

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“)

KOM(2008) 847 v konečném znění – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Dne 12. února 2009 se Evropský parlament, v souladu s čl. 71 odst. 1 a čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodl konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

„návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. .../2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“)

Přípravou podkladů na toto téma pověřilo předsednictvo Výboru dne 13. ledna 2009 specializovanou sekci Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost.

Vzhledem k naléhavé povaze práce Evropský hospodářský a sociální výbor jmenoval pana LIOLIOSE hlavním zpravodajem a na 452. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 24. a 25. března 2009 (jednání dne 24. března), přijal následující stanovisko 97 hlasy pro a 3 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Výbor vyjadřuje svou podporu politice Evropské komise, jejímž cílem je umožnit převést nevyhnutelný nárůst provozu, k němuž pravděpodobně dojde v silniční dopravě, ze silniční na jiné dopravní sítě, ale zároveň upozorňuje na to, že v této oblasti chybějí ambiciózní plány, ani nejsou k dispozici dostatečné finanční prostředky.

1.2 Výbor souhlasí s kroky navrženými za účelem změny výše uvedeného nařízení, a sice:

1.2.1 svěřit řízení programu Výkonné agentuře pro konkurenceschopnost a inovace (EACI),

1.2.2 snížit a zjednodušit prahové hodnoty způsobilosti projektů,

1.2.3 zdvojnásobit maximální míru financování projektů z 1 EUR na 2 EUR na 500 zamezených nebo ze silnice převedených tunokilometrů,

1.2.4 stanovit obzvláště nízkou prahovou hodnotu pro projekty na podporu vnitrozemské vodní dopravy,

1.2.5 umožnit, aby o financování mohly žádat jednotlivé podniky,

1.2.6 zrušit konkrétní prahovou hodnotu ve výši 10 % pro projekty k zamezení dopravy,

1.2.7 zahrnout dopravní prvek při výpočtu převodu na jiný druh dopravy,

1.2.8 zjednodušit podmínky financování pomocných infrastruktur.

1.3 Výbor je toho názoru, že program Marco Polo neplní zcela své původně stanovené cíle, a není tedy plně funkční. Především došel k závěru, že rozpočtové prostředky přidělené na tento program (tedy 60 milionů EUR) by nemusely k převodu 25 miliard tunokilometrů stačit. Vzhledem k podstatné výši (9,15 EUR) úspor, jichž bylo takto dosaženo v oblasti externích nákladů, se domnívá, že je zapotřebí věnovat větší pozornost získání prostředků potřebných pro převod co možná největší části tunokilometrů na jiné druhy dopravy a dosáhnout původně stanovené úrovně výkonnosti. V každém případě je zřejmé, že celkové alternativní náklady pro společnost několikanásobně převyšují objem přímé podpory poskytované podnikům. Jak Výbor zdůraznil ve svých stanoviscích 842/2002 a 247/2005, domnívá se, že Komise by v průběhu programu měla navrhnout navýšení jeho rozpočtu, a uvolnit tak dodatečné finanční prostředky, jež budou zapotřebí, pokud bude předloženo více vhodných akčních plánů, než se původně předpokládalo.

1.4 Výbor s údivem konstatuje, že ačkoli analýza dopadů navrhuje podporovat a dotovat malé podniky, které předkládají návrhy, a počítá s tím, nové nařízení žádná taková ustanovení neobsahuje. Je zklamán, že toto doporučení nebylo přijato, a zároveň navrhuje, aby toto opatření bylo přece jen rozšířeno i na malé podniky, neboť má za to, že stejné argumenty platí také v jejich případě a i jim při přípravě takovýchto projektů vznikají značné náklady.

1.5 Výbor s radostí konstatuje, že jak se zdá, Komise je připravena zkrátit dobu, jež je zapotřebí ke schválení návrhu a poskytnutí financování. Domnívá se však, že v rychle se vyvíjejícím podnikatelském prostředí, kde má rozhodující význam schopnost pohotově reagovat na vývoj na trhu, bude zapotřebí zaměřit se především na to, aby byl pomocí opatření, jako například zavedením předběžného posuzování návrhů či částečnou standardizací hodnotícího procesu, zkrácen čas potřebný pro posouzení, schválení a podporu každé akce.

1.6 Výbor je toho názoru, že geografické rozložení projektů, jež byly předloženy a financovány, nebylo optimální, neboť neumožňuje plnit cíle EU, ani nepomáhá náležitě a rovnoměrně ve všech členských státech podporovat intermodální dopravu. Navrhuje tedy tento aspekt dále propracovat a zohlednit přitom problémy, s nimiž se potýkají jižní státy a oblasti v okolí Středozemního moře. Dále se domnívá, že bude zapotřebí vzít v potaz slabiny některých zemí, jež jsou pro ně příznačné (například chybějící hustá železniční síť, silně členité pobřeží či ostrovní povaha), a umožnit tak podnikům, jež zde sídlí, předkládat návrhy.

1.7 Výbor opakuje svůj názor, který již v minulosti vyjádřil, že by měla být vypracována studie o strategiích „nulových zásob“ a „zásob v oběhu“ s cílem posoudit, zda podporují udržitelné druhy dopravy, či nikoli. Praxe „nulových zásob“ zvyšuje objem nákladů přepravovaných po silnici, což se projevuje na spotřebě energie a má dopad na ochranu životního prostředí. V této souvislosti je nutné prozkoumat celý zásobovací řetězec.

1.8 Podle EHSV je tedy nezbytné využít znalostí, jež firmy zabývající se silniční dopravou získaly, tím, že budou aktivně zapojeny do příslušných programů, jejichž cílem je převést část nákladů ze silniční na jiné druhy dopravy. Za tímto účelem bylo navrženo, aby tyto firmy byly průběžně informovány a byla jim poskytnuta pomoc, a mohly tak upravit modely, které si osvojily a používají ve svých pracovních procesech.

1.9 Výbor se domnívá, že jelikož všechny dostupné prostředky nebyly vyčerpány, Komise by měla zvážit, zda nenavýší strop pro financování (ze stávajících 35 % pro akce týkající se převodu na jiný druh dopravy, vnitrozemské vodní dopravy, zprostředkujících akcí, mořských dálnic a zamezení dopravy a 50 % v případě společných vzdělávacích akcí) na 50 %, resp. 75 %. Zdá se, že takovéto navýšení je v případě malých podniků nezbytné, neboť jejich fixní náklady v poměru k variabilním jsou ve srovnání s velkými podniky vyšší. Konkrétně v případě zprostředkujících akcí bylo navrženo zvýšit pomoc, a to ze 2 EUR na tunokilometr na 3, neboť jde o inovační řešení, která pozitivně ovlivní převod nákladní dopravy ze silniční na jiné druhy dopravy a projeví se také na veřejném mínění.

1.10 Výbor doporučuje, aby Komise vypracovala pro všechny uživatele a ve všech jazycích EU „evropské průvodce“, které budou obsahovat přehled všech intermodálních terminálů v Evropské unii s přesným popisem jejich vlastností, a podnikla rovněž veškeré kroky, jež jsou nezbytné pro zvýšení povědomí jak o způsobech financování, tak o výsledcích realizovaných projektů a výhodách, jež přinesly uživatelům, bez ohledu na to, zda se nacházejí uprostřed řetězce, či na jeho konci. Dále Výbor zastává názor, že Komise musí vypracovat konkrétní plány na podporu tohoto programu a na zvýšení povědomí o něm. Navrhuje jí, aby za tímto účelem společně pořádaly konference, informační dny a turné.

1.11 Výbor doporučuje prozkoumat, zda je možné zařadit mezi projekty způsobilé k financování z programu Marco Polo opatření, která zahrnují přepravu tekutých látek pomocí potrubí nebo dodávky plynu do překladišť či terminálů intermodální dopravy.

1.12 Výbor zdůrazňuje, že je zapotřebí podrobněji prozkoumat současnou situaci v odvětví námořní dopravy (vnitrozemská vodní doprava), neboť panuje názor, že kvůli roztržitosti trhu je zde přijetí intermodálních systémů obtížné. Důkazem toho je skutečnost, že opatření související s mořskými dálnicemi nebyla velmi populární (v roce 2007 bylo na toto téma předloženo jen 9 % návrhů a v roce 2008 4 %), v důsledku čehož jich bylo schváleno jen velmi málo, či dokonce žádný, jak se stalo v roce 2008.

1.13 Výbor se i nadále domnívá, že lhůta v délce 36 měsíců je pro akce na převod na jiné druhy dopravy až příliš krátká, a navrhuje prodloužit ji alespoň na 48 měsíců.

1.14 Výbor se domnívá, že je zapotřebí prozkoumat možnost, jak podporovat projekty vnitrostátního rozsahu zaměřené na zlepšení propagace intermodality a zvýšení převodu ze silniční na jiné druhy dopravy. Podle jeho názoru totiž mohou existovat místní opatření, jež se týkají pouze jednoho členského státu, ale z jejichž účinku by měli prospěch všichni uživatelé příslušných druhů dopravy, kteří by přes tuto zemi projížděli.

1.15 Výbor opakuje, že souhlasí s rozšířením pole působnosti tohoto programu na třetí země, bez ohledu na to, zda jsou kandidáty na členství v EU, či nikoli, a podotýká, že výdaje spojené s akcemi prováděnými na území těchto zemí z něj mohou být kryty pouze v případě, že příslušnému členskému státu přinesou okamžitý a měřitelný užitek.

1.16 Výbor se domnívá, že je zapotřebí co nejrychleji vydat přehled projektů, jež byly úspěšně završeny, a prostředků, které skutečně pomohly uspořít. Umožní to propagovat tento program a publikovat výsledky, k nimž až dosud vedl.

1.17 Výbor připomíná, že podle jeho názoru musí Komise vyzvat členské státy, aby vypracovaly přehled všech existujících sítí, jež jsou opuštěné či velmi málo využívané a které by mohly být obnoveny a využívány pro nákladní dopravu. Tento požadavek se týká zejména železničních tratí, ale také námořních a říčních dopravních cest. V rámci možností se tak budou moci sestavit itineráře, které budou ve srovnání se silniční dopravou kratší a budou více respektovat udržitelný rozvoj.

2. Obecné připomínky

2.1 Rekapitulace závěrů EHSV týkajících se programů „Marco Polo I“ a „Marco Polo II“.

2.1.1 Ve svých stanoviscích 842/2002 ze 17. a 18. července 2002 a 247/2005 z 9. března 2005 k návrhům nařízení o programech „Marco Polo I“ a „Marco Polo II“ Výbor poukázal na jejich slabiny a jelikož došel k závěru, že převedení na jiné způsoby dopravy, které si Evropská komise dala za cíl, nebude možné, navrhl doplnit do těchto programů konkrétní opatření. Obě stanoviska obsahovala konkrétně následující návrhy:

2.1.1.1 financovat s pomocí veřejných zdrojů infrastruktury umožňující převod na jiný druh dopravy (terminály, přístupy k nim atd.),

2.1.1.2 pověřit určitý řídicí výbor průběžným sledováním prováděných akcí, aby se v polovině programu „Marco Polo“ mohly provést vhodné změny,

2.1.1.3 povolit financování i těch projektů, v jejichž rámci jsou prováděny akce soustředěné jen na území jednoho členského státu, mohou-li sloužit všem uživatelům mezinárodní dopravy tranzitně projíždějícím přes dané území,

2.1.1.4 umožnit zahrnout do projektů, jež by mohly být z programu „Marco Polo“ financovány, akce, které zahrnují leteckou a potrubní dopravu, coby vedlejší druhy dopravy, pokud navazují na další druhy dopravy,

2.1.1.5 snížit prahové hodnoty pro podporu pro všechny akce,

2.1.1.6 prodloužit maximální lhůtu pro realizaci akcí na převod na jiný druh dopravy,

2.1.1.7 vypracovat pro všechny uživatele „Evropského průvodce“ všech multimodálních platform EU s jejich charakteristikami,

2.1.1.8 vytvořit zvláštní kategorii se sníženou minimální prahovou hodnotou ve výšce 500 000 EUR, vzhledem k tomu, že říční přepravu nelze porovnávat s námořní dopravou, kde požadované investice záleží na velikosti plavidel.

2.1.2 Výbor rovněž vyjádřil přání zapojit se společně s Komisí do diskuse o postupném ukončení praxe „nulové

zásoby“ a místo toho zavést praxi „zásoby v oběhu“ pro dodávky, jež nejsou vyloženy urgentní.

2.2 Hodnotící zpráva

Výbor se s povděkem seznámil s hodnocením, které Komise svěřila externímu expertovi⁽¹⁾, nicméně by rád zmínil několik aspektů, jímž nebyla věnována dostatečná pozornost:

— Počet předkládaných návrhů se neustále snižuje, a to z 92 v roce 2003 na 63 v roce 2004, 62 v roce 2005 a 48 v roce 2006, zatímco počet návrhů, jež jsou schváleny a financovány, je více méně stejný (12 až 15).

— Zajímavé je i zjištění, že k původně předpokládanému převodu na jiný druh dopravy nakonec došlo v 75 % financovaných projektů, v případě železniční výstavby dosáhla míra úspěšnosti 99 %, zatímco projekty týkající se vnitrozemní lodní dopravy byly ve srovnání s původním cílem úspěšné jen ze 45 %.

— Splněním cílů programu „Marco Polo I“ na 64 % bylo ze silnice na jiný druh dopravy převedeno jen 5,8 % celkového objemu nákladu přepravovaného tímto způsobem v rámci mezinárodní silniční dopravy v EU, což, celkově vzato, představuje poměrně malou změnu.

— Má se za to, že postup hodnocení návrhů, a to až po stádium podpisu smlouvy a včetně něj, je složitý, málo transparentní a časově velmi náročný, zejména ve fázi mezi zahájením jednání a okamžikem, kdy je daná smlouva podepsána. Všimněme si, že podle řady aktérů jsou sice kritéria pro výběr projektů jasná a transparentní, to však neplatí v případě postupu přidělování počtu bodů na základě těchto parametrů a definitivního návrhu vybraných projektů výstavby.

— Požadované minimální prahové hodnoty jsou pro malé a střední podniky velmi vysoké a nemotivují k zavedení nových způsobů intermodální dopravy. Tato situace vede k protežování několika projektů výstavby, které realizují velké společnosti, na úkor řady projektů malých a středních podniků. Důraz na malé a střední podniky by tedy mohl pomoci řešit dopravní přetížení silnic na místní a regionální úrovni.

— Vzhledem k nedostatku návrhů projektů předložených na základě výzvy k podání návrhů v oblasti mořských dálnic bylo navrženo, aby byl tento druh projektů výstavby sledován a aby byla podporována účast v nich.

— Doporučuje se, aby bylo více zdůrazněno přispění ke snížení dopravní neprůjezdnosti na silnicích.

⁽¹⁾ Hodnocení programu Marco Polo (2003–2006), Ecorys (pouze v angličtině): http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm).

3. Připomínky

EHSV lituje, že Komise nezohlednila většinu jeho návrhů, které vznesl ve svých dvou stanoviscích k tomuto tématu a jež – jak vyplývá ze závěrů externího hodnocení – by pomohly zlepšit efektivitu tohoto programu. Potěšilo jej však, že se jeho návrhy dočkaly uznání, byť trochu pozdě. Konkrétně by rád vznesl tyto připomínky:

3.1 Dne 1. března 2008 byla řízením programu pověřena Výkonná agentura pro konkurenceschopnost a inovace (EACI), která má na starosti i další programy Společenství. Výbor tento krok schvaluje, domnívá se však, že by jej měly provázet takové akce a iniciativy, které by snížily byrokratickou zátěž a přilákaly další případné zájemce o tuto podporu.

3.2 V souladu s postupem podle bodu 2 písm. d) přílohy I nařízení č. 1692/2006 Komise zdvojnásobí míru financování projektů z 1 EUR na 2 EUR na 500 zamezených nebo ze silnic převedených tunokilometrů. Výbor má za to, že zdvojnásobení této podpory je pro další rozvoj programu Marco Polo nezbytné, jelikož přínos ze snížení vnějších nákladů, omezení sociálních dopadů a vlivu na životní prostředí je několikanásobně vyšší než objem těchto finančních prostředků.

3.3 Umožnit, aby o financování mohly žádat jednotlivé podniky. Tím, že jednotlivé podniky budou moci samostatně předkládat projekty, se vyjasní a zjednoduší podmínky způsobilosti příjemců. Výbor s tímto opatřením souhlasí a opakuje, že je zapotřebí umožnit

předkládat projekty, které se týkají jen jednoho členského státu, neboť takový krok přispěje k omezení silniční dopravy.

3.4 Stanovit mimořádně nízké prahové hodnoty pro projekty na podporu vnitrozemské vodní dopravy. Bude stanovena zvláštní prahová hodnota pro projekty, jejichž cílem je převést nákladní dopravu ze silnic na vnitrozemskou vodní dopravu, a to následovně:

Druh projektu	Stávající prahové hodnoty		Navrhované prahové hodnoty
Vnitrozemská vodní doprava	—	—	17 milionů tunokilometrů

Výbor s potěšením konstatuje, že jeho návrhy týkající se snížení prahových hodnot způsobilosti, zejména v případě vnitrostátní vodní dopravy, byly nakonec přijaty a domnívá se, že tato změna zvýší zájem o předkládání projektů.

3.5 Hradit mikropodnikům výlohy spojené s přípravou návrhů. Mikropodnikům, jež jsou pro odvětví silniční a vnitrostátní vodní dopravy příznačné, budou paušálně propláceny výlohy spojené s přípravou návrhů s cílem podpořit je, aby se ucházely o financování. Výbor s údivem konstatuje, že nové nařízení nestanoví podporu pro malé podniky, jež by jim pomohla předkládat návrhy, přesto, že je navržena v analýze dopadů, která s ní počítá.

3.6 Snížit a zjednodušit prahové hodnoty způsobilosti projektů. Díky zjednodušení a snížení některých prahových hodnot se zvýší zájem o předkládání nových menších projektů, což pomůže splnit cíle programu. Toto opatření bude provedeno následovně:

Druh projektu	Stávající prahové hodnoty		Navrhované prahové hodnoty
Převod na jiný druh dopravy	250 milionů tunokilometrů	500 000 EUR	80 milionů tunokilometrů
Vnitrozemská vodní doprava	—	—	17 milionů tunokilometrů
Zprostředkující	—	2 miliony EUR	30 milionů tunokilometrů
Společné vzdělávání	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Mořské dálnice	1,25 miliard tunokilometrů	2,5 milionu EUR	250 milionů tunokilometrů
Zamezení dopravy	500 milionů tunokilometrů	1 milion EUR	80 milionů tunokilometrů

Vzhledem k tomu, že Výbor toto opatření navrhl, souhlasí tedy, aby byly prahové hodnoty způsobilosti navržených projektů sníženy a také aby byl tunokilometr stanoven za základ pro srovnávání různých návrhů.

3.7 Zrušit konkrétní prahovou hodnotu ve výši 10 % pro projekty, jejichž cílem je zamezit dopravě. Výbor souhlasí se zrušením výše uvedené prahové hodnoty a domnívá se, že toto opatření povede k předkládání více návrhů v této oblasti.

3.8 Zahmout dopravní prvek při výpočtu převodu na jiný druh dopravy. Výbor považuje návrh zohlednit vzdálenosti ujeté dopravním prostředkem za užitečný. Bude však zapotřebí prozkoumat, jak přednostně podporovat ty projekty, jež budou nejlépe využívat intermodální dopravu, jak je tomu

například v případě přepravy nedoprovázených nákladů na lodích typu Ro/Ro.

3.9 Možnost prodloužení délky trvání projektu o 6 měsíců, pokud příjemce svou žádost náležitě zdůvodní. Výbor s tímto návrhem souhlasí, neboť takové opatření může zvýšit jistotu příjemců tím, že jim zajistí podporu Společenství, které pokryje ztráty, jež jim vznikly při zahajování projektu.

3.10 Zjednodušit podmínky financování pomocných infrastruktur. Výbor souhlasí se zrušením prahových hodnot pro provádění projektů v oblasti pomocné infrastruktury a domnívá se, že toto zjednodušení odstraní omezení, jež byla zavedena zbytečně a bezdůvodně.

3.11 Zjednodušit správní procesy programu. Výbor jen vítá veškerá opatření, jež mají zlepšit procesy a zkrátit lhůty potřebné k vyřízení administrativních formalit pro každou poskytnutou pomoc, a to tím spíš, že dosavadní zkušenosti v této oblasti nejsou dobré. Aby se však mohl k této otázce vyjádřit fundovaněji, čeká na zprávu o zkušenostech subjektů, jež jsou do příslušných iniciativ zapojeni.

3.12 V čl. 5 odst. 2 byla vyškrtnuta druhá věta, jež zní: „Podmínky financování pomocných infrastruktur ve smyslu čl. 2 písm. h) jsou stanoveny v příloze II.“ Výbor tento návrh podporuje a domnívá se, že zmíněná praxe zkomplikovala úspěšnou realizaci návrhů, a to zejména těch, jejichž cílem bylo využívání mořských dálnic.

3.13 Celková podpora, která je vyčleněna na pomocnou infrastrukturu v podobě státní pomoci a finanční pomoci Společenství, je nižší

než 50 % způsobilých nákladů (toto ustanovení bylo zrušeno). Výbor má za to, že toto opatření je rozumné, a domnívá se, že vlády jednotlivých států se aktivněji zapojí do příslušných projektů.

3.14 Čl. 14 odst. 2 je upraven následovně: „Do 30. června 2011 Komise předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů hodnotící zprávu o výsledcích programu Marco Polo za období 2003–2009.“ Výbor má výhrady, pokud jde o výše navržený časový plán, neboť se domnívá, že nebudou-li na základě výše uvedené zprávy stanovena nápravná opatření, bylo by vhodnější prodloužit zmíněnou lhůtu tak, aby navržené nařízení mohlo být posouzeno zevrubněji.

V Bruselu dne 24. března 2009.

Předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI
