

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o .../2008, annettu [...] päivänä [...]kuuta [...], toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (Marco Polo II) annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1692/2006 muuttamisesta

KOM(2008) 847 lopullinen – 2008/0239 COD

(2009/C 228/18)

Neuvosto päätti 12. helmikuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 71 artiklan 1 kohdan sekä 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

”Ehdotus – Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o .../2008, annettu [...] päivänä [...]kuuta [...], toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (Marco Polo II) annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1692/2006 muuttamisesta”

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean työvaliokunta päätti 13. tammikuuta 2009 antaa asian valmistelun ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaoston tehtäväksi.

Asian kiireellisyys vuoksi Euroopan talous- ja sosiaalikomitea nimesi 24. – 25. maaliskuuta 2009 pitämässään 452. täysistunnossa (maaliskuun 24. päivän kokouksessa) yleisesittelijäksi Nikolaos LIOLIOSin ja hyväksyi seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 97 ääntä puolesta 3:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK kannattaa komission politiikkaa, jonka tavoitteena on siirtää rahtikuljetusten väistämätön ja ennustettavissa oleva kasvu tieliikenteestä muihin kuljetusmuotoihin. Samalla komitea kuitenkin korostaa riittävän kunnianhimoisten tavoitteiden puutetta sekä käytettävissä olevien varojen riittämättömyyttä.

1.2 ETSK kannattaa ehdotettuja toimenpiteitä asetukseen tarkistamiseksi. Ne ovat seuraavat:

1.2.1 Annetaan ohjelman hallinnointi kilpailukyvyyn ja innovoinnin toimeenpanoviraston (EACI) vastuulle.

1.2.2 Alennetaan ja yksinkertaistetaan hankkeisiin sovellettavia kelpoisuuskynnnyksiä.

1.2.3 Kaksinkertaistetaan tuen enimmäismäärä 1 eurosta 2 euroon 500:aa vältettyä tai maanteiltä pois siirrettyä tonnikilometriä kohden.

1.2.4 Luodaan erillinen alhainen kynnyks, jota sovelletaan sisävesiliikennehankkeisiin.

1.2.5 Sallitaan yksittäisten yritysten hakea tukea.

1.2.6 Poistetaan liikenteen välttämistöimiin sovellettava 10 prosentin erityiskynnyks.

1.2.7 Huomioidaan kuljetusyksikkö liikennemuotosiirtymän laskennassa.

1.2.8 Yksinkertaistetaan täydentävään infrastruktuuriin sovellettavia rahoitusehtoja.

1.3 ETSK katsoo, ettei Marco Polo -ohjelmalla ole täysin saavutettu sille alun perin asetettuja tavoitteita. Sen vuoksi ohjelma on jäänyt vajaakäyttöön. Komitea pitää erityisesti mahdollisena, etteivät ohjelman käyttöön osoitetut määrärahat (yhteensä 60 miljoonaa euroa) riitä 25 miljardin tonnikilometrin suuruisen liikennemuotosiirtymän aikaansaamiseen. Kun otetaan huomioon ulkoisissa kustannuksissa saavutettava merkittävä 9,15 euron säästö, komitean mielestä kannattaa kiinnittää nykyistä enemmän huomiota tarvittavien varojen löytämiseen mahdollisimman suuren tonnikilometrimäärän siirtämiseksi sekä alun perin asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen. Joka tapauksessa on helposti ymmärrettävissä, että koko yhteiskuntaan kohdistuvat vaihtoehtokustannukset ovat moninkertaiset yrityksille annettavaan suoraan rahoitukseen verrattuna. Kuten komitea toteaa lausunnoissaan CES 842/2002 ja CESE 247/2005, komission tulisi varata mahdollisuus ehdottaa ohjelmakauden aikana talousarvion lisäystä lisärahoituksen saamiseksi, jos hankkeiden määrä osoittautuu ennakoitua suuremmaksi.

1.4 ETSK panee hämmästyneenä merkille, ettei mikroyritysten tukemisesta säädetä uudessa asetuksessa, vaikka sitä ehdotetaan ja se mainitaan vaikutusten arvioinnissa. Komitea on pahoillaan, ettei sen antamaa asiaa koskevaa suositusta ole otettu huomioon. Komitea ehdottaa samalla kyseisen toimenpiteen laajentamista kattamaan myös pienet yritykset, koska komitean mielestä samat perustelut pätevät myös niihin ja koska tällaisten ehdotusten laatimisesta aiheutuu pienille yrityksille merkittäviä kustannuksia.

1.5 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio näyttää olevan valmis lyhentämään ehdotusten hyväksymiseen ja rahoituksen aloittamiseen tarvittavaa aikaa. Komitea katsoo kuitenkin, että nopeasti muuttuvassa liiketoimintaympäristössä, jossa nopea reagoiminen markkinakehitykseen on ratkaisevan tärkeää, on kiinnitettävä erityishuomiota yksittäisten hankkeiden arvioimiseen, hyväksymiseen ja tukemiseen tarvittavan ajan lyhentämiseen entisestään eri toimenpiteiden, kuten ehdotusten ennakoarvioinnin ja arviointiprosessin osittaisen standardoinnin avulla.

1.6 ETSK:n mielestä ehdotettujen ja rahoitusta saaneiden hankkeiden maantieteellinen jakauma ei ole ollut paras mahdollinen, mikä ei ole edistänyt EU:n tavoitteita eikä palvellut tarvetta tukea intermodaalikuljetuksia tasapainoisesti unionin jäsenvaltioissa. Sen vuoksi komitea ehdottaa, että hankkeen jatkokehityksen yhteydessä kiinnitetään erityishuomiota eteläisten maiden ja Välimeren rannikkoalueiden ongelmiin. ETSK katsoo lisäksi, että on otettava huomioon eräiden maiden luontaiset heikkoudet (kuten kattavan rautatieverkon puuttuminen, pitkä rantaviiva, saarten suuri määrä jne.), jotta kyseisiin maihin sijoitustuneilla yrityksillä on mahdollisuus tehdä ehdotuksia.

1.7 ETSK toistaa aikaisemman kannanottonsa, jonka mukaan on tehtävä tutkimus "varastoinnin välttämistä" ja "kiertävää varastointia" koskevista linjauksista siten, että analysoidaan niiden vaikutukset kestävyysperiaatteen mukaisten kuljetusmuotojen edistämiseen tai edistämättä jättämiseen. Varastoinnin välttäminen suosii maantiekuljetuksia, mikä vaikuttaa energiankulutukseen ja ympäristönsuojeluun. Tässä yhteydessä on tutkittava koko toimitusketju.

1.8 ETSK:n mielestä maantieliikenteen kuljetusyritysten asiantuntemus on hyödynnettävä varmistamalla niiden aktiivinen osallistuminen asianomaisiin ohjelmiin, joilla pyritään siirtämään maantierahtia muihin kuljetusmuotoihin. Sen vuoksi komitea ehdottaa, että kyseisille tahoille tiedotetaan asiasta jatkuvasti ja että niitä tuetaan niiden omaksumien ja käyttämien tuotantoprosessimallien muuttamisessa.

1.9 ETSK katsoo, että sikäli kun kaikkia käytettävissä olevia varoja ei ole hyödynnetty, komission on tutkittava mahdollisuudet nostaa rahoituksen ylärajaa (liikennemuotosiirtymiä, sisävesiliikennettä, merten moottoriteitä ja liikenteen välttämistä koskevien sekä katalyyttisten toimien osalta nykyisestä 35 prosentista 50 prosenttiin ja yhteisten oppimistoimien osalta nykyisestä 50 prosentista 75 prosenttiin). Tätä pidetään välttämättömänä pienille yrityksille, joissa kiinteiden kustannusten suhde vaihtuviin kustannuksiin on suurempi kuin suuryrityksillä. ETSK ehdottaa erityisesti, että katalyyttisten toimien yhteydessä maksettava tonnikilometrimääräinen tuki nostetaan 2 eurosta 3 euroon, sillä kyseiset toimet tarjoavat innovatiivisia ratkaisuja, jotka vaikuttavat myönteisesti siirtymiseen maantiekuljetuksista muihin liikennemuotoihin. Niillä on myös vaikutusta yleiseen mielipiteeseen.

1.10 ETSK suosittaa, että komissio laatii EU:n kaikilla virallisilla kielillä useita, kaikille käyttäjille tarkoitettuja eurooppalaisia oppaita kaikista multimodaalikeskuksista ja niiden ominaisuuksista. Lisäksi sen olisi ryhdyttävä kaikkiin tarvittaviin toimenpiteisiin rahoitusmekanismien, hankkeiden tulosten sekä niiden väliportaalle ja loppukäyttäjille tuomien etujen tunnettuuden lisäämiseksi. ETSK katsoo myös, että komission on laadittava erityisiä suunnitelmia ohjelman edistämiseksi ja sen tunnettuuden lisäämiseksi. Sen vuoksi ETSK ehdottaa, että se järjestää yhdessä komission kanssa seminaareja, tiedotustilaisuuksia ja kiertäviä esittelyjä.

1.11 ETSK suosittaa, että tutkitaan mahdollisuudet ottaa Marco Polo II -ohjelman tukikelpoisissa hankkeissa huomioon toimet, jotka koskevat juoksevien aineiden kuljettamista putkulinjoja tai kaasuputkia pitkin jakeluterminaaleihin tai multimodaalikeskuksiin.

1.12 ETSK korostaa, että meriliikenteen (ja sisävesiliikenteen) nykytilanne on tutkittava entistä perusteellisemmin, kun otetaan huomioon, että intermodaalijärjestelmien käyttöönottoa kyseisellä alalla pidetään vaikeana alan markkinoiden hajanaisuuden vuoksi. Osoituksena tilanteesta on se, etteivät merten moottoriteitä koskevat toimet ole osoittautuneet kovin houkutteleviksi (niiden osuus ehdotuksista oli vain 9 prosenttia vuonna 2007 ja 4 prosenttia vuonna 2008) sillä seurauksella, että kyseisiä ehdotuksia on hyväksytty vain vähän tai ei ollenkaan (kuten vuonna 2008).

1.13 Komitea on entiseen tapaan sitä mieltä, että liikennemuotosiirtymille hahmoteltu erityinen 36 kuukauden määräaika on liian lyhyt, ja ehdottaa määräajan pidentämistä 48 kuukauteen.

1.14 ETSK:n mielestä on tutkittava mahdollisuudet tukea valtakunnallisen tason hankkeita, jotta voidaan parantaa intermodaalisuuden ja maantiekuljetusten siirtämisen toteutettavuutta. Komitean mielestä voitaisiin toteuttaa vain yhteen jäsenvaltioon keskittyviä paikallisia toimia, joiden hyödyllinen vaikutus ulottuu kuitenkin kaikkiin kyseistä kuljetusmuotoa asianomaisen valtion alueella käytettäviin tahoihin.

1.15 Komitea toteaa jälleen arvostavansa soveltamisalan ulottamista unionin ulkopuolisiin maihin (niin ehdokasvaltioihin kuin muihinkin) ja panee merkille, että kyseisissä maissa toteutettavien toimien tulee kuulua ohjelman piiriin ainoastaan siinä tapauksessa, että niistä on välitöntä ja mitattavissa olevaa hyötyä jollekin EU:n jäsenvaltiolle.

1.16 ETSK katsoo, että on mahdollisimman nopeasti julkaittava arvio tuettujen hankkeiden avulla onnistuneesti toteutetuista suunnitelmista sekä todellisuudessa kertyneistä säästöistä. Kyseinen toimenpide mahdollistaa ohjelman edistämisen ja tähänastisten tulosten levittämisen.

1.17 ETSK toistaa näkemyksensä, että komission on pyydetävä jäsenvaltioita selvittämään kaikki mahdollisuudet kunnostaa käytöstä poistettuja ja vähän käytettäviä yhteyksiä rahtiliikennettä varten. Tämä koskee erityisesti rautatieyhteyksiä, mutta myös meri- ja sisävesiyhteyksiä, jotta voitaisiin valita maantiekuljetuksia lyhyempi ja kestävä kehityksen kannalta edullisempi ratkaisu aina kun se on mahdollista.

2. Yleistä

2.1 Yhteenveto Marco Polo I ja Marco Polo II -ohjelmia koskeneista ETSK:n päätelmistä

2.1.1 Marco Polo I ja Marco Polo II -ohjelmia koskeneista asetusehdotuksista 17. heinäkuuta 2002 ja 9. maaliskuuta 2005 antamissaan lausunnoissa CES 842/2002 ja CESE 247/2005 komitea kiinnitti huomiota ohjelman heikkouksiin. Komitea katsoi, ettei ohjelma mahdollista komission esittämien, kuljetuksia koskevien siirtotavoitteiden saavuttamista, ja ehdotti sen täydentämistä konkreettisilla toimenpiteillä. Lausunnoissa CES 842/2002 ja CESE 247/2005 ehdotettiin muun muassa seuraavaa:

2.1.1.1 Rahoitetaan julkisista varoista liikennemuotosiirtymien perusrakenteita (esimerkiksi terminaaleja ja niihin johtavia väyliä).

2.1.1.2 Annetaan käynnistettyjen toimien jatkuva seuranta hallintokomitean tehtäväksi, jotta Marco Polo -ohjelmaan voidaan tehdä vaadittavat mukautukset kesken ohjelmakautta.

2.1.1.3 Hyväksytään rahoituksen antaminen paikallisia toimia sisältäville hankkeille, vaikka ne toteutettaisiin ainoastaan yhden jäsenvaltion alueella, jos niiden vaikutuksista on hyötyä kaikille kyseisen alueen läpi kulkeville kansainvälisille liikenteenharjoittajille.

2.1.1.4 Varataan mahdollisuus ottaa Marco Polo -ohjelman tukikelpoisissa hankkeissa tarvittaessa huomioon lentoliikennettä ja putkilinjoja koskevat toimet, jos ne ovat yhteydessä muihin kuljetusmuotoihin.

2.1.1.5 Alennetaan toimikohtaisia rahoituskynnyksiä.

2.1.1.6 Pidennetään liikennemuotosiirtymille asetettuja määraaikoja.

2.1.1.7 Laaditaan kaikille käyttäjille eurooppalainen opas kaikista multimodaalikeskuksista ja niiden ominaisuuksista.

2.1.1.8 Luodaan sisävesiliikennettä varten erityiskategoria ja alennetaan sitä koskeva vähimmäiskynnys 500 000 euroon, koska sisävesikuljetuksia ei voi verrata merikuljetuksiin, joiden edellyttämät investoinnit on suhteutettava alusten kokoon.

2.1.2 Komitea toivoi lisäksi voivansa pohtia komission kanssa siirtymistä varastoinnin välttämisestä kiertävään varastointiin, kun kyse ei ole ehdottoman kiireellisestä toimituksesta.

2.2 Arviointiraportti

ETSK panee tyytyväisenä merkille komission ulkopuolisella asiantuntijalla teettämän arvioinnin⁽¹⁾, ja kiinnittää huomiota eräisiin seikkoihin, joita ei siinä käsitellä yksityiskohtaisesti.

— Tehtyjen ehdotusten määrä on vähentynyt jatkuvasti (niitä tehtiin 92 vuonna 2003, 63 vuonna 2004, 62 vuonna 2005 ja 48 vuonna 2006), kun taas hyväksytyjen ja rahoitusta saavien hankkeiden määrä on pysynyt melko vakaana (12–15).

— On kiinnostavaa, että rahoitettavien hankkeiden avulla alun perin toteutettaviksi arvioiduista liikennemuotosiirtymistä toteutuu lopulta 75 prosenttia: rautatiehankkeista toteutuu 99 prosenttia, mutta sisävesiliikenteeseen liittyvien hankkeiden onnistumisaste on vain 45 prosenttia alkuperäisestä tavoitteesta.

— Marco Polo I -ohjelmassa asetetun, maantiekuljetusten siirtämistä muihin liikennemuotoihin koskevan tavoitteen toteuttaminen 64-prosenttisesti vastaa vain noin 5,8 prosenttia kaikista Euroopan unionissa maanteitse tehtävistä kansainvälisistä tavarakuljetuksista. Kyseessä on siis kaiken kaikkiaan melko vähäinen muutos.

— Ehdotusten arvioinnista sopimuksen allekirjoittamisvaiheeseen ulottuvaa menettelyä pidetään monimutkaisena, läpinäkyvättömänä ja melko aikaavievänä (erityisesti sopimusneuvotteluista sopimuksen tekemiseen kuluva aika on pitkä). Monet pitävät hankkeiden hyväksymiskriteereitä täysin selvinä ja avoimina, toisin kuin menettelyä hankkeita koskevan arvosteluasteikon luomiseksi kyseisten kriteerien ja lopullisten ehdotusten perusteella.

— Sovellettavat vähimmäiskynnykset ovat pienille ja keskisuurille yrityksille erityisen korkeat, eivätkä ne houkuttele aloittamaan uusia intermodaaliliikennehankkeita. Kyseinen tilanne johtaa suurten yritysten toteuttamien harvojen suurhankkeiden suosimiseen pienten ja keskisuurten yritysten toteuttamien useiden hankkeiden sijaan. Pieniin ja keskisuurisiin yrityksiin keskittävällä lähestymistavalla voitaisiinkin auttaa torjumaan teiden ruuhkautumista paikallis- ja alueta-solla.

— Merten moottoriteitä koskevien hanke-ehdotusten puuttumisen vuoksi ehdotetaan, että kyseisiä hankkeita seurataan ja että niihin osallistumista tuetaan.

— Ehdotetaan, että teiden ruuhkautumisen vähentämiseen kiinnitetään nykyistä enemmän huomiota.

⁽¹⁾ *Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006)*, Ecorys, lähde (vain englanniksi): http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/evaluation/activities/reports_en.htm.

3. Huomiot

ETSK pahoittelee, ettei komissio ole ottanut huomioon useimpia komitean kahdessa aikaisemmassa asiaa käsittelevässä lausunnossaan tekemiä ehdotuksia, sillä ne olisivat auttaneet tehostamaan ohjelmaa, kuten myös ulkopuolisesta arvioinnista käy ilmi. Komitea on tyytyväinen siihen, että sen tekemät ehdotukset saavat vihdoin kannatusta, joskin myöhäisessä vaiheessa. Komitea esittää erityisesti seuraavat kannanotot:

3.1 ”Ohjelman hallinnointi on ollut kilpailukyvyyn ja innovoinnin toimeenpanoviraston (EACI) vastuulla 1. maaliskuuta 2008 alkaen, kuten monet muutkin yhteisön ohjelmat”. ETSK kannattaa kyseistä toimenpidettä. Siihen on kuitenkin yhdistettävä kaikki muut toimenpiteet ja aloitteet, joilla vähennetään byrokratiaa ja houkutteellaan mahdollisia tuensaajia.

3.2 ”Komissio kaksinkertaistaa tuen enimmäismäärän 1 eurosta 2 euroon 500:aa vältettyä tai maanteiltä pois siirrettyä tonnikilometriä kohden asetuksen (EY) N:o 1692/2006 liitteen I 2 kohdan d alakohdassa säädetyn menettelyn mukaisesti”. ETSK pitää tuen kaksinkertaistamista välttämättömänä toimenpiteenä ohjelman kehittämiseksi edelleen, kunhan ulkoisten kustannusten vähentymisestä saatava yhteiskunnallinen hyöty sekä myönteiset sosiaaliset ja ympäristövaikutukset ylittävät moninkertaisesti aiheutuvat rahoituskustannukset.

3.3 ”Sallitaan yksittäisten yritysten hakea tukea. Edunsaajia koskevia kelpoisuusehtoja voidaan selkiyttää ja yksinkertaistaa sallimalla yksittäisten yritysten hakea tukea”. ETSK kannattaa kyseistä toimenpidettä ja toteaa jälleen, että ainoastaan yhden valtion alueella toteutettavilla hankkeilla on oltava mahdollisuus päästä ohjelmaan, kunhan niillä rajoitetaan maantiekuljetuksia.

3.4 ”Luodaan erillinen alhainen kynnys, jota sovelletaan sisävesiliikennehankkeisiin. Tavaraliikenteen siirtämiseen pois maanteiltä sisävesiliikennereiteille tähtääville hankkeille luodaan seuraava erillinen alempi kynnys”:

Hanketyyppi	Nykyinen kynnys	Ehdotettu kynnys
Sisävesiliikenne	—	17 miljoonaa tonnikilometriä

ETSK on tyytyväinen siihen, että viimeinkin sen ehdotukset kelpoisuuskynnysten madaltamisesta erityisesti sisävesiliikenteessä hyväksytään, ja katsoo tämän auttavan houkuttelemaan lisää hankkeita.

3.5 ”Ehdotusten valmisteluun liittyvien kustannusten korvaaminen mikroyrityksille. Jotta maantie- ja sisävesiliikenteen aloilla toimivilta mikroyrityksiltä saataisiin lisää hakemuksia, ehdotusten valmistelukustannukset korvataan niille kertasuorituksena”. ETSK panee hämmästyneenä merkille, ettei mikroyritysten tukemisesta ja niiden kustannusten korvaamisesta säädetä uudessa asetuksessa, vaikka sitä ehdotetaan ja se mainitaan vaikutusten arvioinnissa.

3.6 ”Alennetaan ja yksinkertaistetaan hankkeisiin sovellettavia kelpoisuuskynnyksiä. Joidenkin kynnysten yksinkertaistaminen ja alentaminen auttavat houkuttelemaan lisää pieniä hankkeita ja edistävät ohjelman tavoitteiden saavuttamista. Tämä toteutetaan seuraavan taulukon mukaisesti”:

Hanketyyppi	Nykyinen kynnys		Ehdotettu kynnys
Liikennemuutosiirtymä	250 miljoonaa tonnikilometriä	500 000 euroa	80 miljoonaa tonnikilometriä
Sisävesiliikenne	—	—	17 miljoonaa tonnikilometriä
Katalyyttinen toimi	—	2 miljoonaa euroa	30 miljoonaa tonnikilometriä
Yhteinen oppiminen	—	250 000 euroa	250 000 euroa
Merten moottoritiet	1,25 miljardia tonnikilometriä	2,5 miljoonaa euroa	250 miljoonaa tonnikilometriä
Liikenteen välttäminen	500 miljoonaa tonnikilometriä	1 miljoonaa euroa	80 miljoonaa tonnikilometriä

ETSK kannattaa aikaisemmin tekemiensä ehdotusten mukaisesti hanke-ehdotusten kelpoisuuskynnysten madaltamista samoin kuin tonnikilometriä käyttämistä eri ehdotusten vertailuperusteena.

3.7 ”Poistetaan liikenteen välttämistöimiin sovellettava 10 prosentin erityiskynnys”. ETSK kannattaa kyseisen kynnysen poistamista ja katsoo, että siten voidaan houkuttaa lisää asianomaisia ehdotuksia.

3.8 ”Kuljetusyksikön huomioiminen liikennemuutosiirtymän laskennassa”. ETSK pitää ehdotusta liikennevälineellä kuljettujen matkojen pituuden huomioimisesta hyödyllisenä. On kuitenkin pohdittava, miten voidaan suosia ehdotuksia, joiden yhteydessä

hyödynnetään nykyistä paremmin intermodaalikuljetuksia, kuten kuormien kuljettamista ilman saattajaa ro-ro-liikenteessä.

3.9 ”Hankkeen toteuttamisajan pidentäminen 6 kuukaudella, jos tuensaaja pystyy perustelevaan viivästymisen asianmukaisesti”. ETSK kannattaa ehdotusta, koska kyseinen toimenpide antaa edunsaajille varmuuden siitä, että hankkeen käynnistämistä vaikeuksista aiheutuneet menetykset korvataan yhteisön tuella.

3.10 ”Täydentävään infrastruktuuriin sovellettavien rahoitusehtojen yksinkertaistaminen”. ETSK kannattaa täydentävien infrastruktuurihankkeiden toteuttamiseen sovellettavien ehtojen poistamista ja katsoo tämän yksinkertaistamistoimen poistavan tarpeettomasti ja perusteettomasti asetetut rajoitukset.

3.11 ”Ohjelman hallintomenettelyjen yksinkertaistaminen”. ETSK kannattaa kaikkia toimenpiteitä, joilla parannetaan menettelyjä ja lyhennetään tukien hallinnolliseen käsittelyyn tarvittavaa aikaa, sillä tähänastiset kokemukset ovat olleet kielteisiä. Komitea odottaa kuitenkin osanottajien kokemuksiin pohjautuvaa palautetta voidakseen muodostaa varmemman kannan asiaan.

3.12 ”Poistetaan 5 artiklan 2 kohdan toinen virke Edellä 2 artiklan h alakohdassa tarkoitetun täydentävän infrastruktuurin rahoitusta koskevat edellytykset vahvistetaan liitteessä II”. ETSK kannattaa ehdotusta. Se katsoo, että kyseinen menettely on vaikeuttanut erityisesti merikuljetusten käyttöä koskevien ehdotusten onnistunutta toteuttamista.

3.13 Poistetaan säännös, jonka mukaan ”täydentävään infrastruktuuriin valtiontukena ja yhteisön rahoitustukena myönnetyn tuen yhteismäärä saa olla enintään 50 prosenttia tukikelteisistä kustannuksista”. ETSK pitää toimenpidettä perusteltuna ja katsoo, että jäsenvaltioiden on osallistuttava nykyistä aktiivisimmin kyseisiin hankkeisiin.

3.14 ”Korvataan 14 artiklan 2 kohta seuraavasti: Komissio antaa viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2011 Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle arviointikertomuksen Marco Polo -ohjelman tuloksista ajanjaksolla 2003–2009”. ETSK suhtautuu varauksella edellä ehdotettuun arviointikertomuksen antamisaikatauluun, koska komitean mielestä silloin jää erittäin vähän aikaa ryhtyä korjaaviin toimenpiteisiin ennen ohjelman loppua.

Bryssel 24 päivänä maaliskuuta 2009.

Euroopan
talous- ja sosiaalikomitean puheenjohtaja
Mario SEPI
