

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu uredbe (ES) št. .../2008 Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“)**

COM(2008) 847 konč. – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Evropski parlament je 12. februarja 2009 sklenil, da v skladu s členoma 71(1) in 80(2) Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

*„Predlog uredbe (ES) št. .../2008 Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 1692/2006 o uvedbi drugega programa ‚Marco Polo‘ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“)*

Predsedstvo Odbora je 13. januarja 2009 strokovno skupino za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo zadolžilo za pripravo dela na tem področju.

Zaradi nujnosti postopka je Evropski ekonomsko-socialni odbor na 452. plenarnem zasedanju 24. in 25. marca 2009 (seja z dne 24. marca) za glavnega poročevalca imenoval g. LIOLIOSAN ter mnenje sprejel s 97 glasovi za, nobenim glasom proti in 3 vzdržanimi glasovi.

## 1. Sklepi in priporočila

1.1 Odbor podpira politiko, ki jo je oblikovala Komisija, da se neizogibno in predvideno povečanje cestnega tovornega prometa prenese na druga prometna omrežja, hkrati pa opozarja na pomanjkanje ambicioznih načrtov in nezadostne vire, ki so na razpolago na tem področju.

1.2 Odbor se strinja s predlaganimi ukrepi za spremembo uredbe, in sicer:

1.2.1 prenos pristojnosti na Izvajalsko agencijo za konkurenčnost in inovativnost (EACI),

1.2.2 znižanje in poenostavitev praga upravičenosti do projektov,

1.2.3 podvojitev največje intenzivnosti financiranja z 1 na 2 eura na 500 tonskih kilometrov (tkm) v izogib ali za prenos s cestnega na druge vrste prevoza,

1.2.4 določitev zelo nizkega praga za projekte na področju celinske plovbe,

1.2.5 dovolitev posameznim podjetjem, da zaprosijo za finančno pomoč,

1.2.6 odprava posebnega praga v višini 10 % za projekte v izogib prometu,

1.2.7 vključitev prevoznega elementa v izračun prenosa načina,

1.2.8 poenostavitev pogojev financiranja pomožne infrastrukture.

1.3 Odbor meni, da program Marco Polo ne dosega povsem prvotno določenih ciljev in tako ni popolnoma učinkovit. Predvsem ugotavlja, da proračunska sredstva za program (60 milijonov EUR) morda ne bodo zadostovala za prenos 25 milijard tonskih kilometrov. Glede na visok prihranek pri zunanjih stroških (9,15 EUR) meni, da bi bilo treba večjo pozornost nameniti zagotovitvi sredstev, ki so potrebna za prenos čim večje količine tonskih kilometrov na druge vrste prevoza in s tem doseči prvotno določene cilje. V vsakem primeru je iz tega jasno razvidno, da oportunitetni strošek za celotno družbo večkrat presega znesek neposredne finančne pomoči, ki jo prejmejo podjetja. Kot je poudaril v mnenjih 842/2002 in 247/2005, Odbor meni, da bi morala Komisija med izvajanjem programa predlagati revizijo proračuna navzgor, da bodo na razpolago dodatna sredstva, ki bodo potrebna, če bo predloženih ustreznih akcijskih načrtov več, kot je bilo predvideno.

1.4 Odbor z začudenjem ugotavlja, da čeprav sta v oceni učinka predlagani in navedeni podpora in nadomestilo za mala podjetja, ki vložijo predloge, pa nova uredba tega ne predvideva. Obžaluje, da to priporočilo ni bilo sprejeto, in predlaga, da se ta ukrep razširi na mala podjetja, ker po njegovem mnenju ti argumenti veljajo tudi zanje, ki imajo s pripravo takih projektov prav tako velike stroške.

1.5 Odbor z zadovoljstvom ugotavlja, da je Komisija očitno pripravljena skrajšati časovno obdobje za odobritev in financiranje posameznega predloga. Vendar pa meni, da bi bilo treba v hitro spreminjajočem se podjetniškem okolju, kjer je pravočasni odziv na razvoj trga odločilnega pomena, posebno pozornost nameniti skrajšanju časa, ki je potreben za oceno, odobritev in podporo vsakega ukrepa, in sprejeti pobude, kot sta predhodna ocena predlogov ali delna standardizacija postopka ocenjevanja.

1.6 Odbor meni, da geografska razdelitev predloženih in financiranih projektov ni optimalna, saj ni v skladu s cilji EU niti ne prispeva k ustreznemu spodbujanju uravnoteženega intermodalnega prevoza med državami članicami. Zato predlaga nadaljnje ukrepanje ob upoštevanju težav sredozemskih držav in obalnih sredozemskih območij. Poleg tega meni, da bi bilo treba upoštevati pomanjkljivosti nekaterih držav (npr. odsotnost razširjenega železniškega omrežja, močna razčlenjenost obale ali otoška lega), da bi podjetja, ki imajo tam sedež, lahko vložila predloge.

1.7 Odbor poudarja svoje predhodno stališče in meni, da je treba pripraviti študijo o strategijah „brez zalog“ in „zaloge v obtoku“ za analizo njihovega vpliva na spodbujanje trajnostnih načinov prevoza. Praksa „brez zalog“ je naklonjena cestnemu tovornemu prometu, kar vpliva na porabo energije in varstvo okolja. S tem v zvezi je treba proučiti celotno dobavno verigo.

1.8 EESO meni, da je treba izkoristiti znanje, ki so ga pridobili cestni prevozniki, in jih aktivno vključiti v ustrezne programe za prenos tovornega prometa s ceste na druge prometne poti. Zato predlaga, da se ta podjetja stalno obvešča in se jim pomaga pri spreminjanju modelov, ki so jih sprejela in jih uporabljajo v svojih proizvodnih procesih.

1.9 Odbor meni, da v kolikor vsi razpoložljivi viri niso izčrpani, mora Komisija predvideti povečanje praga financiranja, in sicer s sedanjih 35 % za ukrepe v zvezi s prenosom načina, celinskimi plovbami, pospeševalne ukrepe, ukrepe v zvezi s pomorskimi avtocestami in izogibanjem prometu ter 50 % za ukrepe v zvezi skupnim učenjem na 50 oziroma 70 %. Kot se zdi, je tako povečanje nujno v primeru malih podjetij, ki imajo v primerjavi z velikimi višje fiksne stroške glede na njihove spremenljive izdatke. Odbor predvsem za pospeševalne ukrepe predlaga povečanje finančne pomoči z 2 EUR/tkm na 3 EUR/tkm, ker gre za inovativne rešitve, ki bodo imele pozitiven učinek na prenos tovornega prometa s ceste na druge vrste prevoza in bodo vplivale tudi na javno mnenje.

1.10 Odbor priporoča Komisiji, da za vse uporabnike pripravi več „evropskih priročnikov“, v katerih bodo v vseh

jezikih Skupnosti podrobno opisane značilnosti vseh intermodalnih terminalov v EU, ter da začne izvajati ukrepe, ki so nujni za boljše poznavanje mehanizmov financiranja in rezultatov končanih projektov ter njihove koristi za vmesne ali končne uporabnike. Poleg tega Odbor meni, da mora Komisija pripraviti posebne načrte za spodbujanje izvajanja programa in povečanje njegove prepoznavnosti. Zato ji predlaga, da skupaj organizirata konference, informativne dneve in „potujoče kampanje“.

1.11 Odbor priporoča proučitev možnosti, da se med projekte, ki so upravičeni do programa Marco Polo, vključi pobude v zvezi s prevozom tekočin s cevovodi ali plinovodi do terminalov ali prekladalnih postaj za kombiniran prevoz.

1.12 Odbor poudarja, da je treba bolj poglobljeno proučiti sedanje razmere v sektorju za pomorski promet (plovne poti in celinske vode), ker sprejetje intermodalnih sistemov zaradi razdrobljenosti trga velja za težavno. Odrz tega stanja je dejstvo, da ukrepi v zvezi s pomorskimi avtocestami (v letu 2007 so predstavljali le 9 % predlogov, v letu 2008 pa 4 %) niso najbolj privlačni in jih je bilo zato odobrenih zelo malo, v letu 2008 celo noben.

1.13 Odbor še vedno meni, da je določen 36-mesečni rok za ukrepe v zvezi s prenosom na druge načine prevoza prekratek in predlaga, da se podaljša na vsaj 48 mesecev.

1.14 Odbor meni, da je treba proučiti možnost podpore projektov na nacionalni ravni, katerih namen je povečati razširjenost intermodalnega prometa in izboljšati prenos cestnega tovornega prometa na druga prometna omrežja. Po njegovem mnenju bi lahko tudi lokalni ukrepi, ki so omejeni na eno samo državo članico, koristili vsem tovrstnim prevoznikom, ki potujejo čez to državo.

1.15 Odbor poudarja, da se strinja s širitvijo področja uporabe programa na tretje države, ki so ali niso kandidatke za pristop k EU, in ugotavlja, da lahko program krije stroške ukrepov, ki so se izvajali na njihovem ozemlju samo, če so koristi za določeno državo članico neposredne in merljive.

1.16 Odbor meni, da je treba čim hitreje objaviti pregled stanja projektov, ki so bili uspešni, in sredstev, ki jih je bilo s financiranjem teh projektov mogoče privarčevati. Taka pobuda bo omogočila spodbujanje izvajanja programa in seznanjanje javnosti z rezultati, ki so bili do zdaj doseženi.

1.17 Odbor poudarja, da mora po njegovem mnenju Komisija pozvati države članice, naj pregledajo vse obstoječe mreže, ki so danes opuščene ali se manj uporabljajo in ki bi jih lahko ponovno usposobili za tovorni promet. To velja predvsem za železniške proge, vendar tudi za pomorske in rečne prometne poti. S tem bi lahko, ko je to mogoče, vzpostavili prometne povezave, ki so v primerjavi s cestnimi krajše in bolj skladne s trajnostnim razvojem.

## 2. Splošne ugotovitve

### 2.1 Povzetek sklepov EESO v zvezi s programom Marco Polo I in programom Marco Polo II.

2.1.1 Odbor je v mnenju 842/2002 z dne 17. in 18. julija 2002 in v mnenju 247/2005 z dne 9. marca 2005 o predlogih uredbe „Marco Polo I“ in „Marco Polo II“ poudaril pomanjkljivosti programa in predlagal, da se ga dopolni s konkretnimi ukrepi, saj po njegovem mnenju prenos na druge vrste prevoza, kot si ga je za cilj zastavila Komisija, ni izvedljiv. Mnenji 842/2002 in 247/2005 vsebujeta predvsem naslednje predloge:

2.1.1.1 z javnimi sredstvi financirati infrastrukturo za prenos načina (npr. terminali in dostop do infrastrukture),

2.1.1.2 upravni odbor pooblastiti za stalno spremljanje ukrepov, da bi lahko na polovici izvajanja programa „Marco Polo“ tega ustrezno prilagodili,

2.1.1.3 odobriti financiranje projektov, ki vključujejo ukrepe v samo eni državi članici, če bo njihov učinek koristil vsem uporabnikom mednarodnega prometa, ki prečkajo to območje,

2.1.1.4 predvideti možnost, da se pri projektih, upravičenih do pomoči v okviru programa „Marco Polo“, upoštevajo ukrepi, ki dodatno vključujejo zračni promet in prenos po plinovodih, če so povezani z drugimi vrstami prevoza,

2.1.1.5 znižati prag podpore za vsak ukrep,

2.1.1.6 podaljšati najdaljši rok za izvedbo ukrepov prenosa načina,

2.1.1.7 za vse uporabnike pripraviti „evropski priročnik“ z značilnostmi vseh prekladalnih postaj za kombinirani prevoz v EU,

2.1.1.8 ustvariti posebno kategorijo z minimalnim pragom, ki je znižan na 500 000 EUR, ker rečni promet ni primerljiv s pomorskim, za katerega so potrebne naložbe sorazmerne z velikostjo ladij.

2.1.2 Odbor je prav tako izrazil željo, da skupaj s Komisijo razmisli o tem, kako postopoma opustiti prakso „brez zalog“

in namesto nje sprejeti koncept „zaloge v obtoku“, ko dostava blaga ni nujna.

### 2.2 Poročilo o vrednotenju programa

Odbor se je z zadovoljstvom seznanil z vrednotenjem programa, za katerega je Komisija zadolžila zunanega strokovnjaka <sup>(1)</sup>, pri tem pa želi omeniti še nekaj vprašanj, ki niso bila podrobno obravnavana:

— Število vloženih predlogov se stalno zmanjšuje (z 92 v letu 2003 na 63 v letu 2004, 62 v letu 2005 ter 48 v letu 2006), medtem ko število odobrenih in financiranih predlogov ostaja skoraj nespremenljivo, med 12 in 15.

— Zanimiva je ugotovitev, da je bilo od financiranih projektov dejansko izvedenih 75 % prenosov načina, ki so bili prvotno predvideni, projekti v zvezi z železniškim prometom pa so dosegli 99 % uspešnost, medtem ko so projekti v zvezi s celinsko plovbo dosegli le 45 % prvotno zastavljenega cilja.

— 64-odstotna izpolnitev ciljev programa Marco Polo I (prenos cestnega tovornega prometa na druge vrste prevoza) predstavlja samo 5,8 % celotnega cestnega tovornega prometa na ravni mednarodnega cestnega prometa v Evropski uniji: splošno gledano je to razmeroma majhna sprememba.

— Meni, da je postopek vrednotenja predlogov, do vključno faze podpisa pogodbe, zapleten, ni dovolj pregleden in zahteva veliko časa, predvsem med začetkom pogajanj in podpisom pogodbe. Poudariti je treba, da so po mnenju mnogih merila za izbor projektov sicer jasna in pregledna, kar pa ne velja za postopek, v skladu s katerim se na podlagi teh meril določi ocena in poda končni predlog izbranih projektov.

— Najnižji zahtevani pragovi so še posebej visoki za mala in srednja podjetja in ne spodbujajo uvedbe novih intermodalnih vrst prevoza. Iz tega sledi, da se daje raje prednost majhnemu številu projektov velikih podjetij kot pa velikemu številu projektov malih in srednjih podjetij. Pristop, ki bi bil ciljno usmerjen na mala in srednja podjetja, bi tako lahko prispeval k preprečevanju zastojev na cesti na lokalni in regionalni ravni.

— Ker ni dovolj predlogov za projekte, razpisane na področju pomorskih avtocest, se predlaga spremljanje tovrstnih projektov in spodbujanje sodelovanja pri njihovem izvajanju.

— Prispevek k zmanjšanju zastojev v cestnem prometu je vidik, ki ga je v skladu s predlogom treba bolj poudariti.

<sup>(1)</sup> Vrednotenje programa Marco Polo (2003-2006), Ecorys (samo v angleščini)  
[http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm).

### 3. Ugotovitve

Odbor obžaluje, da Komisija ni upoštevala večine predlogov iz njegovih dveh mnenj o tej temi, ki bi lahko prispevali k večji učinkovitosti programa, kot je to razvidno iz zunanjega vrednotenja programa, in pozdravlja podporo teh predlogov, čeprav šele v tej pozni fazi. Odbor ugotavlja naslednje:

3.1 Od prvega marca 2008 je za vodenje programa, kot tudi za druge programe Skupnosti, pristojna Izvajalska agencija za konkurenčnost in inovativnost (EACI). Odbor sicer to podpira, vendar bi ga morali spremljati še vsi drugi ustrezni ukrepi in pobude, da se zmanjšajo upravna bremena in pritegnejo drugi akterji, ki bi lahko zagotovili pomoč.

3.2 V skladu s postopkom, predvidenim v prilogi I, točka 2 d) Uredbe 1692/2006, bo Komisija podvojila maksimalno intenzivnost finančne pomoči z 1 na 2 EUR na 500 tonskih kilometrov v izogib ali za prenos s cestnega na druge vrste prometa. Odbor meni, da je podvojitve finančne pomoči nujna za nadaljnji razvoj programa Marco Polo, glede na to, da so družbene koristi zmanjšanja zunanjih stroškov ter socialnih in okoljskih posledic prometa večkrat višje od tega financiranja.

3.3 Dovoliti posameznim podjetjem, da zaprosijo za finančno pomoč. S tem ko, se nekemu podjetju omogoči, da samo predloži projekt, bodo pogoji upravičenosti do pomoči bolj jasni in enostavni. Odbor se strinja s to pobudo in ponavlja, da bi bilo treba predvideti možnost upoštevanja projektov, ki vključujejo samo

eno državo, saj bi taka določba prispevala k zmanjšanju cestnega prometa.

3.4 Ustvariti posebno nizki prag za projekte na področju celinske plovbe. Posebno nizki prag bo določen za projekte, katerih namen je prenos cestnega tovornega prometa na celinsko plovbo, in sicer:

Vrsta projekta	Sedanji prag	Predlagani prag
Celinska plovba	—	17 milijonov tkm

Odbor z veseljem ugotavlja, da so njegovi predlogi o znižanju praga upravičenosti do pomoči, predvsem v zvezi s celinsko plovbo, končno sprejeti, in meni, da bo ta sprememba prispevala k večjemu številu projektov.

3.5 Povrniti mikro podjetjem stroške za pripravo predlogov. Mikro podjetja, ki so značilna za sektorje na področju cestnega prometa in celinske plovbe, bodo prejela pavšalno povračilo stroškov za pripravo predlogov, katerih namen je, da jih spodbujajo k predložitvi vlog za financiranje. Odbor z začudenjem ugotavlja, da čeprav sta v oceni učinka predlagani in navedeni podpora in nadomestilo za mala podjetja, ki vložijo predloge, pa nova uredba tega ne predvideva.

3.6 Zmanjšati in poenostaviti prag upravičenosti do projektov. Poenostavitev in znižanje nekaterih pragov bo spodbudilo pripravo novih, manjših projektov in prispevalo k izvedbi ciljev programa. Ta ukrep se bo izvajal na podlagi spodnje razpredelnice:

Vrsta projekta	Sedanji prag		Predlagani prag
	250 milijonov tkm	500 000 EUR	
Prenos načina	250 milijonov tkm	500 000 EUR	80 milijonov tkm
Celinska plovba	—	—	17 milijonov tkm
Pospeševalni	—	2 milijona EUR	30 milijonov tkm
Skupno učenje	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Pomorske avtoceste	1,25 milijard tkm	2,5 milijona EUR	250 milijonov tkm
Izogibanje prometu	500 milijonov tkm	1 milijon EUR	80 milijonov tkm

Odbor, ki je predlagal ta ukrep, se strinja z znižanjem praga upravičenosti do predlaganih projektov in s sprejetjem tonskih kilometrov kot osnovo za primerjavo različnih predlogov.

3.7 Odpraviti posebni prag v višini 10 % za projekte v izogib prometu. Odbor se strinja z odpravo navedenega praga in meni, da bo ta ukrep spodbudil pripravo več predlogov na tem področju.

3.8 Vključitev prevoznega elementa v izračun prenosa načina. Po mnenju Odbora je upoštevanje razdalje, ki jo opravi prevozno sredstvo, koristen predlog. Vendar pa bi bilo treba proučiti, kako dati prednost projektom, s pomočjo katerih se bo inter-

modalni prevoz najbolj uporabljal, kot so odprema tovora brez spremstva z ro-ro trajekti.

3.9 Podaljšanje trajanja projekta za 6 mesecev v primeru, ko to upravičenec ustrezno utemelji. Odbor se strinja s tem predlogom, saj lahko tak ukrep pomiri upravičence in jim s tem zagotovi, da jim bo finančna pomoč Skupnosti povrnila izgube, ki so jih utrpeli v začetni fazi.

3.10 Poenostavitev pogojev financiranja pomožne infrastrukture. Odbor se strinja z odpravo praga za izvedbo projektov pomožne infrastrukture in meni, da ta poenostavitev odpravlja omejitve, ki so bile določene nesmiselno in neupravičeno.

3.11 *Poenostavitev upravnih postopkov programa.* Odbor lahko samo pohvali vse ukrepe za izboljšanje postopkov in skrajšanje potrebnih rokov za izpolnitev upravnih formalnosti za vsako dodeljeno pomoč, saj je bila dosedanja izkušnja na tem področju negativna. Da bi lahko podal bolj gotovo mnenje v zvezi s tem, pa pričakuje še povratno informacijo o izkušnjah udeležencev teh pobud.

3.12 *V členu 5(2), se drugi stavek črta („Pogoji financiranja pomožne infrastrukture v smislu člena 2(h) so določeni v Prilogi II.“)* Odbor podpira ta predlog in meni, da navedena praksa ustvarja težave pri uspešnem izvajanju predlogov, predvsem ko je namen predlogov uporaba pomorskih avtocest.

3.13 *Celotna finančna pomoč, ki je dodeljena pomožnim infrastrukturam v obliki državne pomoči in finančne pomoči Skupnosti, ne presega 50 % upravičenih stroškov (določba se črta).* Odbor meni, da je ta ukrep razumen in da bodo nacionalne vlade bolj aktivno sodelovale pri projektih.

3.14 V členu 14 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim besedilom: „Do 30. junija 2011 Komisija Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij predloži poročilo o vrednotenju rezultatov programa Marco Polo za obdobje 2003–2009.“ Odbor izraža pridržek glede predlaganega datuma, ker meni, da v kolikor na podlagi navedenega poročila ne bodo sprejeti popravni ukrepi, bi bilo ustrezneje, da bi določili več časa za bolj poglobljeno ovrednotenje predlagane uredbe.

V Bruslju, 24. marca 2009.

Predsednik  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Mario SEPI

---