

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2008, iš dalies keičiantį Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1692/2006, nustatantį antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“)

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

(2009/C 228/18)

Europos Parlamentas, vadovaudamasis Europos bendrijos steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalimi ir 80 straipsnio 2 dalimi, 2009 m. vasario 12 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

„Pasiūlymo priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. .../2008, iš dalies keičiantį Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1692/2006, nustatantį antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinio transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti („Marco Polo II“)

2009 m. sausio 13 d. Komiteto biuras pavedė Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui organizuoti Komiteto darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas 452-oje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2009 m. kovo 24–25 d. (2009 m. kovo 24 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Nikolaos LIOLIOS ir priėmė šią nuomonę 97 nariams balsavus už ir 3 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Komitetas reiškia paramą Komisijos parengtai politikai, kuria siekiama iš kelių transporto priemonių tinklo į kitus tinklus nukreipti numatomą neišvengiamą eismo keliuose didėjimą, bet kartu pastebi, kad nėra plataus užmojo planų arba nepakanka turimų išteklių.

1.2 Komitetas pritaria siūlomoms priemonėms reglamentui iš dalies pakeisti, konkrečiai:

1.2.1 perduoti programos valdymą Konkurencingumo ir inovacijų vykdomajai įstaigai;

1.2.2 sumažinti ir supaprastinti projektams taikomų tinkamumo kriterijų viršutines ribas;

1.2.3 padvigubinti (nuo 1 EUR iki 2 EUR) didžiausią finansavimo intensyvumą už į kitą transporto rūšį perkeltus ar išvengtus 500 tonkilometrų (tkm),

1.2.4 nustatyti ypač žemą viršutinę ribą projektams, skatinantiems vidaus vandenų transportą,

1.2.5 leisti pavienėms įmonėms teikti finansavimo paraiškas,

1.2.6 panaikinti specialią viršutinę 10 proc. ribą kelių eismo mažinimo projektams,

1.2.7 į modalinio perkėlimo skaičiavimą įtraukti transporto elementą,

1.2.8 supaprastinti pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygas.

1.3 Komitetas laikosi nuomonės, kad „Marco Polo“ programa negali 100 proc. įgyvendinti iš pradžių jai iškeltus tikslus, kadangi neveikia visu pajėgumu. Jis visų pirma atkreipia dėmesį į tai, kad programai skirtu biudžeto (60 milijonų EUR) gali nepakakti 25 milijardams tonkilometrų perkelti. Atsižvelgdamas į tai, kad šiuo būdu buvo sutaupyta daug išorės sąnaudų (9,15 EUR), jis mano, kad reikia daugiau dėmesio skirti būtinų išteklių paieškoms, kad būtų galima kuo daugiau tonkilometrų perkelti į kitas transporto rūšis ir pasiekti iš pradžių užsibrėžtus rezultatus. Bet kuriuo atveju aišku, kad alternatyviosios sąnaudos visam sektoriui keletą kartų viršija įmonėms teikiamas tiesiogines subsidijas. Kaip Komitetas pabrėžė savo nuomonėse 842/2002 ir 247/2005, programos įgyvendinimo laikotarpiu Komisija turės pasiūlyti padidinti jos biudžetą, kad būtų galima skirti papildomų finansinių priemonių, kurių prireiks, jeigu bus pasiūlyta daugiau nei tikimasi tinkamų veiksmų planų.

1.4 Komitetas nustebeš konstatuoja, kad, nors poveikio tyrime siūloma ir nurodoma remti bei subsidijuoti pasiūlymus teikiančias mažąsias ir vidutines įmones, naujajame reglamente tai nenumatyta. Jis apgailestauja, kad ši rekomendacija nebuvo priimta ir siūlo šią priemonę taikyti ir mažoms įmonėms, kadangi, Komiteto nuomone, šie argumentai tinka ir joms, o projektų rengimas mažoms įmonėms taip pat labai brangiai kainuoja.

1.5 Komitetas palankiai vertina tai, kad Komisija, regis, pasirošusi sutrumpinti laikotarpį, reikalingą pasiūlymams patvirtinti ir finansuoti. Tačiau jis mano, kad sparčiai besikeičiančioje verslo aplinkoje, kur greita reakcija į rinkos raidą turi lemiamos reikšmės, visų pirma reikėtų trumpinti kiekvieno projekto vertinimo, tvirtinimo ir finansavimo laiką ir įvesti išankstinį pasiūlymų vertinimą ar nustatyti dalinius vertinimo proceso standartus.

1.6 Komiteto nuomone, geografinis pateiktų ir finansuotų pasiūlymų pasiskirstymas nebuvo optimalus, kadangi jis nepadėjo siekti ES tikslų ir tinkamai subalansuoti įvairiarūši transportą vienodai paskirstant srautą tarp valstybių narių. Todėl Komitetas siūlo tęsti projektą atsižvelgiant į problemas, išskylančias Pietų ir Viduržemio jūros regiono valstybėms. Be to, jis mano, kad reikėtų atsižvelgti į kai kurių šalių sunkumus, pavyzdžiui, į tai, kad kai kur nėra plataus geležinkelio tinklo, driekiasi ilga pakrantės linija ar yra daug salų, kad ten įsisteigusios įmonės turėtų galimybę teikti pasiūlymus.

1.7 Pakartodamas savo anksčiau išdėstytą poziciją Komitetas mano, kad reikia užsakyti tyrimą dėl *nulinio sandėliavimo* ir *cirkuliuojančių prekių* strategijų, kad būtų galima išanalizuoti, ar jos skatina naudoti tvarias transporto rūšis, ar ne. Nulinio sandėliavimo praktika skatina prekių gabenimą keliais, todėl suvartojama daug energijos ir daromas poveikis aplinkai. Todėl reikėtų ištirti visą tiekimo grandinę.

1.8 Komiteto manymu, reikėtų pasinaudoti kelių transporto įmonių sukaupta patirtimi ir jas pakviesti aktyviai dalyvauti programose, skirtose sumažinti kelių apkrovą prekių gabenimą perkeliant kitiems gabenimo būdams. Šiuo tikslu siūloma nuolat informuoti įmones ir joms padėti keisti praktiką, kurią jos naudoja veiklos procesuose.

1.9 Komitetas mano, kad neišnaudojus visų turimų išteklių, Komisija turės spręsti viršutinės finansavimo ribos padidinimo klausimą nuo dabartinių 35 proc. už modalinio perkėlimo priemones, vidaus vandenų transportą, katalizuojančius veiksmus, jūros greitkelius ir kelių eismo mažinimą bei nuo 50 proc. už bendrojo mokymosi veiksmus iki atitinkamai 50 proc. ir 75 proc. Toks padidėjimas reikalingas vidutinėms ir mažosioms įmonėms, kurių fiksuotos sąnaudos, palyginti su didelėmis įmonėmis, didesnės, nei kintamosios. Konkrečiai taikant skatinamuosius veiksmus, Komitetas siūlo padidinti subsidijas nuo 2 EUR iki 3 EUR už tkm, kadangi tai novatoriški sprendimai, kurie darys teigiamą poveikį nukreipiant prekių srautą iš kelių į kitas transporto rūšis ir turės įtakos viešajai nuomonei.

1.10 Komitetas rekomenduoja Komisijai parengti visiems naudotojams skirtą „Europos vadovą“, kuriame visomis ES

kalbomis būtų surašyti visi ES įvairių rūšių transporto terminalai, tiksliai nurodant jų ypatybes, ir pradėti kitus būtinus veiksmus siekiant geriau supažindinti su finansavimo mechanizmais ir su įgyvendintų projektų poveikiu ir nauda tiek tarpiniams, tiek galutiniams naudotojams. Be to, Komitetas remia idėją, kad Komisija turėtų parengti konkrečius planus programai propaguoti ir plačiau su ja supažindinti. Todėl Komitetas siūlo Komisijai drauge rengti konferencijas, visuomenės informavimo dienas ir reklamines kampanijas.

1.11 Komitetas rekomenduoja ištirti, ar įmanoma į projektus, atitinkančius programos „Marco Polo“ reikalavimus, įtraukti iniciatyvas dėl skystų medžiagų transportavimo vamzdiniais ar dujų tiekimo į perkrovimo ar kombinuoto transporto terminalus.

1.12 Komitetas pabrėžia, kad reikėtų išsamiau ištirti dabartinę padėtį vidaus vandenų transporto sektoriuje (vidaus vandens keliai), kadangi manoma, jog jame sunku įvesti įvairiarūšes sistemas, nes rinka labai susiskaidžiusi. Šią padėtį atspindi tai, kad su jūrų greitkeliais susijusios priemonės nėra labai patrauklios (2007 m. dėl jų pateikta 9 proc. pasiūlymų, 2008 m. – 4 proc.), todėl jų patvirtinta labai nedaug arba nei vieno, kaip, pavyzdžiui, 2008 m.

1.13 Komitetas ir toliau laikosi nuomonės, kad nustatytas 36 mėnesių laikotarpis yra per trumpas perkėlimo į kitas transporto rūšis veiksmams, tad siūlo trumpiausią trukmę pailginti iki 48 mėn.

1.14 Komiteto nuomone, reikėtų apsvarstyti galimybę remti nacionalinius projektus, kuriais siekiama propaguoti įvairiarūši transportą ir gerinti modalinį perkėlimą iš kelių į kitus tinklus. Jo manymu, būtų galima vienoje valstybėje narėje įgyvendinti projektus, kurių poveikis būtų naudingas visiems susijusiems transporto rūšių naudotojams, vykstantiems per tą šalį.

1.15 Komitetas primena, kad pritarė programos taikymo srities išplėtimui įtraukiant trečiąsias šalis, neatsižvelgiant į tai, ar jos yra ES šalys kandidatės ar ne, ir pažymi, kad jų teritorijose taikytų priemonių sąnaudas galima padengti tik tuo atveju, jeigu jų nauda yra tiesioginė ir pakankamai didelė konkrečiai valstybei narėi.

1.16 Komiteto nuomone, reikėtų nedelsiant paskelbti sėkmingai įgyvendintų projektų ir juos įgyvendinant realiai sutaupytų išteklių ataskaitą. Ši iniciatyva sudarytų sąlygas propaguoti programą ir supažindinti su iki šiol gautais rezultatais.

1.17 Komitetas primena, kad, jo nuomone, Komisija turi paraginti valstybes nares pradėti registruoti visus egzistuojančius, bet šiuo metu apleistus ar mažai naudojamus krovinio transporto tinklus, kuriuos būtų galima atnaujinti ir naudoti krovinių pervežimui. Tai visų pirma taikytina geležinkeliams, bet susiję ir su jūrų bei vidaus vandenų transportu. Taip būtų galima kuo geriau panaudoti maršrutus, kurie, palyginti su prekių gabavimu keliais, yra trumpesni ir labiau suderinami su darniu vystymusi.

2. Bendrosios pastabos

2.1 *Primenamos EESRK išvados dėl „Marco Polo I“ ir „Marco Polo II“ programų.*

2.1.1 Savo 2002 m. liepos 17–18 d. nuomonėje 842/2002 ir 2005 m. kovo 9 d. nuomonėje 247/2005 dėl pasiūlymų priimti reglamentą „Marco Polo I“ ir „Marco Polo II“ Komitetas nurodė programos trūkumus ir, manydamas, kad programa nepadės įgyvendinti Komisijos užsibrėžto tikslo pereiti prie kitų transporto rūšių, pasiūlė programą papildyti konkrečiomis priemonėmis. Nuomonėse buvo pateikti šie pasiūlymai:

2.1.1.1 modalinio perkėlimo infrastruktūrą (pvz., terminalus ir privažiavimus prie jų) finansuoti viešosiomis lėšomis,

2.1.1.2 įpareigoti valdymo komitetą vykdyti nuolatinę pradėtų veiksmų stebėseną kad, „Marco Polo“ programos įgyvendinimui įpusėjus, ją būtų galima tinkamai pakoreguoti,

2.1.1.3 leisti finansuoti projektus, numatančius įgyvendinti tam tikrus vietas masto veiksmus vienos valstybės narės teritorijoje, jei jų poveikis bus naudingas per ją tranzitu vykstantiems tarptautinio transporto naudotojams,

2.1.1.4 numatyti galimybę į projektus, atitinkančius finansavimo pagal „Marco Polo“ programą kriterijus, įtraukti veiksmus, užtikrinančius papildomą oro ir vamzdinių transporto naudojimą tais atvejais, kai jis integruotas į kitų transporto rūšių grandinę,

2.1.1.5 kiekvienam veiksmui sumažinti minimalias ribas subsidijai gauti,

2.1.1.6 pratęsti modalinio perkėlimo veiksmų įgyvendinimo terminus,

2.1.1.7 parengti visiems naudotojams skirtą „Europos vadovą“, kuriame būtų surašytos visos ES daugiarūšės platformos ir jų ypatybės,

2.1.1.8 nustatyti ypatingą kategoriją, kurios minimali subsidijos riba būtų sumažinta iki 500 000 EUR, nes vidaus vandenų transporto negalima lyginti su jūrų transportu, kur būtinų investicijų dydį lemia laivų dydis.

2.1.2 Komitetas taip pat buvo išreiškęs norą kartu su Komisija aptarti, kaip būtų galima palaiapsniui atsisakyti *nulinio sandėliavimo* ir pereiti prie *cirkuliuojančių prekių* praktikos kai pristatymai nėra skubūs.

2.2 *Vertinimo ataskaita*

Komitetas palankiai vertina Komisijos užsakymu nepriklausomo eksperto atliktą vertinimą⁽¹⁾. Jis norėtų atkreipti dėmesį į keletą aspektų, kurie ataskaitoje aptarti nepakankamai išsamiai:

— pateikiama vis mažiau pasiūlymų: 2003 m. jų buvo 92, 2004 m. – 63, 2005 m. – 62 ir 2006 m. – tik 48, tuo tarpu patvirtinamų ir finansuojamų pasiūlymų skaičius išlieka tas pats, nuo 12 iki 15,

— įdomu pastebėti, kad iš visų pradžioje numatytų finansuoti ir įgyvendinti projektų modalinio perkėlimo srityje jų įgyvendinta 75 proc., geležinkelio transporto srityje – 99 proc., o vidaus vandenų transporto srityje tik 45 proc. numatytų projektų,

— įgyvendinus 64 proc. „Marco Polo I“ programos tikslų krovinių modalinio perkėlimo srityje, iš kelių transporto perkelta tik 5,8 proc. visų ES tarptautiniu kelių transportu gabamų krovinių, taigi, pokyčiai labai kuklūs,

— Komiteto nuomone, visa pasiūlymų vertinimo procedūra, įskaitant ir sutarties pasirašymo etapą, yra sudėtinga, neskaidri ir trunka pernelyg ilgai, ypač laikotarpis nuo derybų pradžios iki minėtos sutarties pasirašymo. Daugelio dalyvaujančiųjų subjektų nuomone, projektų atrankos kriterijai aiškūs ir skaidrūs, tačiau to negalima pasakyti apie procedūrą, pagal kurią, remiantis šiais parametrais, suteikiamas įvertinimo balas, ir apie galutinį pasiūlymą dėl atrinktų projektų,

— nustatytos minimalios ribos yra labai aukštos, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, ir neskaitina teikti naujų įvairiarūšio transporto paslaugų. Taip sudarytos palankios sąlygos keletui didelių įmonių įgyvendinti stambius projektus, o neskatinamos mažosios ir vidutinės įmonės, kurių yra labai daug. Todėl reikėtų į MVĮ orientuotos strategijos, kuri galbūt padėtų spręsti spūsčių keliuose problemą vietas ir regionų lygmeniu,

— kadangi į kvietimą teikti projektų pasiūlymus jūrų greitkelių sektoriuje nebuvo atsiliepta, siūloma šiems projektams skirti specialią priežiūrą ir skatinti įmones dalyvauti juos įgyvendinant,

— siūloma labiau pabrėžti pagalbos mažinant spūstis keliuose aspektą.

⁽¹⁾ „Marco Polo“ programos 2003-2006 m. laikotarpio vertinimas. Ecorys (tik anglų kalba). http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. Pastabos

Komitetas apgailestauja, kad Komisija neatsižvelgė į daugelį pasiūlymų, kuriuos jis pateikė dvejose savo nuomonėse šiuo klausimu. Kaip rodo nepriklausomo eksperto atliktas vertinimas, juos priėmus, programa būtų buvusi daug veiksmingesnė. Tačiau Komitetas palankiai vertina tai, kad dabar, nors ir pavėluotai, Komisija pritaria jo pateiktiems pasiūlymams. Konkrečiai Komitetas norėtų atkreipti dėmesį į šias toliau išvardytas priemones:

3.1 Nuo 2008 m. kovo 1 d. šios programos (kaip ir kitų Bendrijos programų) valdymas perduotas Konkurencingumo ir inovacijų vykdomajai įstaigai (EACI). Komitetas pritaria šiam žingsniui, tačiau mano, kad lygiagrečiai būtina imtis visų galimų veiksmų ir iniciatyvų, kurie mažintų biurokratinę naštą, ir skatinti kitas potencialias institucijas skirti išteklių.

3.2 Pagal Reglamento (EB) Nr. 1692/2006 I priedo 2 punkto d) papunktyje numatytą procedūrą Komisija padvigubins didžiausią finansavimo intensyvumą nuo 1 EUR iki 2 EUR už į kitą transporto rūšį perkeltus ar išvengtus 500 tonkilometrų. Komitetas mano, kad šią subsidiją būtina dvigubinti, jei norime intensyviau vystyti „Marco Polo“ programą, nes finansavimui išleistos sumos bus daugiopai kompensuotos iš pelno, kuris bus gautas sumažėjus išorės sąnaudoms ir pagerėjus visuomenės gyvenimo ir aplinkosaugos sąlygoms.

3.3 Leisti pavienėms įmonėms teikti finansavimo paraiškas. Pavienėms įmonėms leidus pristatyti savo projektus, paramos gavėjams taikomi tinkamumo kriterijai finansavimui gauti taps aiškesni ir paprastesni. Komitetas pritaria šiai iniciatyvai ir pakartoja, kad

derėtų numatyti galimybę remti vienoje valstybėje narėje įgyvendinamus projektus, jeigu jie padės sumažinti kelių transporto apkrovą.

3.4 Nustatyti ypač žemą viršutinę ribą projektams, skatinantiems vidaus vandenų transportą. Ši speciali riba bus nustatyta projektams, pagal kuriuos keliais vežami kroviniai bus perkelti į vidaus vandenų transportą:

Projekto pobūdis	Galiojančios ribos		Siūlomos ribos
Vidaus vandenų transportas	—	—	17 milijonų tonkilometrų

Komitetas džiaugiasi, kad jo pasiūlymai nustatyti žemesnes tinkamumo kriterijų ribas, visų pirma vidaus vandenų transporto sektoriuje, pagaliau priimti ir mano, kad šis pakeitimas padės pritraukti daugiau projektų.

3.5 Mikroįmonėms kompensuoti pasiūlymų rengimo išlaidas. Siekiant paskatinti kelių transporto ir vidaus vandenų transporto sektorių mikroįmones teikti finansavimo paraiškas, joms bus skirtos nustatyto dydžio kompensacijos, padengsiančios pasiūlymų rengimo išlaidas. Komitetas nustebęs konstatuoja, kad nors vertinimo ataskaitoje siūloma ir nurodoma remti pasiūlymus teikiančias mažas įmones, naujajame reglamente tai nenumatyta.

3.6 Sumažinti ir supaprastinti projektams taikomų tinkamumo kriterijų viršutines ribas. Supaprastinus ir sumažinus tam tikras ribas bus pritraukta daugiau smulkių projektų, kurie padės įgyvendinti programos tikslus. Tai atsispindi toliau pateikiamoje lentelėje:

Projekto pobūdis	Galiojančios ribos		Siūlomos ribos
Modalinis perkėlimas	250 milijonų tonkilometrų	500 000 EUR	80 milijonų tonkilometrų
Vidaus vandenų transportas	—	—	17 milijonų tonkilometrų
Katalizuojantys veiksmai	—	2 mln. EUR	30 milijonų tonkilometrų
Bendrasis mokymasis	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Jūrų greitkeliai	1,25 milijardų tonkilometrų	2,5 mln. EUR	250 milijonų tonkilometrų
Eismo mažinimas	500 milijonų tonkilometrų	1 mln. EUR	80 milijonų tonkilometrų

Pasiūlęs šią priemonę, Komitetas reiškia pritarimą pasiūlytų projektų tinkamumo kriterijų viršutinių ribų sumažinimui ir sutinka įvairių pasiūlymų palyginimo baziniu vienetu laikyti tonkilometrą.

3.7 Panaikinti specialią viršutinę 10 proc. ribą kelių eismo mažinimo projektams. Komitetas pritaria pirmiau minėtos ribos panaikinimui, nes mano, kad ši priemonė padės pritraukti daugiau šios srities pasiūlymų.

3.8 Į modalinio perkėlimo skaičiavimą įtraukti transporto elementą. Komitetas laiko naudingą pasiūlymą atsižvelgti į transporto priemonės nuvažiuotą atstumą. Vis dėlto reikės apsvarstyti, kaip teikti pirmenybę projektams, kuriuose geriausiai išnaudo-

jamą įvairiarūšis transportas, pvz., krovinių be lydinčių dokumentų gabenimas ro-ro keltais.

3.9 Projekto trukmę pratęsti 6 mėnesiais, paramos gavėjui pateikus tinkamą pateisinamą priežastį. Komitetas pritaria šiam pasiūlymui, kadangi ši priemonė užtikrins paramos gavėjams, kad Bendrija atlygins nuostolius, patirtus pradiniam projekto įgyvendinimo etape.

3.10 Supaprastinti pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygas. Komitetas pritaria finansavimo kriterijų ribų pagalbinės infrastruktūros projektams įgyvendinti panaikinimui, nes mano, kad taip bus išvengta bereikalingų ir nepagrįstai nustatytų apribojimų.

3.11 *Supaprastinti administracines programos procedūras.* Komitetas pritaria kiekvienam veiksmui, padedančiam spartinti jau skirtos paramos gavimo procedūras ir sutrumpinti administracinių formalumų terminus, juolab kad ligšiolinės patirties gerinant padėtį šioje srityje rezultatai nedžiugina. Bet tam, kad galėtų pareikšti svaresnę nuomonę šiuo klausimu, jis laukia informacijos apie patirtas situacijas, kurią jam turėtų pateikti šių iniciatyvų dalyviai.

3.12 *5 straipsnio 2 dalyje išbraukiamas antrasis sakiny*s („Finansavimo sąlygos pagalbinei infrastruktūrai, apibrėžtai 2 straipsnio h punkte, nustatytos II priede“). Komitetas pritaria šiam pasiūlymui, nes mano, kad minima praktika sukeldavo tam tikrų sunkumų, kai reikėjo iki galo įgyvendinti pasiūlymus, ypač tuos, kuriuose buvo numatyta naudoti jūrų greitkelius.

3.13 *Bendra subsidijos, skiriamos pagalbinei infrastruktūrai valstybės pagalbos ir Bendrijos paramos pavidalu, suma negali viršyti 50 proc. reikalavimus atitinkančių sąnaudų (nuostata išbraukta).* Komiteto nuomone, ši priemonė labai teisinga; jis mano, kad tai paskatins valstybių narių vyriausybes aktyviau dalyvauti tokiuose projektuose.

3.14 *straipsnio 2 dalies tekstas pakeičiamas taip:* „Komisija iki 2011 m. birželio 30 d. pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Marco Polo“ programos 2003–2009 m. laikotarpiu pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą.“ Komitetas abejoja pirmiau nurodyto termino tinkamumu, kadangi, jo nuomone, jeigu minėta ataskaita nebus naudojama korekcinėms priemonėms nustatyti, išsamesniam siūlomo reglamento vertinimui atlikti būtų tikslinga skirti daugiau laiko.

Briuselis, 2009 m. kovo 24 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI
