Uproszczenie warunków finansowania infrastruktury pomocniczej.

1.3 Komitet uważa, że program Marco Polo nie osiągnął wszystkich początkowo wyznaczonych mu celów, w związku z czym nie rozwinął on w pełni swej działalności. Zauważa zwłaszcza, iż środki budżetowe przyznane na program, tzn. 60 mln EUR, mogą okazać się niewystarczające, by umożliwić przesunięcie 25 mld tkm. Zważywszy na duże oszczędności kosztów zewnętrznych (9,15 EUR), które można dzięki temu poczynić, Komitet uważa, iż należy z większą uwagą zająć się udostępnieniem zasobów potrzebnych na przesunięcie możliwie jak największej liczby tonokilometrów na inne rodzaje transportu i osiągnąć wyznaczony pierwotnie poziom wykonania. W każdym wypadku łatwo sobie wyobrazić, że całkowity koszt utraconych przez społeczeństwo możliwości (opportunity cost) wielokrotnie przekracza sumę przyznanych przedsiębiorstwom bezpośrednich dotacji. Zgodnie z zapatrywaniami wyrażonymi w opiniach 842/2002 i 247/2005 Komitet uważa, że podczas realizacji programu Komisja powinna wysunąć propozycję zwiększenia budżetu, by udostępnić dodatkowe środki finansowe, które będą potrzebne, jeśli liczba właściwych działań, które zostaną zaproponowane, będzie wyższa niż przewidywano.

1.4 Komitet wyraża zdziwienie, że pomimo stwierdzeń i sugestii zamieszczonych w analizie wpływu, w nowym rozporządzeniu nie przewidziano wsparcia ani zwrotu kosztów dla małych przedsiębiorstw składających wnioski. Wyraża rozczarowanie, że zalecenie to nie zostało przyjęte; jednocześnie proponuje jednak, by środek ten objął także małe przedsiębiorstwa, gdyż uważa, iż czynniki te występują także w ich wypadku, a przygotowanie projektu również dla nich pociąga znaczne koszty.

1.5 Komitet z zadowoleniem stwierdza, że Komisja zdaje się przychylna skróceniu czasu potrzebnego na zatwierdzenie wniosku i przyznanie nań środków. Niemniej uważa, że w szybko zmieniającym się środowisku biznesu, gdzie czas reakcji na rozwój sytuacji na rynku jest czynnikiem o decydującym znaczeniu, należy zwrócić szczególną uwagę na skrócenie czasu koniecznego na ocenę, zatwierdzenie i wsparcie każdego działania podejmując inicjatywy polegające na wprowadzeniu wstępnej oceny wniosków albo częściowe modelowanie procesu oceny.

1.6 Komitet jest zdania, że rozłożenie geograficzne projektów, które zostały przedstawione i objęte dofinansowaniem nie było optymalne, w związku z czym nie służy ono realizacji celów UE, ani nie przyczynia się do właściwego promowania transportu intermodalnego z uwzględnieniem równowagi pomiędzy państwami członkowskimi. W związku z tym proponuje dalsze rozwinięcie projektu, z uwzględnieniem problemów państw południowych i regionów położonych nad Morzem Śródziemnym. Ponadto Komitet sądzi, że należałoby brać pod uwagę pewne słabości właściwe niektórym krajom, jak np. brak rozległej sieci kolejowej, bardzo urozmaiconą linię brzegową czy charakter wyspiarski. Służyłoby to umożliwieniu firmom tam działającym składania wniosków.

1.7 Potwierdzając swe poprzednie stanowisko, Komitet uważa, że należy zlecić przygotowanie opracowania na temat strategii „zero zapasów” i „ruchomych zapasów”, by zanalizować ich wpływ na propagowanie zrównoważonych rodzajów transportu bądź na brak zachęt w tym zakresie. Rozwiązanie typu „zero zapasów” znacznie zwiększa przewóz drogowy towarów, co wpływa na zużycie energii i środowisko naturalne. W tym kontekście należy zanalizować cały łańcuch dostaw.

1.8 Zdaniem Komitetu konieczne jest wykorzystanie wiedzy zdobytej przez przedsiębiorstwa transportu drogowego dzięki czynnemu włączeniu ich w odpowiednie programy służące przesunięciu drogowego transportu ładunków na inne rodzaje transportu. W tym celu proponuje się stałe ich informowanie oraz pomaganie im w zmianie modeli przyjętych przez nie i stosowanych w ich procesie produkcyjnym.

1.9 Komitet uważa, że ponieważ nie wszystkie dostępne środki zostały wykorzystane, Komisja powinna przewidzieć podniesienie pułapu finansowania odpowiednio do 50 % i 75 % ich obecnych wielkości wynoszących 35 % dla działań typu przesunięcie modalne, transport wodny śródlądowy, działania katalityczne, autostrady morskie i unikanie ruchu, oraz 50 % w przypadku wspólnego uczenia się. Takie podniesienie pułapu zdaje się konieczne dla małych przedsiębiorstw, które w porównaniu z dużymi firmami ponoszą wyższe koszty stałe w stosunku do kosztów zmiennych. Zwłaszcza w przypadku działań katalitycznych Komitet proponuje zwiększenie pomocy z 2 EUR na 3 EUR na tkm, gdyż chodzi tu o rozwiązania nowatorskie, które przyniosą pozytywny skutek w odniesieniu do przesunięcia przewozu towarowego z transportu drogowego na inne rodzaje transportu i wywrą wpływ na opinię publiczną.

1.10 Komitet zaleca Komisji, aby zredagowała kilka „przewodników europejskich” przeznaczonych dla wszystkich użyt-

kowników w każdym z języków urzędowych UE. Zebrano by w nich wszystkie terminale intermodalne UE wraz ze szczegółowymi informacjami na ich temat. Powinna ona także zainicjować wszelkie działania konieczne, by lepiej przedstawić zarówno mechanizmy finansowe, jak i skutki zrealizowanych projektów oraz korzyści, jakie one przyniosły ich użytkownikom końcowym, czy użytkownikom na etapach pośrednich. Komitet ponadto broni stanowiska, że Komisja powinna opracować konkretne plany promowania programu i poszerzania jego znajomości w różnych kręgach. W tym celu Komitet proponuje wspólne z Komisją organizowanie konferencji na ten temat, dni poświęconych tym zagadnieniom i akcji informacyjnych o programie.

1.11 Komitet zaleca zbadanie możliwości zaliczenia do projektów kwalifikowalnych do programu Marco Polo inicjatyw obejmujących transport rurociągami materiałów płynnych czy przesyłanie gazu do terminali przeładunkowych, albo terminali transportu multimodalnego.

1.12 Komitet podkreśla, iż trzeba w wyczerpującym stopniu zbadać obecną sytuację sektora transportu morskiego (wodne drogi śródlądowe i wody śródlądowe), gdyż system intermodalny uznany jest za trudny do przyjęcia dla nich ze względu na rozczłonkowanie rynku. Dowodem na taki stan rzeczy jest choćby niski poziom zainteresowania działaniami dotyczącymi autostrad morskich. Stanowiły one jedynie 9% wniosków w roku 2007 i 4% w roku 2008, wobec czego tylko niewielka ich liczba została zatwierdzona, a w roku 2008 wręcz żaden.

1.13 Komitet nadal sądzi, że ustalony termin 36 miesięcy jest zbyt krótki na dokonanie przesunięcia na inne środki transportu i proponuje, by minimalny okres trwania tych działań został wydłużony do 48 miesięcy.

1.14 Komitet uważa, iż należałoby zbadać możliwość wspomnienia projektów opracowanych w skali kraju, które mają na celu większe rozpowszechnienie transportu intermodalnego oraz zwiększenie liczby przesunięć modalnych z transportu drogowego na inne sieci transportowe. Komitet ocenia, że możliwe są działania na szczeblu lokalnym dotyczące tylko jednego państwa członkowskiego, których skutki byłyby korzystne dla wszystkich użytkowników danych rodzajów transportu przemieszczających się przez dany kraj.

1.15 Komitet ponownie wyraża poparcie dla rozszerzenia zakresu zastosowania programu na kraje trzecie, bez względu na to, czy są krajami kandydującymi do UE, czy nie. Stwierdza jednocześnie, że wydatki z tytułu działań podjętych na ich obszarze mogą zostać pokryte jedynie wtedy, gdy przynoszą one natychmiastowe i wymierne korzyści dla konkretnego państwa członkowskiego.

1.16 Komitet sądzi, że należy jak najszybciej opublikować podsumowanie pomyślnie przeprowadzonych projektów oraz środków, które rzeczywiście udało się dzięki nim zaoszczędzić. Inicjatywa taka stworzyłaby możliwość promocji programu i rozpowszechnienia jego dotychczasowych wyników.

1.17 Komitet przypomina, że, jego zdaniem, Komisja powinna zachęcić państwa członkowskie do sporządzenia spisu wszystkich istniejących sieci, które nie są obecnie używane, bądź są wykorzystywane jedynie w niewielkim stopniu, a które można by odnowić, by służyły one do transportu towarów. Postulat ten dotyczy zwłaszcza linii kolejowych, ale także tras transportu morskiego i wodnego śródlądowego. Działając w ten sposób można doprowadzić w miarę możliwości do ustanowienia szlaków, które w stosunku do transportu drogowego będą krótsze i łatwiejsze do pogodzenia z zasadami zrównoważonego rozwoju.

2. Uwagi ogólne

2.1 Przypomnienie wniosków EKES-u w sprawie programu *Marco Polo I* i *Marco Polo II*.

2.1.1 W swych opiniach 842/2002 z 17 - 18 lipca 2002 r. i 247/2005 z 9 marca 2005 r. w sprawie projektów rozporządzeń „*Marco Polo I*” i „*Marco Polo II*” Komitet wskazał na słabe punkty tego programu. Stwierdziwszy, że wbrew oczekiwaniom Komisji nie uda się osiągnąć przesunięcia na inne środki transportu, zaproponował uzupełnienie tego systemu o konkretne środki. W opiniach tych zawarto zwłaszcza następujące propozycje:

2.1.1.1 finansowanie ze środków publicznych infrastruktury przesunięcia modalnego (np. terminali i dojazdów do nich);

2.1.1.2 powierzenie komitetowi zarządzającemu stałego monitorowania podjętych działań, by w drugiej części programu „*Marco Polo*” wprowadzić użyteczne dostosowania;

2.1.1.3 zezwolenie na finansowanie projektów dotyczących działań zlokalizowanych jedynie na obszarze jednego państwa członkowskiego, o ile przyniesie to korzyści wszystkim użytkownikom przewozów międzynarodowych, którzy przejeżdżają przez ten obszar;

2.1.1.4 przewidzenie możliwości uwzględniania w projektach kwalifikujących się do programu „*Marco Polo*” działań, które w marginalnym stopniu dotyczą również transportu lotniczego i transportu rurociągami, o ile powiązane są one z innymi środkami transportu;

2.1.1.5 obniżenie progu uruchomienia funduszy dla każdego typu działań;

2.1.1.6 wydłużenie maksymalnych terminów realizacji działań dotyczących zmiany rodzaju transportu;

2.1.1.7 opracowanie „Europejskiego przewodnika” na temat wszystkich platform multimodalnych UE z ich opisem, z myślą o wszystkich użytkownikach;

2.1.1.8 utworzenie odrębnej kategorii dla transportu wodnego śródlądowego przy minimalnym progu obniżonym do poziomu 500 000 EUR ze względu na to, że nie można go porównać do transportu morskiego, w którym inwestycje są proporcjonalne do rozmiarów statków.

2.1.2 Komitet wyraził także życzenie uczestniczenia wraz z Komisją w rozważaniach nad możliwościami stopniowego odchodzenia od praktyki „zero zapasów”, by na jej miejsce przejść do praktyki „ruchomych zapasów”, gdy nie występuje absolutna konieczność natychmiastowej dostawy.

2.2 Sprawozdanie oceniające

Komitet z zadowoleniem zapoznał się z oceną, której przeprowadzenie Komisja powierzyła ekspertowi zewnętrznemu⁽¹⁾, niemniej pragnie wspomnieć o kilku zagadnieniach, które nie zostały ujęte w stosowny sposób:

— Stale zmniejsza się liczba przedstawianych wniosków, która spadła z 92 w roku 2003 do 63 w roku 2004, 62 w 2005 r. i 48 w 2006 r., podczas gdy liczba wniosków przyjętych i objętych finansowaniem utrzymuje się mniej więcej na stałym poziomie 12–15.

— Warto zauważyć, że pierwotnie oczekiwane przesunięcie modalne w ramach finansowanych projektów ostatecznie osiąga poziom 75 %, przy czym transport kolejowy osiąga poziom 99 %, podczas gdy w przypadku żeglugi śródlądowej wskaźnik skuteczności osiąga zaledwie 45% pierwotnego celu.

— Zrealizowany w 64 % cel programu *Marco Polo I* dotyczący zmiany rodzaju transportu towarów z drogowego na inny dotyczy zaledwie 5,8 % łącznego ładunku przewiezionego w ten sposób w międzynarodowym transporcie drogowym w Unii Europejskiej. Ogólnie rzecz biorąc oznacza to stosunkowo małą zmianę.

— Ocenia się, że procedura rozpatrywania wniosków, aż do etapu podpisania umów, jest złożona, nie dość przejrzysta i czasochłonna, zwłaszcza między etapem rozpoczęcia negocjacji a podpisaniem umowy. Zwracamy uwagę na odczucia wielu uczestników programu, którzy stwierdzają, że choć kryteria wyboru projektów są jasne i przejrzyste, inaczej przedstawia się przeprowadzanie procedury przyznawania oceny na podstawie tych parametrów i ostatecznej propozycji wybranych do programu projektów.

— Minimalne wymagane progi są szczególnie wysokie dla małych i średnich przedsiębiorstw i nie zachęcają do podejmowania się nowych rodzajów transportu intermodalnego. Sytuacja ta sprzyja raczej realizowaniu małej liczby projektów przez wielkie przedsiębiorstwa, niż dużej liczby projektów przez małe i średnie przedsiębiorstwa. Podejście skierowane na takie właśnie małe i średnie firmy mogłoby przyczynić się do walki z przeciążeniem dróg na poziomie lokalnym i regionalnym.

— Wobec braku odzewu na zaproszenie do składania wniosków w sektorze autostrad morskich, proponuje się, by projekty w tym zakresie podlegały monitorowaniu i by zachęcano do uczestnictwa w ich realizacji.

— Proponuje się wyraźniejsze podkreślenie, że projekty te przyczyniają się do zmniejszania przeciążenia ruchu drogowego.

⁽¹⁾ *Evaluation of the Marco Polo Programme (2003–2006)*, Ecorys. Dokument dostępny jedynie w jęz. angielskim na stronie: http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm

3. Uwagi

Komitet ubolewa nad tym, że Komisja nie uwzględniła większości propozycji wysuniętych przezeń w dwóch opiniach na ten temat, które przyczyniłyby się do zwiększenia skuteczności programu, co potwierdza zewnętrzne sprawozdanie oceniające. Jednocześnie wyraża zadowolenie z wyrażonego, choć z opóźnieniem, poparcia dla wysuniętych przezeń sugestii. W szczególności przyjmuje on następujące stanowisko w poniższych kwestiach.

3.1 Od pierwszego marca 2008 r. zarządzanie programem powierzono, jak w przypadku innych programów wspólnotowych, Agencji Wykonawczej ds. Konkurencyjności i Innowacyjności (EACI). Komitet popiera ten środek, któremu jednak powinny towarzyszyć wszelkie działania i inicjatywy służące zmniejszeniu obciążeń biurokratycznych i przyciągnięciu innych potencjalnych kandydatów do uzyskania tej pomocy.

3.2 Zgodnie z procedurą przewidzianą w lit. d) pkt 2 załącznika I do rozporządzenia 1692/2006, Komisja podwoi maksymalną intensywność pomocy, z 1 do 2 EUR za 500 tonokilometrów przewozów, których udało się uniknąć lub które przeniesiono z transportu drogowego. Komitet uważa, że podwojenie tej dotacji jest konieczne, jeśli chcemy jeszcze bardziej rozwinąć program Marco Polo, zważywszy, że korzyści z obniżenia kosztów zewnętrznych i z pozytywnych skutków społecznych i środowiskowych takiego przesunięcia wielokrotnie przewyższają kwoty przeznaczone na jego sfinansowanie.

3.3 Dopuszczenie pojedynczych przedsiębiorstw do ubiegania się o wsparcie. Stworzenie możliwości, aby pojedyncze przedsiębiorstwo mogło zgłaszać projekty, rozjaśni i uprości warunki kwalifikowalności beneficjentów. Komitet wyraża zgodę na tę inicjatywę i ponownie

stwierdza, że należałoby przewidzieć możliwość uwzględnienia projektów dotyczących jednego tylko państwa, o ile takie rozwiązanie przyczyni się do zmniejszenia transportu drogowego.

3.4 Stworzenie szczególnie niskiego progu dla projektów w zakresie transportu wodnego śródlądowego. Specjalny, niższy próg zostanie stworzony dla projektów zmierzających do przeniesienia przewozu ładunków z transportu drogowego na transport wodny śródlądowy, jak następuje:

Typ działania	Obecny próg		Próg proponowany
Transport wodny śródlądowy	—	—	17 mln tkm

Komitet z zadowoleniem stwierdza, że jego propozycje dotyczące obniżenia progów kwalifikowalności, zwłaszcza w przypadku transportu wodnego śródlądowego, zostały w końcu przyjęte i spodziewa się, że zmiana ta przyczyni się do wpłynięcia większej liczby projektów.

3.5 Refundacja mikro-przedsiębiorstwom wydatków na przygotowanie wniosków. W celu wspierania wniosków mikro-przedsiębiorstw dotyczących sektora drogowego i sektora transportu wodnego śródlądowego wprowadzona zostanie ryczałtowa refundacja wydatków na przygotowanie wniosku. Komitet wyraża zdziwienie, że pomimo stwierdzeń i sugestii wysuniętych w analizie wpływu, w nowym rozporządzeniu nie przewidziano wsparcia ani zwrotu kosztów dla małych przedsiębiorstw składających wnioski.

3.6 Obniżenie i uproszczenie progów kwalifikowalności projektów. Uproszczenie i obniżenie niektórych progów przyciągnie dodatkowo małe projekty i pomoże w osiągnięciu celów programu. Działanie to będzie przebiegało zgodnie z poniższą tabelą:

Typ działania	Obecny próg		Próg proponowany
Przesunięcie modalne	250 mln tkm	500 000 EUR	80 mln tkm
Transport wodny śródlądowy	—	—	17 mln tkm
Katalityczne	—	2 mln EUR	30 mln tkm
Wspólne uczenie się	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Autostrady morskie	1,25 mld tkm	2,5 mln EUR	250 mln tkm
Unikanie ruchu	500 mln tkm	1 mln EUR	80 mln tkm

Komitet, który zgłosił tę propozycję, wyraża zgodę na obniżenie progów kwalifikowalności zgłaszanych projektów, jak i na przyjęcie tkm jako podstawy porównywania różnych wniosków.

3.7 Usunięcie specjalnego progów 10 % dla projektów związanych z unikaniem ruchu. Komitet wyraża zgodę na usunięcie wyżej wymienionego progów i sądzi, że środek ten doprowadzi do zgłaszania większej liczby wniosków w tej dziedzinie.

3.8 Uwzględnienie czynników transportu w obliczeniach przesunięcia modalnego. Zdaniem Komitetu uwzględnienie przebytych przez środek transportu odległości jest przydatną propozycją. Wskazane byłoby jednak zbadanie, w jaki sposób faworyzować projekty najlepiej wykorzystujące transport intermodalny, jak

np. przesyłanie ładunków w niesprzęgniętych naczepach promami typu ro-ro.

3.9 Wydłużenie o sześć miesięcy czasu realizacji projektu w wyjątkowych przypadkach odpowiednio uzasadnionych przez beneficjenta. Komitet zgadza się na tę propozycję, gdyż środek ten może uspokoić beneficjentów, gwarantując im, że dotacje wspólnotowe zrekompensują im ewentualne straty poniesione na etapie uruchamiania projektu.

3.10 Uproszczenie warunków finansowania infrastruktury pomocniczej. Komitet wyraża zgodę na zniesienie wyżej wymienionych progów ustanowionych dla projektów infrastruktury pomocniczej i uważa, że takie uproszczenie wyeliminuje niepotrzebne nieuzasadnione ograniczenia.

3.11 *Uproszczenie procedur administracyjnych programu.* Komitet gorąco popiera wszelkie działania służące poprawie procedur i skróceniu terminów potrzebnych na sprostanie formalnościom administracyjnym w przypadku każdego typu przyznawanej pomocy, tym bardziej, że dotychczasowe doświadczenia w tej dziedzinie były negatywne. Jednak Komitet wstrzyma się przed wysunięciem bardziej stanowczej opinii na ten temat, do czasu otrzymania informacji zwrotnych dotyczących konkretnych doświadczeń uczestników tej inicjatywy.

3.12 *W art. 5 ust. 2 drugie zdanie zostało skreślone („Warunki finansowania infrastruktury pomocniczej w rozumieniu art. 2 lit. h) wymienione w załączniku II”).* Komitet popiera tę propozycję i sądzi, iż wymienione wyżej rozwiązanie stwarzało trudności przy realizacji projektów uwieńczonej sukcesem, zwłaszcza w przypadku wniosków dotyczących wykorzystania autostrad morskich.

3.13 *Całkowita dotacja przyznana na infrastruktury pomocnicze w formie pomocy państwa oraz wsparcia wspólnotowego nie przekracza 50% kwalifikujących się kosztów (przepis uchylony).* Komitet jest zdania, że przewidziane w tym punkcie działania są słuszne i sądzi, że rządy krajowe aktywniej włączą się w odnośne projekty.

3.14 *zostaje zastąpiony następującym tekstem: „Do dnia 30 czerwca 2011 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceny wyników osiągniętych przez program Marco Polo za okres 2003-2009”.* Komitet wyraża zastrzeżenia co do zaproponowanego powyżej harmonogramu, gdyż uważa, że o ile wspomniane sprawozdanie nie będzie wykorzystane do przyjęcia środków korygujących, lepiej byłoby przeznaczyć więcej czasu na jego opracowanie, tak aby proponowane rozporządzenie mogło zostać poddane dokładniejszej ocenie.

Bruksela, 24 marca 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI
