

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα: «Πρόταση για Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών ("Marco Polo II")»

COM(2008) 847 τελικό — 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Στις 12 Φεβρουαρίου 2009, και σύμφωνα με τα άρθρα 71(1) και 80(2) της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα:

«Πρόταση για κανονισμό (ΕΚ) αριθ. .../2008 του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος Marco Polo για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών ("Marco Polo II")»

Στις 13 Ιανουαρίου 2009, το Προεδρείο της ΕΟΚΕ ανέθεσε στο ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», την προετοιμασία των σχετικών εργασιών.

Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα των εργασιών που πρέπει να διεκπεραιωθούν, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε τον κ. ΛΙΟΛΙΟ ως γενικό εισηγητή κατά την 452η σύνοδο ολομέλειάς της, που πραγματοποιήθηκε στις 24 και 25 Μαρτίου 2009 (συνεδρίαση της 24ης Μαρτίου 2009), και υιοθέτησε με 97 ψήφους υπέρ και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ δηλώνει την υποστήριξη στην πολιτική που έχει χαράξει η Επιτροπή προκειμένου να καταστεί δυνατή η μετατόπιση της αναπόφευκτης και προβλέψιμης αύξησης των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, από το οδικό δίκτυο προς άλλα μέσα μεταφορών, τονίζοντας ταυτόχρονα την έλλειψη, ορισμένες φορές, φιλόδοξων σχεδίων ή την ανεπάρκεια των διαθέσιμων πόρων.

1.2 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα τροποποίησης του κανονισμού, δηλαδή:

1.2.1 Της ανάθεσης διαχείρισης του προγράμματος στον Εκτελεστικό Οργανισμό για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI).

1.2.2 Την μείωση και απλούστευση των ορίων επιλεξιμότητας έργων.

1.2.3 Τον διπλασιασμό της μέγιστης έντασης χρηματοδότησης από 1 σε 2 ευρώ ανά 500 τονοχιλιόμετρα αποφυγής ή μετατόπισης από το οδικό δίκτυο.

1.2.4 Τον ορισμό εξαιρετικά χαμηλού ορίου για έργα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

1.2.5 Την δυνατότητα σε μεμονωμένες επιχειρήσεις να υποβάλουν αίτηση για χρηματοδοτική στήριξη.

1.2.6 Την κατάργηση του συγκεκριμένου ορίου 10 % για έργα αποφυγής της κυκλοφορίας.

1.2.7 Τον συνυπολογισμό του στοιχείου μεταφορών στους υπολογισμούς αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών.

1.2.8 Την απλούστευση των όρων χρηματοδότησης για επικουρική υποδομή.

1.3 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι το πρόγραμμα Marco Polo δεν πετυχαίνει πλήρως τους αρχικώς τιδέμενους σκοπούς του με αποτέλεσμα να υπολειπεται. Ειδικά θεωρεί ότι ο προϋπολογισμός που έχει διατεθεί (σ.σ. € 60εκ) είναι δυνατόν να μην επαρκέσει για την μεταστροφή 25 δις τονοχιλιόμετρων. Λαμβάνοντας υπ όψιν το σημαντικό όφελος ύψους € 9,15 Εξωτερικού Κόστους, θεωρεί ότι αξίζει μεγαλύτερης προσοχής η εξεύρεση των αναγκαίων πόρων για την μεταστροφή όσο το δυνατόν περισσότερων τονοχιλιόμετρων και η επίτευξη των αρχικώς τεθέντων στόχων. Σε κάθε περίπτωση γίνεται αντιληπτό ότι το Κόστος Ευκαιρίας προς το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο είναι πολλαπλάσιο της άμεσης χρηματοδότησης προς τις επιχειρήσεις. Όπως τόνισε και στη γνωμοδότηση 842/2002 και στην 247/2005, η ΕΟΚΕ κρίνει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει κατά τη διάρκεια του προγράμματος αναθεώρηση αυτού του προϋπολογισμού προς τα άνω για να υπάρχουν συμπληρωματικοί χρηματοδοτικοί πόροι εάν τα κατάλληλα σχέδια δράσεων που θα υποβληθούν είναι περισσότερα απ' όσα προβλέπονται.

1.4 Η ΕΟΚΕ διαπίστωσε προς έκπληξη της ότι η υποστήριξη και η αποζημίωση των μικρών επιχειρήσεων στην υποβολή προτάσεων αν και προτάθηκε και αναφέρεται στην Εκτίμηση των Επιπτώσεων, εν τούτοις δεν προβλέπεται στον νέο Κανονισμό. Εκφράζει την λύπη της για την μη υιοθέτηση της σύστασης αυτής και παράλληλα προτείνει την επέκταση του μέτρου αυτού και στις μικρές επιχειρήσεις καθώς θεωρεί ότι συντρέχουν οι ίδιοι λόγοι και η προετοιμασία τέτοιων προτάσεων αποτελεί σημαντική δαπάνη για αυτές τις εταιρείες.

1.5 Η ΕΟΚΕ χαιρετίζει την διάθεση μείωσης του χρόνου έγκρισης και χρηματοδότησης των προτάσεων που η Επιτροπή φαίνεται να έχει. Εν τούτοις θεωρεί ότι σε ένα γρήγορα εξελισσόμενο επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου ο χρόνος αντίδρασης στις εξελίξεις της αγοράς είναι καθοριστικής σημασίας, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία για την περαιτέρω μείωση της διάρκειας αξιολόγησης, έγκρισης και ενίσχυσης του κάθε έργου μέσα από διάφορες ενέργειες, όπως της προ-αξιολόγησης προτάσεων, της προτυποποίησης μέρους της αξιολόγησης.

1.6 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η γεωγραφική κατανομή των προτάσεων που έχουν κατατεθεί και χρηματοδοτηθεί δεν ήταν άριστη με αποτέλεσμα να μην συμβάλει τόσο στους σκοπούς της Ε.Ε. όσο και στην αναγκαία προώθηση των διατροφικών μεταφορών ισόρροπα στα κράτη μέλη της Ε.Ε. Γι' αυτόν τον λόγο προτείνει την περαιτέρω προώθηση του έργου λαμβάνοντας υπόψη τα προβλήματα των χωρών του Νότου και των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου. Επιπλέον, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να ληφθούν υπ όψιν οι εγγενείς αδυναμίες ορισμένων χωρών (όπως η έλλειψη εκτενούς σιδηροδρομικού δικτύου, η μεγάλη ακτογραμμή, η νησιωτικότητα, κλπ) ούτως ώστε να δοθεί η δυνατότητα στις επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες να υποβάλλουν προτάσεις.

1.7 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την πρότερη τοποθέτηση της και πιστεύει ότι πρέπει να διενεργηθεί μελέτη σχετικά με τις πολιτικές Μηδενικών Αποθεμάτων και Κυκλοφορούντων Αποθεμάτων ούτως ώστε να αναλυθούν οι επιπτώσεις αυτών στην προώθηση ή μη βιώσιμων μέσων μεταφοράς. Η πρακτική του μηδενικού αποθέματος ευνοεί τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές το οποίο έχει επιπτώσεις στην κατανάλωση ενέργειας και στην προστασία του περιβάλλοντος. Σε αυτό το πλαίσιο πρέπει να εξεταστεί ολόκληρη η Εφοδιαστική Αλυσίδα.

1.8 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να αξιοποιηθεί η γνώση των επιχειρήσεων οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω της ενεργούς συμμετοχής τους σε αντίστοιχα προγράμματα μεταφοράς φορτίων από τον δρόμο σε άλλα μέσα. Προς αυτό, προτείνεται η συνεχής ενημέρωση αυτών των φορέων και η ενίσχυση τους για αλλαγή των χρησιμοποιούμενων μοντέλων παραγωγικής διαδικασίας που έχουν υιοθετήσει.

1.9 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στον βαθμό που δεν έχουν αξιοποιηθεί όλοι οι διαθέσιμοι πόροι, θα πρέπει η Επιτροπή να εξετάσει την αύξηση του ανώτατου ορίου χρηματοδότησης (από το υφιστάμενο 35 % για Δράσεις Μετατόπισης μεταφορών, Εσωτερικών Πλωτών Μεταφορών, Καταλυτικές, Θαλασσιών Αρτηριών και Αποφυγής Κυκλοφορίας και 50 % για Κοινή διδαχή σε 50 % και 75 % αντίστοιχα). Αυτό θεωρείται αναγκαίο για τις μικρές επιχειρήσεις οι οποίες έχουν μεγαλύτερα σταθερά κόστη σε σχέση με τα μεταβλητά έξοδα έναντι των μεγάλων επιχειρήσεων. Ειδικά δε για τις Καταλυτικές Δράσεις, η ΕΟΚΕ προτείνει την αύξηση της ενίσχυσης από 2 € / tkm σε 3 €/tkm, μια και αποτελούν καινοτόμες λύσεις και θα επηρεάσουν θετικά την μεταφορά εμπορευμάτων από τον δρόμο σε άλλα μέσα και θα επηρεάσουν την κοινή γνώμη.

1.10 Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να καταρτίσει για όλους τους χρήστες περισσότερους του ενός «ευρωπαϊκών οδηγών» σε

όλες τις γλώσσες της ΕΕ όλων των πολυτροπικών σταθμών (inter-modal terminals) της ΕΕ με τα χαρακτηριστικά τους αλλά και να προβεί σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες για να αυξήσει την αναγνωρισιμότητα τόσο του χρηματοδοτικού μηχανισμού όσο και των αποτελεσμάτων των έργων και των ωφελειών για τους ενδιαμέσους και για τους τελικούς χρήστες. Επιπρόσθετα, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η Επιτροπή πρέπει να καταρτίσει συγκεκριμένα σχέδια προώθησης και αύξησης της αναγνωρισιμότητας του Προγράμματος. Προς αυτό το στόχο, η ΕΟΚΕ προτείνει την συνδιοργάνωση με την Επιτροπή συνεδρίων, ημερίδων ευαισθητοποίησης και roadshows.

1.11 Η ΕΟΚΕ συστήνει να διερευνηθεί η δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη στα επιλέξιμα έργα του προγράμματος «Marco Polo» δράσεις που συμπεριλαμβάνουν τις μεταφορές ρευστών υλών μέσω σωληναγωγού ή αγωγού αερίου, προς σταθμούς μεταφόρτωσης / σταθμούς συνδυασμένων μεταφορών.

1.12 Η ΕΟΚΕ τονίζει ότι πρέπει να αναλυθεί διεξοδικότερα η υφιστάμενη κατάσταση στον τομέα των Θαλασσιών Μεταφορών (Πλωτές και Εσωτερικών Υδάτων), μια και η υιοθέτηση διατροφικών συστημάτων κρίνεται δυσχερής λόγω του κατακερματισμού της αγοράς. Ενδεικτικό αυτής της κατάστασης είναι ότι οι Δράσεις Θαλασσιών Διαδρόμων δεν αποτέλεσαν σημαντικό πόλο έλξης (9 % των προτάσεων το 2007 και 4 % των προτάσεων το 2008) με αποτέλεσμα να εγκριθούν λίγες ή/και καμία απολύτως πρόταση (όπως το 2008).

1.13 Η ΕΟΚΕ. Εμμένει στην άποψη ότι η συγκεκριμένη προθεσμία των 36 μηνών είναι υπερβολικά σύντομη για τις δράσεις στροφής προς άλλα μεταφορικά μέσα και προτείνει την αύξηση του κατώτατου ορίου στους 48 μήνες.

1.14 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα ενίσχυσης έργων εθνικής εμβέλειας με σκοπό την βελτίωση της αποδοχής της διατροφικότητας και την μεταφοράς φορτίων από τον δρόμο προς άλλες οδούς. Πράγματι, η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι ενδέχεται να υπάρξουν τοπικές δράσεις που να αφορούν ένα μόνο κράτος, αλλά των οποίων ο αντίκτυπος θα ωφελούσε κάθε χρήστη των σχετικών τρόπων μεταφοράς που διέρχεται από το συγκεκριμένο κράτος.

1.15 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την επιδοκίμασία σχετικά με την διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής προς τρίτες χώρες (είτε πρόκειται για υποψήφια ή μη υποψήφια κράτη μέλη) και παρατηρεί ότι οι δαπάνες των δράσεων που πραγματοποιούνται πάνω στις επικράτειες αυτές δεν θα πρέπει να καλύπτονται από το πρόγραμμα παρά μόνο στις περιπτώσεις που οι ωφέλειες είναι άμεσες και μετρήσιμες προς συγκεκριμένη χώρα μέλος της ΕΕ.

1.16 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να δημοσιοποιηθεί ένας απολογισμός των σχεδίων που υλοποιήθηκαν με επιτυχία και των πόρων που εξοικονομήθηκαν πραγματικά μέσα από τα ενισχυόμενα έργα το συντομότερο δυνατό. Αυτή η ενέργεια θα δώσει την δυνατότητα προώθησης του προγράμματος και διάχυσης των μέχρι τούδε αποτελεσμάτων.

1.17 Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την άποψη της ότι η Επιτροπή πρέπει να καλέσει τα κράτη μέλη να προβούν στην καταγραφή όλων των δυνατοτήτων αποκατάστασης των υφιστάμενων, εγκαταλειμμένων δικτύων ή δικτύων με μειωμένη χρήση, ώστε να αξιοποιηθούν για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Το αίτημα αυτό αφορά ιδιαίτερα το σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά και το δίκτυο θαλάσσιων και πλωτών μεταφορών, ώστε να καταστεί δυνατή, στο μέτρο του δυνατού, η εφαρμογή συντομότερων και ευνοϊκότερων λύσεων από τις οδικές μεταφορές, όσον αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξη.

2. Γενικές Παρατηρήσεις

2.1 Υπενθύμιση των συμπερασμάτων της ΕΟΚΕ για τα Προγράμματα Marco Polo I και Marco Polo II

2.1.1 Στη γνωμοδότηση 842/2002 της 17ης και 18ης Ιουλίου 2002 και στην γνωμοδότηση 247/2005 της 9ης Μαρτίου 2005 για την πρόταση κανονισμού «Marco Polo I» και «Marco Polo II», είχε επισημάνει τις αδυναμίες και είχε κρίνει ότι το πρόγραμμα δεν θα επιτρέψει να επιτευχθεί ο στόχος της στροφής προς άλλα μέσα μεταφοράς που έχει ορίσει η Επιτροπή και πρότεινε να συμπληρωθεί το πρόγραμμα με συγκεκριμένα μέτρα. Μεταξύ άλλων, στις γνωμοδοτήσεις 842/2002 και 247/2005 περιλαμβάνονται οι εξής προτάσεις:

2.1.1.1 Χρηματοδότηση με δημόσιους πόρους των υποδομών για τη στροφή προς άλλα μέσα μεταφοράς (τερματικοί σταθμοί, προσβάσεις κλπ.).

2.1.1.2 Ανάθεση σε μία διαχειριστική επιτροπή της συνεχούς παρακολούθησης των ανειλημμένων δράσεων, ώστε στο ενδιάμεσο της διάρκειας του προγράμματος «Marco Polo» να γίνουν οι κατάλληλες προσαρμογές.

2.1.1.3 Καθιέρωση της δυνατότητας χρηματοδότησης έργων που περιλαμβάνουν τοπικές δράσεις ακόμη και στην επικράτεια ενός μόνο κράτους μέλους, εφόσον ο αντίκτυπός τους θα είναι επωφελής σε όλους τους χρήστες διεθνών μεταφορών που διέρχονται από την περιοχή αυτή.

2.1.1.4 Πρόβλεψη της δυνατότητας να λαμβάνονται υπόψη στα επιλέξιμα έργα του προγράμματος «Marco Polo» δράσεις που συμπεριλαμβάνουν επικουρικά αεροπορικές μεταφορές και τις μεταφορές μέσω σωληναγωγού, αν συνδέονται με άλλους τρόπους μεταφοράς.

2.1.1.5 Μείωση του ελαχίστου ορίου παρέμβασης για κάθε δράση.

2.1.1.6 Αύξηση της ανώτατης προθεσμίας για τις δράσεις στροφής προς άλλα μεταφορικά μέσα

2.1.1.7 Να καταρτιστεί για όλους τους χρήστες ένας «ευρωπαϊκός οδηγός» όλων των πολυτροπικών σταθμών της ΕΕ με τα χαρακτηριστικά τους.

2.1.1.8 Να δημιουργηθεί μια ειδική κατηγορία με ελάχιστο όριο ύψους 500 000 ευρώ μια και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές δεν

μπορούν να συγκριθούν με τις θαλάσσιες μεταφορές για τις οποίες απαιτούνται επενδύσεις ύψους ανάλογου με το μέγεθος των πλοίων.

2.1.2 Η ΕΟΚΕ είχε επίσης δηλώσει την επιθυμία της να συμμετάσχει από κοινού με την Επιτροπή σε μια μελέτη σχετικά με την σταδιακή εγκατάλειψη της πρακτικής του «μηδενικού αποθέματος» και την υιοθέτηση της πρακτικής του «κυκλοφορούντος αποθέματος», όταν η παράδοση δεν είναι απολύτως επείγουσα.

2.2 Έκθεση Αξιολογητή

Η ΕΟΚΕ είδε με ικανοποίηση την αξιολόγηση που ανέθεσε η Επιτροπή σε ανεξάρτητο εκτιμητή⁽¹⁾ και επιθυμεί να καταγράψει ορισμένα σημεία τα οποία δεν αναφέρθηκαν σε έκταση στην Αιτιολογική Έκθεση.

— Οι προτάσεις που υποβάλλονται είναι συνεχώς μειούμενες (από 92 το 2003 σε 63 το 2004, 62 το 2005 και 48 το 2006) ενώ οι προτάσεις που εγκρίνονται και χρηματοδοτούνται είναι σχεδόν σταθερές στις 12 – 15.

— Παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός ότι από τα χρηματοδοτούμενα έργα υλοποιείται τελικώς το 75 % της αρχικώς εκτιμώμενης από αυτών μετατόπισης των μεταφορών, με τα έργα που αφορούν τον σιδηρόδρομο να έχουν επιτυχία στο 99 % ενώ τα έργα σχετιζόμενα με εσωτερική ναυσιπλοΐα επιτυγχάνουν σε ποσοστό μόλις 45 % του αρχικού στόχου.

— Η πραγματοποίηση 64 % μετατόπισης εμπορευμάτων του προγράμματος Marco Polo I από τον δρόμο αποτελεί μόλις το 5,8 % του συνολικά διακινούμενου οδικώς φορτίου σε επίπεδο διεθνών οδικών μεταφορών της Ένωσης, το οποίο αποτελεί αρκετά μικρή αλλαγή συνολικά.

— Η διαδικασία αξιολόγησης των προτάσεων έως και την φάση υπογραφής της σύμβασης θεωρήθηκε πολύπλοκη, μη διαφανής και αρκετά χρονοβόρα (ειδικά το διάστημα μεταξύ διαπραγματεύσεων και υπογραφής σύμβασης). Σημειώνεται ότι πολλοί θεωρούν ότι τα κριτήρια επιλογής των έργων είναι ξεκάθαρα και διαφανή σε αντίθεση με την διαδικασία του καθορισμού της βαθμολογίας επί των κριτηρίων και της τελικής πρότασης περί των επιλεχθέντων έργων.

— Τα ελάχιστα όρια είναι ιδιαίτερα υψηλά για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις και δεν είναι ελκυστικά για την έναρξη νέων διατροπικών μεταφορών. Αποτέλεσμα αυτής τη κατάστασης είναι να ευνοούνται λίγα μεγάλα έργα μεγάλων επιχειρήσεων, έναντι πολλών έργων μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Επομένως μια στοχευμένη προσέγγιση για Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις είναι δυνατόν να συνεισφέρει στην καταπολέμηση της οδικής συμφόρησης σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο.

— Λόγω της απουσίας προτεινόμενων έργων στην πρόσκληση για Θαλάσσιες Αρτηρίες, προτείνεται η παρακολούθηση τέτοιων έργων και η υποστήριξη συμμετοχής σε αυτά.

— Το σκέλος της συνεισφοράς της μείωσης της οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης, προτείνεται να γίνει πιο εμφανής.

⁽¹⁾ Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006), Ecorys, Πηγή (μόνο στην Αγγλική γλώσσα): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm

3. Παρατηρήσεις

Η ΕΟΚΕ λυπάται για το ότι η Επιτροπή δεν έλαβε υπ όψιν τις περισσότερες των προτάσεων που έγιναν στις δύο σχετικές γνωμοδοτήσεις της και οι οποίες θα είχαν συνεισφέρει στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του προγράμματος όπως προκύπτει και από τη εξωτερική αξιολόγηση και χαιρετίζει την υποστήριξη των προτάσεων της αυτών έστω και καθυστερημένα. Ειδικότερα η ΕΟΚΕ τοποθετείται ως εξής:

3.1 «Από την 1.3.2008 η διαχείριση του προγράμματος έχει ανατεθεί στον Εκτελεστικό Οργανισμό για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI), όπως και άλλα κοινοτικά προγράμματα»: Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτήν την δράση αυτήν, η οποία όμως θα πρέπει να συνοδεύεται από όλες εκείνες τις δραστηριότητες και πρωτοβουλίες οι οποίες θα μειώσουν την γραφειοκρατία και θα προσελκύσουν δυναμικούς φορείς προς ενίσχυση.

3.2 «Σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο παράρτημα I, σημείο 2, στοιχείο δ) του κανονισμού 1692/2006, η Επιτροπή θα διπλασιάζει τη μέγιστη ένταση χρηματοδότησης από 1 σε 2 ευρώ ανά 500 τονοχλιόμετρα αποφυγής ή μετατόπισης από το οδικό δίκτυο. » Η ΕΟΚΕ θεωρεί τον διπλασιασμό της ενίσχυσης αναγκαίο για την περαιτέρω προώθηση του προγράμματος, στον βαθμό που το κοινωνικό όφελος από την μείωση του εξωτερικού κόστους και των κοινωνικών & περιβαλλοντικών συνεπειών υπερβαίνει πολλαπλάσια του ύψους της χρηματοδότησης αυτής.

3.3 «Δυνατότητα σε μεμονωμένες επιχειρήσεις να υποβάλουν αίτηση για χρηματοδοτική στήριξη. Η δυνατότητα υποβολής έργων από μία μεμονωμένη επιχείρηση αποσαφηνίζει και απλουστεύει τους όρους επιλεξιμότητας των δικαιούχων». Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτήν την δράση και επαναλαμβάνει ότι πρέπει να δοθεί η

δυνατότητα ένταξης έργων που περιλαμβάνουν ένα μόνο κράτος στον βαθμό που αυτό θα επιφέρει μείωση των οδικών μεταφορών.

3.4 «Ορισμός εξαιρετικά χαμηλού ορίου για έργα μεταφορών εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Δημιουργείται ένα συγκεκριμένο χαμηλότερο όριο για έργα που έχουν στόχο τη μετατόπιση των εμπορευμάτων από τις οδικές αρτηρίες στην εσωτερική ναυσιπλοΐα ως εξής:

Τύπος Έργου	Υφιστάμενα Όρια		Προτεινόμενα Όρια
	Δ/Υ	Δ/Υ	
Εσωτερικές Πλωτές Μεταφορές	Δ/Υ	Δ/Υ	17 εκ tkm

Η ΕΟΚΕ χαιρείται που επιτέλους γίνονται αποδεκτές οι προτάσεις της για την μείωση των ορίων επιλεξιμότητας ειδικά δε για τις Εσωτερικές Πλωτές Μεταφορές και θεωρεί ότι αυτό θα συμβάλει στην προσέλκυση περισσότερων προτάσεων.

3.5 «Επιστροφή των δαπανών προετοιμασίας της πρότασης στις πολύ μικρές επιχειρήσεις. Για την ενίσχυση των αιτήσεων από πολύ μικρές επιχειρήσεις, οι οποίες είναι χαρακτηριστικές για τον τομέα των οδικών μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, θα παρέχεται κατ' αποκοπή απόδοση των δαπανών προετοιμασίας της πρότασης»: Η ΕΟΚΕ διαπίστωσε προς έκπληξη της ότι η υποστήριξη των μικρών επιχειρήσεων στην υποβολή προτάσεων αν και προτάθηκε και αναφέρεται στην Εκτίμηση των Επιπτώσεων, εν τούτοις δεν προβλέπεται στον νέο Κανονισμό.

3.6 «Μείωση και απλούστευση των ορίων επιλεξιμότητας έργου. Η απλούστευση και μείωση ορισμένων ορίων θα αποφέρει πρόσθετα μικρότερα έργα και θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων του προγράμματος. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Τύπος Έργου	Υφιστάμενα Όρια		Προτεινόμενα Όρια
	250 εκ tkm	€ 500 000	
Μετατόπιση των μεταφορών	250 εκ tkm	€ 500 000	80 εκ tkm
Εσωτερικές Πλωτές Μεταφορές	Δ/Υ	Δ/Υ	17 εκ tkm
Καταλυτική	Δ/Υ	€ 2 εκ	30 εκ tkm
Κοινή διδαχή	Δ/Υ	€ 250 000	€ 250 000
Θαλάσσιες αρτηρίες	1.25 δις tkm	€ 2 5 εκ	250 εκ tkm
Αποφυγή της κυκλοφορίας	500 εκ tkm	€ 1 εκ	80 εκ tkm

Η ΕΟΚΕ είχε προτείνει και κατ' επέκταση συμφωνεί με την μείωση των ορίων επιλεξιμότητας των προτεινόμενων έργων καθώς και με την υιοθέτηση των τονοχλιομέτρων ως βάση σύγκρισης των διαφόρων προτάσεων.

3.7 «Κατάργηση του συγκεκριμένου ορίου 10 % για έργα αποφυγής της κυκλοφορίας»: Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άρση του ως άνω ορίου και εκτιμά ότι θα προσελκύσει περισσότερες σχετικές προτάσεις.

3.8 «Συνυπολογισμός του στοιχείου μεταφορών στους υπολογισμούς αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών»: Η ΕΟΚΕ θεωρεί χρήσιμη την πρόταση συνυπολογισμού των διανυόμενων αποστάσεων του μεταφορικού μέσου. Πρέπει εν τούτοις να μελετηθεί πως θα ευνοηθούν οι προτάσεις αυτές οι οποίες αξιοποιούν

καλύτερα τις διατροφικές μεταφορές όπως για παράδειγμα με την αποστολή ασυνόδευτων φορτίων με Ro-Ro.

3.9 «Παροχή έκτακτης παράτασης 6 μηνών της διάρκειας έργου με επαρκή αιτιολόγηση από τον δικαιούχο». Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την παραπάνω πρόταση καθώς το μέτρο αυτό μπορεί να καθησυχάσει τους δικαιούχους ότι οι απώλειες που αντιμετώπισαν κατά το ξεκίνημα θα αποζημιωθούν από την κοινοτική συνεισφορά.

3.10 «Απλούστευση των όρων χρηματοδότησης για επικουρική υποδομή». Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άρση των ορίων ολοκλήρωσης των έργων επικουρικής υποδομής και εκτιμά ότι αυτή η απλούστευση αναρρεί τους περιορισμούς που είχαν τεθεί χωρίς χρησιμότητα και αιτιολόγηση.

3.11 «Απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών του προγράμματος»: Η ΕΟΚΕ επικροτεί όλες τις ενέργειες που βελτιώνουν τις διαδικασίες και μειώνουν τους χρόνους ολοκλήρωσης των διοικητικών θεμάτων κάθε ενίσχυσης καθώς η μέχρι σήμερα εμπειρία είναι αρνητική. Παρ' όλ' αυτά αναμένει σχετική ανατροφοδότηση από την εμπειρία των συμμετεχόντων για να εκφέρει ασφαλέστερη άποψη.

3.12 «Στο Άρθρο 5, παράγραφος 2, διαγράφεται η δεύτερη πρόταση ... "Οι όροι χρηματοδότησης για βοηθητικές υποδομές κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο η) καθορίζονται στο παράρτημα II"»: Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτήν την πρόταση και θεωρεί ότι η συγκεκριμένη πρακτική δημιουργούσε προβλήματα στην επιτυχή υλοποίηση προτάσεων ειδικά αυτών που στόχευαν στην χρήση Θαλασσιών Μέσων Μεταφοράς.

3.13 «Η συνολική ενίσχυση η οποία χορηγείται υπό μορφή κρατικής ενίσχυσης και κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής για

βοηθητικές υποδομές δεν υπερβαίνει το 50 % του επιλέξιμου κόστους» καταργείται. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ορθή την συγκεκριμένη δράση και εκτιμά ότι οι εθνικές κυβερνήσεις θα αναλάβουν πιο ενεργό μέρος σε σχετικά έργα.

3.14 «Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται ακολούθως: "Η Επιτροπή υποβάλλει, έως τις 30 Ιουνίου 2011, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων που θα έχουν επιτευχθεί με το πρόγραμμα Marco Polo κατά την περίοδο 2003-2009"»: Η ΕΟΚΕ εκφράζει επιφυλάξεις με την ως άνω προτεινόμενη ημερομηνία καθώς θεωρεί ότι στο βαθμό που η ως άνω έκθεση δεν θα χρησιμοποιηθεί για την λήψη διορθωτικών μέτρων στο υφιστάμενο πρόγραμμα θα ήταν πιο σωστό να υπάρχει περισσότερος χρόνος για πληρέστερη αξιολόγηση του τροποποιημένου κανονισμού.

Βρυξέλλες, 24 Μαρτίου 2009

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Mario SEPI
