

003147/EU XXIV.GP  
Eingelangt am 12/12/08

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.12.2008  
KOM(2008) 847 endgültig

2008/0239 (COD)

**VERORDNUNG (EG) Nr. .../2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES  
RATES**

**vom**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco  
Polo“-Programms über die Gewährung  
von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung  
der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

{SEK(2008)3021}  
{SEK(2008)3022}

(von der Kommission vorgelegt)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. INHALT DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION**

#### **1.1. Gründe und Ziele des Vorschlags**

Das zweite Marco-Polo-Programm wird den in seiner Rechtsgrundlage vorgegebenen Zielen im Hinblick auf eine Straßenverkehrsvermeidung bzw. -verlagerung auf andere Verkehrsträger nicht vollständig gerecht. Zwar bewirkt das Programm derzeit eine spürbare Verkehrsverlagerung. Doch sowohl die Ergebnisse der zweiten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen des zweiten Marco-Polo-Programms im Jahr 2008 als auch eine externe Bewertung des ersten Marco-Polo-Programms lassen darauf schließen, dass das in seiner Rechtsgrundlage vorgegebene Ziel, einen wesentlichen Teil des für den internationalen Straßengüterverkehr in Europa prognostizierten Gesamtwachstums zu vermeiden oder auf andere Verkehrsträger zu verlagern, höchstwahrscheinlich nicht erreicht werden wird.

Wie eine externe Evaluierung ergeben hat, wird die mit der Umsetzung des ersten Marco-Polo-Programms angestrebte Verkehrsverlagerung<sup>1</sup> voraussichtlich nur zu 64 % erreicht. Dies wird durch den geringen Rücklauf auf die zweite Aufforderung im Rahmen des zweiten Marco-Polo-Programms bestätigt, mit der ein deutlicher Rückgang der Zahl der vorgeschlagenen Verkehrsverlagerungsprojekte verbunden war. Auch die Aufforderungen im Rahmen der neuen Aktionen dieses Programms, nämlich „Meeresautobahnen“ und „Straßenverkehrsvermeidung“, zogen nicht ausreichend Vorschläge nach sich (nur 9 % der Vorschläge im Jahr 2007 und 4 % der Vorschläge im Jahr 2008).

Die vorgeschlagenen Änderungen zielen darauf ab, die Wirksamkeit des Programms hinsichtlich der in Tonnenkilometern gemessenen Straßenverkehrsvermeidung oder -verlagerung zu erhöhen, um die in der Rechtsgrundlage vorgegebenen Ziele zu erreichen. Die einzelnen Maßnahmen sollen dazu beitragen, die Zahl der Anträge zu erhöhen. Dazu ist vorgesehen, die Teilnahme von kleinen Unternehmen, insbesondere Binnenschiffverkehrsunternehmen, zu fördern, die Schwellen für die Förderfähigkeit zu verringern, die Förderintensität zu erhöhen und die administrativen Verfahren des Programms zu vereinfachen.

#### **Bewertung des Gemeinschaftsprogramms**

Gemäß Artikel 14 der Verordnung legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Marco-Polo-Programms für den Zeitraum 2003 bis 2006 vor. Ergibt dieser Bericht die Notwendigkeit, das Programm Marco Polo II anzupassen, legt die Kommission entsprechende Vorschläge vor.

Das Programm wurde daher im Jahr 2007 einer unabhängigen Bewertung<sup>2</sup> unterzogen, die Folgendes ergab:

- Die Strategie des Programms ist geeignet, zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem beizutragen, und stellt eine Ergänzung anderer EG-Interventionsmöglichkeiten dar.

---

<sup>1</sup> 12 Mrd. tkm pro Jahr für das Programm Marco Polo I.

<sup>2</sup> Bewertung durch Ecorys: [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm).

- Seine Wirksamkeit bei der Entlastung des Straßennetzes sollte stärker hervorgehoben und sichtbar gemacht werden.
  - Das Programm hat eine starke Hebelwirkung auf Unternehmensinvestitionen. So zieht jeder Euro der geplanten Fördermittel förderfähige Kosten von 20 € nach sich.
  - Das Programm wird voraussichtlich zu einer Verkehrsverlagerung in einem Umfang von 30,6 Milliarden tkm, d. h. 64 % des angestrebten Ziels, führen.
  - Bisher sind erst 73 % der verfügbaren Finanzmittel gebunden.
  - Das Programm wird voraussichtlich zu externen Kosteneinsparungen in Höhe von 650 Millionen € führen, die etwa aufgrund der Überlastung des Straßennetzes und Umweltbelastungen sowie für die Transportsicherheit anfallen.
  - Nach Ansicht der Antragsteller sind die Formalitäten zur Bewertung von Vorschlägen und die vor der Vertragsunterzeichnung einzuhaltenden Verfahren komplex und intransparent und zwischen den Vertragsverhandlungen und der Vertragsunterzeichnung mit einem großen Zeitaufwand verbunden.
  - Kontakte zwischen der Kommission und den Förderungsempfängern fanden bisher nur in sehr begrenztem Umfang statt.
- In der Bewertung wurde daher empfohlen,
    - die Höchstdauer der Projekte zu erhöhen,
    - die Schwellen für auf eine Verkehrsverlagerung ausgerichtete Binnenschifffahrtsprojekte zu verringern,
    - verstärkt Augenmerk auf die Außenwirkung des Programms zu richten,
    - den Aspekt der Straßenentlastung bei der Bewertung der Vorschläge stärker in den Mittelpunkt zu rücken und
    - nutzerfreundliche Anleitungen zu erstellen, um die bei der Antragstellung und Durchführung der Projekte einzuhaltenden Vorschriften leichter verständlich zu machen.

## 1.2. Allgemeiner Hintergrund

Das Marco-Polo-Programm ist eines der Instrumente, mit denen im Rahmen einer kohärenten EU-Verkehrspolitik eine Entlastung des Straßennetzes erreicht werden soll. Es umfasst neben der Internalisierung externer Kosten auch die Nutzung marktgestützter Instrumente, um die Infrastrukturnutzung widerzuspiegeln.

In der Halbzeitbilanz des Weißbuchs über die europäische Verkehrspolitik<sup>3</sup> werden die Kosten der Überlastung der Verkehrswege mit etwa 1 % des BIP der EU und die

---

<sup>3</sup> KOM(2006) 314 endgültig.

Umweltkosten des Verkehrs mit etwa 1,1 % des BIP veranschlagt. Eines der verkehrspolitischen Instrumente der EU zur Verringerung dieser Kosten ist das Marco-Polo-Programm. Je erfolgreicher es ist, umso stärker werden die Kosten für Umweltschäden und Staus sinken.

Der externen Bewertung des ersten Marco-Polo-Programms zufolge wird voraussichtlich nur etwa 64 % der angestrebten, in Tonnenkilometern gemessenen Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger erreicht. Angesichts einer abnehmenden Zahl von Vorschlägen und erfolgreichen Projekten wird das zweite Marco-Polo-Programm daher im besten Fall dieselbe Erfolgsquote aufweisen, sofern keine geeigneten Maßnahmen getroffen werden. Sein Ziel, einen erheblichen Anteil des zusätzlichen internationalen Verkehrsaufkommens im Straßengüterverkehr von 60 %<sup>4</sup> – bzw. 20,5 Mrd. Tonnenkilometern in absoluten Zahlen – auf andere Verkehrsträger zu verlagern, würde damit verfehlt. Dies hätte negative Folgen durch zusätzliche Kosten für Infrastruktur, Verkehrsunfälle, Staus, lokale und globale Schadstoffemissionen, Umweltschäden sowie Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und der Logistikprozesse.

### **1.3. Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet**

Die derzeitige Rechtsgrundlage des Programms ist die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003.

### **1.4. Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union**

Die Verkehrspolitik der EU zielt darauf ab, den Menschen und Unternehmen in der gesamten Europäischen Union eine hohe Mobilität zu gewährleisten und gleichzeitig die Umwelt vor negativen Folgen des Verkehrs zu schützen. Dazu wird eine Vielzahl politischer Instrumente eingesetzt, die darauf abzielen, den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern, die einzelnen Verkehrsträger zu optimieren und verschiedene Verkehrsmittel alleine sowie in Kombination effizient zu nutzen; ihr Gesamtziel ist eine optimale und nachhaltige Ressourcennutzung.

In diesem Zusammenhang lassen sich zwei Arten von Maßnahmen unterscheiden:

- Maßnahmen zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit und Umwelteffizienz aller Verkehrsträger, insbesondere jedoch umweltfreundlicher Verkehrsträger mit freien Kapazitäten, nämlich Seeverkehr, Schiene und Binnenschifffahrt.
- Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazität und Effizienz des gesamten Verkehrssystems durch Nutzung von TEN-T-Mitteln (Transeuropäische Netze für Verkehr), Mitteln der Kohäsionspolitik (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung und Kohäsionsfonds) und Investitionen durch Mitgliedstaaten und private Unternehmen.

Die vorstehend genannten Maßnahmen sollen schrittweise zu einer effizienteren und umweltfreundlicheren Verteilung der Güterverkehrsströme auf verschiedene Verkehrsmittel

---

<sup>4</sup> PRIMES-Modell gemäß dem Kommissionsbericht „European Energy and Transport trends to 2030“.

führen. Ihre Umsetzung wird jedoch einige Jahre dauern. Die einzige Gemeinschaftsmaßnahme, mit der eine umweltverträglichere Verteilung der Güterverkehrsströme auf sehr kurze Sicht gefördert werden kann, ist daher das Marco-Polo-Programm.

## **2. ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG**

### **2.1. Anhörung von interessierten Kreisen**

Am 4.4.2008 wurde auf der Website der Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI), die das Programm im Auftrag der Kommission verwaltet, eine öffentliche Konsultation eingeleitet. Auf diese Veröffentlichung wurden mehr als 1500 Ansprechpartner, darunter Branchenvertreter, die bereits an der Vorbereitung oder Durchführung von Marco-Polo-Vorhaben beteiligt sind, zwei Mal per E-Mail hingewiesen. Am 28.4.2008 wurde die Durchführung der Anhörung bei einer Tagung des „Short Sea Shipping Focal Points and Promotion Network“ („Netzwerk der Ansprechstellen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs“) bekanntgegeben. Am 23.5.2008 wurde sie zudem bei einer Tagung des Marco-Polo-Ausschusses behandelt.

Die externe Anhörung fand vom 4.4.2008 bis zum 30.5.2008 statt. Es wurden 13 präzise Fragen gestellt, um den Anklang der Änderungsvorschläge der Kommission beurteilen zu können. Darüber hinaus enthielt der Fragebogen am Ende eine offene Frage für allgemeine Bemerkungen. Insgesamt gingen 97 Beiträge aus 20 Mitgliedstaaten sowie aus Norwegen und Serbien ein. Da nur 12 % der Teilnehmer noch keinen Marco-Polo-Antrag eingereicht hatten oder dies in Zukunft nicht vorhatten, hat die Anhörung eine hohe Aussagekraft.

Dank der halbjährlichen Tagungen des Marco-Polo-Programmausschusses der Mitgliedstaaten war dieser in der Lage, sich kontinuierlich an der Anhörung zu beteiligen.

### **2.2. Erhebung und Nutzung von Fachwissen**

Die Folgenabschätzung wurde mit Hilfe der Erkenntnisse aus der von Ecorys im November 2007 durchgeführten „Bewertung des Marco-Polo-Programms (2003-2006)“ erstellt. Als weitere externe Quelle wurde der vorläufige Bericht einer Studie von Price Waterhouse Coopers herangezogen, in dem mögliche Folgen der Einrichtung eines Innovationsfonds für die Binnenschifffahrt behandelt und dabei auch die Auswirkungen von Änderungen der zweiten Marco-Polo-Verordnung betrachtet wurden.

### **2.3. Folgenabschätzung**

Die Folgenabschätzung ergab, dass eine gezielte Überarbeitung der Rechtsgrundlage unter Berücksichtigung aller vorgeschlagenen Maßnahmen aus folgenden Gründen mit einem erheblichen Mehrwert verbunden wäre:

- Die Wirksamkeit des Programms würde sich im Hinblick auf die vermiedenen oder verlagerten Tonnenkilometer verbessern.
- Die Verkehrsverlagerung und -vermeidung würde sich ausgewogener auf verschiedene Verkehrsträger und Projektarten verteilen.

- Die Vereinfachung der Rechtsgrundlage und der Programmverwaltung sowie die damit verbundene Verringerung der Verwaltungskosten und des bürokratischen Aufwands würden das Programm für Unternehmen attraktiver machen, insbesondere für kleinere Unternehmen, die derzeit von seiner Komplexität abgeschreckt werden oder diese nicht bewältigen könnten.
- Ein weiterer Vorteil wäre eine stärkere multidimensionale Verteilung seiner Auswirkungen.

### **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS**

#### **3.1. Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahme**

Die vorgeschlagenen Änderungen zielen auf eine begrenzte Überarbeitung der Rechtsgrundlage (Verordnung (EG) Nr. 1692/2006) des zweiten Marco-Polo-Programms ab, um dessen Wirksamkeit bei der in Tonnenkilometern gemessenen Straßenverkehrsvermeidung und Verlagerung auf andere Verkehrsträger zu erhöhen. Es werden vier Arten von Änderungen vorgeschlagen: Maßnahmen zur Förderung der Teilnahme kleiner Unternehmen, Maßnahmen zur Verringerung der in Tonnenkilometer gemessenen Förderfähigkeitsschwellen, eine Erhöhung der Förderintensität sowie eine Vereinfachung der Programmverfahren.

### **3.2. Rechtsgrundlage**

Den Rahmen für gemeinschaftliche Maßnahmen im internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten bilden die Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

### **3.3. Subsidiaritätsprinzip**

Das Marco-Polo-Programm soll eine Änderung des internationalen Straßenverkehrs bewirken. Da die Ziele der Verkehrsverlagerung von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern wegen des Programmumfangs besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des EG-Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden.

### **3.4. Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht im Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, da die gemeinschaftlichen Eingriffe im Verhältnis zu ihrer Wirkung sehr gering sind. Die derzeitige Förderhöchstintensität beträgt 1 € je 500 von der Straße verlagerter Tonnenkilometer, während sich die durch diese Verkehrsverlagerung eingesparten externen Kosten durchschnittlich auf 9,15 € belaufen. Auch bei einer Anpassung der Förderintensität auf maximal 2 € bleibt der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Gemeinschaftsmaßnahme gewahrt. Andererseits zieht jeder Euro der Marco-Polo-Förderung erfahrungsgemäß Investitionen in Höhe von etwa 20 € in Projekte nach sich, die auf ein umweltfreundlicheres Verkehrssystem ausgerichtet sind.

### **3.5. Gewähltes Rechtsinstrument**

Vorgeschlagenes Instrument: Verordnung

Mit der vorgeschlagenen Verordnung wird die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1392/2003 geändert.

**VERORDNUNG (EG) Nr. .../2008 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom**

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des EG-Vertrags<sup>7</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung<sup>8</sup> „Für ein mobiles Europa – Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent – Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ der Kommission wurde das Potenzial des Marco-Polo-Förderprogramms hervorgehoben, als Finanzierungsquelle dazu beizutragen, Betreibern auf überlasteten Straßen Alternativen durch andere Verkehrsträger zu bieten. Das zweite Marco-Polo-Programm ist daher ein Grundelement der aktuellen Verkehrspolitik.
- (2) Werden keine entschiedenen Maßnahmen ergriffen, wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um mehr als 60 % zunehmen. Dies würde bis zum Jahr 2013 zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in der Europäischen Union führen und hätte negative Folgen durch zusätzliche Kosten für Straßeninfrastrukturen, Verkehrsunfälle, Staus, lokale und globale Schadstoffemissionen, Umweltschäden sowie Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und der Logistikprozesse.

---

<sup>5</sup> ABl.

<sup>6</sup> ABl. ...

<sup>7</sup> ABl. ...

<sup>8</sup> KOM(2006) 314 endgültig.

- (3) Um diesen Anstieg bewältigen zu können, ist es erforderlich, den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt stärker als bisher zu nutzen und den Verkehrs- und Logistiksektor zu weiteren wirkungsvollen Initiativen anzuregen, um neue Konzepte und die Nutzung technischer Innovationen im Bereich aller Verkehrsträger und ihrer Verwaltung zu fördern.
- (4) Nach Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003<sup>9</sup> führt die Kommission eine Bewertung des Programms „Marco Polo II“ durch und legt gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung des Programms vor.
- (5) Eine externe Bewertung der Ergebnisse des ersten Marco-Polo-Programms hat gezeigt, dass das Programm seinen Zielen hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung voraussichtlich nicht gerecht wird, und enthält Empfehlungen zur Verbesserung seiner Wirksamkeit.
- (6) Die Kommission hat die in der externen Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen sowie weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit des Programms einer Folgenabschätzung unterzogen. Diese ergab die Notwendigkeit, eine Reihe von Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 vorzunehmen, um die Teilnahme kleiner Unternehmen zu fördern, die Schwellen für die Förderfähigkeit zu verringern, die Förderintensität zu erhöhen und die Durchführungs- und Verwaltungsverfahren des Programms zu vereinfachen.
- (7) Die Teilnahme kleiner Unternehmen an dem Programm sollte gefördert werden; dazu sollte es auch Einzelunternehmen gestattet werden, Finanzmittel zu beantragen, und die Schwellen für die Förderfähigkeit von Projekten, die von Binnenschifffahrtsunternehmen eingereicht werden, sollten verringert werden.
- (8) Die Schwellen für die Förderfähigkeit vorgeschlagener Projekte sollten verringert und außer im Falle von gemeinsamen Lernaktionen in verlagerten Tonnenkilometern pro Jahr angegeben werden. Bei Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung sind keine besondere Schwellen mehr erforderlich, und für diese Projektart sowie für die Bereiche „katalytische Aktionen“ und „Meeresautobahnen“ wird eine Mindestdauer eingeführt.
- (9) Die Förderintensität sollte erhöht werden; dazu sollte der Begriff „Güter“ definiert werden, um dieses Element bei der Berechnung der Verkehrsverlagerung zu berücksichtigen, und in Ausnahmefällen sollten bei Startverzögerungen Verlängerungen der Projekthöchstdauer zulässig sein. Der Anpassung der Förderintensität von 1 € auf 2 € nach dem in Anhang I Buchstabe d Punkt 2 vorgesehenen Verfahren sollte Rechnung getragen werden.
- (10) Zur Vereinfachung der Programmdurchführung sollte Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 über Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur gestrichen

---

<sup>9</sup> ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 1.

werden. Darüber hinaus sollten die zu fördernden Projekte nicht in einem jährlichen Ausschussverfahren bestimmt werden, und die Einzelvorschriften für die Auswahl der Projekte sollten für mehrere Jahre gelten.

- (11) Im Bereich der Meeresautobahnen sollte eine detailliertere Verbindung zwischen dem Programm und dem Transeuropäischen Verkehrsnetz hergestellt werden, und in die Bewertung der Umweltverträglichkeit sollten alle externen Kosten der Aktionen einfließen.
- (12) Die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (13) Um die Maßnahmen gemäß dieser Verordnung möglichst schnell durchführen zu können, sollte die Verordnung so bald wie möglich nach ihrem Erlass in Kraft treten –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Buchstabe p eingefügt:

„Bei der Berechnung von Verkehrsverlagerungen bezeichnet „Güter“ die beförderten Waren einschließlich der Beförderungseinheit sowie deren motorisierter Teile. Leere Beförderungseinheiten, die auf einer anderen Beförderungseinheit transportiert werden, gelten im Rahmen der Berechnung von Verkehrsverlagerungen ebenfalls als Güter.“
2. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Aktionen sind von Unternehmen vorzuschlagen, die in Mitgliedstaaten oder in gemäß Artikel 3 Absätze 3 und 4 beteiligten Ländern errichtet sind.“
3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„Meeresautobahnen-Aktionen; diese Aktionen müssen innerhalb der Europäischen Union die Merkmale eines vorrangigen Projekts im Bereich der Hochgeschwindigkeitsseewege aufweisen, die im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes<sup>10</sup> festgelegt wurden“
  - b) In Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen.
4. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„Einzelvorschriften

---

<sup>10</sup> ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.

Einzelvorschriften hinsichtlich des Verfahrens zur Einreichung und Auswahl von Aktionen werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren einmal für die gesamte Dauer des Programms erlassen.“

5. In Artikel 7 wird der zweite Satz gestrichen.
6. Artikel 9 wird wie folgt geändert:
  - (a) In Absatz 1 Buchstabe d werden die Worte „der Beitrag der Aktionen zum jeweiligen Umweltnutzen“ durch die Worte „der Beitrag der Aktionen zur jeweiligen Verringerung der externen Kosten“ ersetzt.
  - (b) Absatz 2 wird gestrichen.
7. Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 30. Juni 2011 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Marco-Polo-Programms für den Zeitraum 2003 bis 2009 vor.“
8. In Artikel 15 Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen.

#### *Artikel 2*

1. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 wird durch den Text im Anhang der vorliegenden Verordnung ersetzt.
2. Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 wird gestrichen.

#### *Artikel 3*

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Europäischen Parlaments  
Der Präsident*

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

## ANHANG I

### Förderungsbedingungen und Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 2

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
1. Förderungsbedingungen	a) Die katalytische Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.	a) Die Meeresautobahnen-Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.	a) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 36 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.	a) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.	a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von Know-how verbessert werden; sie hat eine Höchstlaufzeit von 24 Monaten;

**Aktionsart****A. Katalytisch****B. Meeresautobahnen****C. Verkehrsverlagerung****D. Straßenverkehrsvermeidung****E. Gemeinsames Lernen**

**Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a**

b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen innovativ.

**Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b**

b) Die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen, effiziente Hinterlandverbindungen sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden ebenfalls berücksichtigt.

**Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c**

b) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

**Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d**

b) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Integrierung der Produktionslogistik in die Transportlogistik innovativ.

**Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e**

b) Die Aktion ist auf europäischer Ebene innovativ.

<b>Aktionsart</b>	<b>A. Katalytisch</b>	<b>B. Meeresautobahnen</b>	<b>C. Verkehrsverlagerung</b>	<b>D. Straßenverkehrsvermeidung</b>	<b>E. Gemeinsames Lernen</b>
	<b>Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a</b>	<b>Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b</b>	<b>Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c</b>	<b>Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d</b>	<b>Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e</b>

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	c) Von der katalytischen Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt erwartet.	c) Die Meeresautobahnen-Aktion soll eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen für den Güterverkehr mittels Kurzstreckenseeverkehr, gegebenenfalls einschließlich gemischter Dienstleistungen für Güter und Fahrgäste oder einer Kombination von Kurzstreckenseeverkehr und anderen Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, fördern; die Aktion sollte vorzugsweise integrierte Hinterlandgüterverbindungen an Schiene und/oder Binnenschifffahrt fördern.	c) Für die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen.	c) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder Vertriebsverfahrens in den Brennpunkten rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen, die Gesamtproduktion oder Arbeitskräfte jedoch nicht negativ beeinflussen.	c) Die Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung von solchem Ausmaß führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.



Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	d) Für die katalytische Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.	d) Von der Meeresautobahnen-Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Binnenschifffahrt oder die Schiene erwartet, die höher liegt als die vorhergesagte Zuwachsrate für den Güterverkehr.	d) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.		d) Für die gemeinsame Lernaktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	e) Die katalytische Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.	e) Für die Meeresautobahnen-Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.		d) Für die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	f) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	f) Die Meeresautobahnen-Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.		e) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Buchstabe c	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe d	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe e
		g) Stützt sich die Meeresautobahnen-Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.		f) Stützt sich die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen		
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1	Artikel 5 Buchstabe b	Absatz 1	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Buchstabe e	Absatz 1
2. Förderhöhen und Umfang	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 10 % der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 10 % der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 10 % der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 10 % der förderfähigen Gesamtkosten des Projekts.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen ist auf höchstens 50 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.		

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
				b) Gemeinschaftsmittel für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung dürfen nicht zur Unterstützung von Unternehmens- oder Produktionsaktivitäten eingesetzt werden, die keine direkte Verbindung zum Verkehrs- oder Vertriebsbereich aufweisen.	
	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes	c) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Buchstabe d	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.		

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	d) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Buchstabe c	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe d	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe e
3. Form und Dauer des Fördervertrags	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird auf der Grundlage von Förderverträgen gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 38 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Straßenverkehrsvermeidung wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 26 Monate; sie kann auf Antrag des Empfängers im Rahmen der ursprünglichen Mittelausstattung um 26 Monate verlängert werden, falls während der ersten 12 Monate der Durchführung positive Ergebnisse erzielt werden.
	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf

62 Monate bzw. 62 Monate bzw. ausnahmsweise 38 Monate bzw. diese 62 Monate bzw. über diese  
ausnahmsweise 68 Monate 68 Monate hinaus nicht ausnahmsweise 44 Monate ausnahmsweise 68 Höchstlaufzeit von 52  
hinaus nicht verlängert verlängert werden. hinaus nicht verlängert Monate hinaus nicht Monaten hinaus nicht  
werden. werden. verlängert werden. verlängert werden.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Buchstabe c	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe d	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe e
4. Vertragswertschwelle	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt 30 Mio. Tonnenkilometer oder deren volumetrisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens oder Straßenverkehrsvermeidung pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Meeresautobahnen-Aktion beträgt 250 Mio. Tonnenkilometer oder deren volumetrisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Verkehrsverlagerungs-Aktion beträgt 80 Mio. Tonnenkilometer oder deren volumetrisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen; Für Verkehrsverlagerungsaktionen zur Verlagerung auf Binnenwasserstraßen gilt eine besondere Schwelle von 17 Mio. Tonnenkilometern oder deren volumetrisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle je Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung beträgt 80 Mio. Tonnenkilometer oder 4 Mio. Fahrzeugkilometer des vermiedenen Straßenverkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine gemeinsame Lernaktion beträgt 250.000 EUR.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Buchstabe a	Absatz 1 Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Buchstabe c	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe d	Absatz 1 Artikel 5 Buchstabe e
5. Verbreitung	Die Ergebnisse und die Methoden katalytischer Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Es sind keine spezifischen Verbreitungsaktivitäten für Aktionen zur Verkehrsverlagerung vorgesehen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

## FINANZBOGEN

### BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS

Änderung der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Durchführung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“)

### ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich(e) und Tätigkeit(en):

06: Energie und Verkehr

06 02: Land-, Luft- und Seeverkehr

06 01: Verwaltungsausgaben des Politikbereichs „Energie und Verkehr“

### HAUSHALTSLINIEN

06 01 04 01: Programm Marco Polo II: Verwaltungsausgaben

06 01 04 32: Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation – Zuschuss im Rahmen des Programms Marco Polo II

06 02 06: Programm Marco Polo II

Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Beginn: 2010      Ende: 2015

Haushaltstechnische Merkmale

Haushalts- linie	Art der Ausgaben		Neu	EFTA-Beitrag	Beiträge von Bewerber- ländern	Rubrik des mehr- jährigen Finanz- rahmens
06 01 04 01	NOA	NGM	NEIN	JA	JA	1a
06 01 04 32	NOA	NGM	NEIN	JA	JA	1a
06 02 06	NOA	Diff.	NEIN	JA	JA	1a



## RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

### Mittelbedarf

Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

*in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

Art der Ausgaben	Ab- schnitt		2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ins- gesamt
------------------	----------------	--	------	------	------	------	------	------	----------------

#### Operative Ausgaben<sup>11</sup>

Verpflichtungs- ermächtigungen (VE)	8.1	a	62.275	64.200	68.100	71.100			265.675 <sup>12</sup>
Zahlungs- ermächtigungen (ZE)		b		24.910	31.908	43.001	63.563	102.293	265.675

#### Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>13</sup>

Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4	c	1.725	1.800	1.900	1.900	1.392	1.421	10.138
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	--------

#### HÖCHSTBETRAG

Verpflichtungs- ermächtigungen		a+c	64.000	66.000	70.000	73.000	1.392	1.421	275.813
Zahlungs- ermächtigungen		b+c	1.725	26.710	33.808	44.901	64.955	103.714	275.813

#### Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben<sup>14</sup>

Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5	d	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	1.902
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6	e							

### Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme

<sup>11</sup> Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

<sup>12</sup> Zwischen 2010 und 2013 könnte dieser Betrag um 20 Mio. € erhöht werden, um die 2008 nicht genutzten und auf ein anderes Programm übertragenen Mittel wieder einzusetzen.

<sup>13</sup> Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

<sup>14</sup> Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

<b>VE insgesamt, einschließlich Personalkosten</b>		a+c +d+ e	64.317	66.317	70.317	73.317	1.709	1.738	277.715
<b>ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten</b>		b+c +d+ e	2.042	27.027	34.125	45.218	65.272	104.031	277.715

### Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

### Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

**Personalbedarf** (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

<b>Jährlicher Bedarf</b>	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folge- jahre
Personalbedarf insgesamt	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6

### MERKMALE UND ZIELE

Wie eine externe Bewertung gezeigt hat, wird das für die Umsetzung des ersten Marco-Polo-Programms vorgegebene Ziel einer Verkehrsverlagerung<sup>15</sup> nur zu 64 % erreicht. Dies wird durch den geringen Rücklauf auf die zweite Aufforderung im Rahmen des zweiten Marco-Polo-Programms bestätigt, mit der ein deutlicher Rückgang der Zahl der vorgeschlagenen Verkehrsverlagerungsprojekte verbunden war. Auch die Aufforderungen im Rahmen der neuen Aktionen dieses Programms, nämlich „Meeresautobahnen“ und „Straßenverkehrsvermeidung“, zogen nicht ausreichend Anträge nach sich (nur 9 % der Vorschläge im Jahr 2007 und 4 % der Vorschläge im Jahr 2008).

Es wurden bereits zwei Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit getroffen, ohne dass dazu eine Änderung der Verordnung erforderlich war: Die Verwaltung des Programms wurde einer darin erfahrenen Exekutivagentur übertragen und die Förderintensität für Projekte von 1 €

<sup>15</sup> 12 Mrd. tkm pro Jahr für das Programm Marco Polo I.

auf 2 € pro verlagerten oder vermiedenen 500 tkm verdoppelt, um einen größeren Rücklauf zu erzeugen.

Da diese Maßnahmen jedoch nicht ausreichend sind, wurde eine gezielte Überarbeitung des Programms vorgeschlagen, mit der folgende Ziele erreicht werden sollen:

- eine weitere Verbesserung der Wirksamkeit des Programms,
- eine ausgewogenere Verteilung der Gemeinschaftsförderung auf Projektarten,
- eine deutliche Vereinfachung der Rechtsgrundlage und der Verwaltung des Programms,
- eine deutliche Verringerung der Verwaltungskosten für die Leitung des Programms,
- verstärkte positive Auswirkungen des Programms auf Randgebiete und Nicht-Mitgliedstaaten.

**Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte**

Wie aus dem externen Bewertungsbericht hervorging, ist die Strategie des Marco-Polo-Programms geeignet, zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem beizutragen. Das Programm ergänzt darüber hinaus andere EG-Interventionsmöglichkeiten, insbesondere die Finanzhilfen im Rahmen des TEN-T-Netzes.

Die mit den vorgeschlagenen Maßnahmen verfolgten Ziele verstärken die bereits bestehende Übereinstimmung der Programmziele mit denen anderer Politikbereiche der EU.

Zur Verringerung der mit einer wesentlichen Zunahme des Güterverkehrs verbundenen nachteiligen Auswirkungen während der kommenden Jahre wird in der Halbzeitbilanz des Weißbuchs zur gemeinsamen Verkehrspolitik vom Juni 2006 vorgeschlagen, neben anderen Maßnahmen weiterhin darauf hinzuwirken, den Güterverkehr auf möglichst umweltfreundliche und energieeffiziente Verkehrsträger zu verlagern.

Verkehrsverlagerung und Komodalität sind zwei aktuelle Ziele der Verkehrspolitik der Union, die sie ins Zentrum der Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung rücken. Die auf eine Verkehrsverlagerung ausgerichteten verkehrspolitischen Ziele haben auch eine längerfristige Orientierung, wobei stets ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Hauptanliegen Wirtschaftswachstum, soziale Sicherheit und Umweltschutz angestrebt wird.

Wie in der Halbzeitbilanz des Weißbuchs zur Verkehrspolitik erwähnt, werden neben einer ständigen Prüfung möglicher künftiger politischer Strategien auch Maßnahmen in Bezug auf die Überlastung des EU-Straßenverkehrssystems und die Umwelteffizienz des gesamten Verkehrssystems getroffen, deren Umsetzung bereits begonnen hat oder für die nahe Zukunft vorgesehen ist.

In den Mitgliedstaaten wird dieses Problem durch Programme wie z. B. den „Ecobonus“ in Italien nur auf nationaler Ebene und zeitlich begrenzt behandelt. In der Marco-Polo-Verordnung

wird in jedem Fall ein Höchstbetrag für die Gemeinschaftsförderung festgelegt, um der nationalen Förderung für den jeweiligen Verkehrsweg Rechnung zu tragen.

Die vorstehend genannten Maßnahmen zielen darauf ab, schrittweise eine effizientere und umweltfreundlichere Verteilung der Güterverkehrsströme auf verschiedene Verkehrsträger zu erreichen. Die Umsetzung dieses Ziels wird jedoch einige Jahre dauern. Die einzige Gemeinschaftsmaßnahme, mit der auf sehr kurze Sicht eine Verringerung der Straßenüberlastung erreicht werden kann, ist daher das Marco-Polo-Programm.

## **Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:**

Es sind 131 Outputs für vier Jahre (2010-2013), d. h. durchschnittlich 36 Maßnahmen bei 120 eingereichten Vorschlägen pro Jahr, vorgesehen. Diese Erfolgsquote von etwa einem Drittel ist erforderlich, um die besten Unternehmen zur Teilnahme zu motivieren (siehe den Ex-ante-Bericht zum Marco-Polo-Programm, Kapitel 7 „Konsultation von Interessengruppen“). Die durchschnittliche Förderintensität pro Output beträgt voraussichtlich etwa 1,8 Mio. EUR. Die Zahl der vermiedenen oder von der Straße verlagerten Tonnenkilometer wird sich im Zeitraum 2010-2013 auf schätzungsweise 60 Mrd. tkm insgesamt oder 15 Mrd. tkm pro Jahr belaufen.

## **Durchführungsmodalitäten**

Zentrale Verwaltung: Übertragung auf die Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI)

## **ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

### **Überwachungssystem**

Die Gewährung von Finanzhilfen für diese Aktionen erfolgt auf der Grundlage des Standardvertrags für die Förderung durch die Europäischen Gemeinschaften. Die verschiedenen Bestimmungen dieses Vertrages in Bezug auf Beobachtung, Information und Audits gelten ohne Einschränkung.

Die Mitarbeiter der EACI werden eng in diese Projekte einbezogen. In Abhängigkeit von den konkreten Merkmalen des Projekts sollten „begleitende Maßnahmen“ zur Verbreitung oder Überwachung der Outputs in den Arbeitsplan und Haushalt der einzelnen Projekte einbezogen werden.

### **Evaluierung**

Es wurde eine externe Evaluierung des Programms Marco Polo II Programme durchgeführt. Der Bewertungsbericht ist auf der Website der GD TREN unter [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/evaluation/activites/reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activites/reports_en.htm) abrufbar.

### **Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:**

Im Jahr 2011 wird eine Bewertung der im Zeitraum 2003-2009 erzielten Ergebnisse des Marco-Polo-Programms durchgeführt.

## **BETRUGSBEKÄMPFUNGMASSNAHMEN**

Da für alle vorgesehenen Aktionen Standardförderungsverträge abgeschlossen werden, gelten die üblichen Betrugsbekämpfungsmaßnahmen.

Bei jeder Art von Maßnahmen werden die Ergebnisse deutlich und messbar sein. Die Finanzhilfen werden auf unkompliziertem Weg gewährt, nämlich für Investitionsausgaben und Betriebskosten. Die einzelnen Finanzhilfeposten können detailliert geprüft werden, und die Betrugsgefahr kann dank

der im Rahmen der Marco-Polo-I-Projekte gewonnenen Materialien und Erkenntnisse sachkundig eingeschätzt werden.

Alle Projekte werden regelmäßig vor Ort inspiziert werden.

## RESSOURCEN IM EINZELNEN

### 8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf

*Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)*

Ziele, Maßnahmen und Outputs (bitte angeben)	Art der Outputs	Durchschnittskosten	2010		2011		2012		2013		2014		2015		INSGESAMT	
			Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten	Anzahl der Outputs	Gesamtkosten						
<b>OPERATIVE S ZIEL Nr. 1<sup>16</sup></b>																
<b>Maßnahme 1: TKM verlagert/vermieden</b>																
<b>Output 1</b>	<b>Vertrag</b>	<b>1.8</b>	<b>35</b>	<b>62.275</b>	<b>36</b>	<b>64.200</b>	<b>38</b>	<b>68.100</b>	<b>39</b>	<b>71.100</b>					<b>131</b>	<b>265.675</b>
<b>GESAMT-KOSTEN</b>		<b>1.8</b>	<b>35</b>	<b>62.275</b>	<b>36</b>	<b>64.200</b>	<b>38</b>	<b>68.100</b>	<b>39</b>	<b>71.100</b>					<b>131</b>	<b>265.675</b>

<sup>16</sup> Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

## 8.2. Verwaltungsausgaben

### 8.2.1 Zahl und Art der Arbeitskräfte

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (Stellenzahl/Vollzeitäquivalent)					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beamte oder Bedienstete auf Zeit <sup>17</sup> (XX 01 01)	A*/AD	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
	B*, C*/AST	1	1	1	1	1	1
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal <sup>18</sup>							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal <sup>19</sup>							
INSGESAMT		2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6

### 8.2.2. Beschreibung der mit der Maßnahme verbundenen Aufgaben

Programmfestlegung und -koordinierung  
Strategische Rückmeldungen an die EACI  
Annahme der jährlichen Arbeitsprogramme als Finanzierungsbeschlüsse  
Vertretung der Kommission im Programmausschuss und Vorlage von Maßnahmen, für die ein Ausschussverfahren durchgeführt wird  
Durchführung von dienststellenübergreifenden Konsultationen innerhalb der Kommission  
Strategische Bewertungen und strategische Ausschreibungen  
Maßnahmen zum Erlass und Vollzug von Einziehungsentscheidungen.

### 8.2.3 Herkunft der damit betrauten Humanressourcen (Statutspersonal)

Die Stellen sind derzeit der Verwaltung des Programms zugewiesen.

<sup>17</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>18</sup> Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.

<sup>19</sup> Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4 Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (06 01 04 32 – Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation – Marco Polo II)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nummer und Bezeichnung)	2010	2011	2012	2013	2014	Jahr 2015 und Folgejahre	INSGESAMT
<b>1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)</b>							
Exekutivagenturen <sup>20</sup>	1.500	1.575	1.675	1.675	1.392	1.421	9.238
Sonstige technische und administrative Unterstützung	0.225	0.225	0.225	0.225			900
- <i>intra-muros</i>							
- <i>extra-muros (IT-Dienstleistungen)</i>							
<b>Technische und administrative Unterstützung insgesamt</b>	<b>1.725</b>	<b>1.800</b>	<b>1.900</b>	<b>1.900</b>	<b>1.392</b>	<b>1.421</b>	<b>10.138</b>

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317	0.317
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.)  (Angabe der Haushaltslinie)						

<sup>20</sup> Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

<b>Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>	<b>0.317</b>
--	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

*Hierbei sollte - soweit zutreffend - auf Abschnitt 8.2.1 Bezug genommen werden.*

*Jahr 2010 und Folgejahre: 2,6 Beamte (122.000 €/Beamter/Jahr)*