ΚΟΙΝΗ ΘΕΣΗ (ΕΚ) αριθ. 37/2003

που καθορίστηκε από το Συμβούλιο στις 25 Απριλίου 2003

για την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. .../2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo»)

(2003/C 153 E/03)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 και το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής [1],

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών [3],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης [4],

Εκτιμώντας τα εξής:

(1) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που συνήλθε στο Γκέτεμποργκ στις 15 και 16 Ιουνίου 2001 δήλωσε ότι η μεταβολή του ισοζυγίου μεταξύ τρόπων μεταφοράς είναι στο επίκεντρο της στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης.

(2) Εάν δεν αναληφθεί αποφασιστική δράση, το σύνολο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη προβλέπεται ότι θα αυξηθεί περίπου 50 % μέχρι το 2010. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι ότι οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα αυξάνονται κατά 12 περίπου δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ανά έτος.

(3) Στη Λευκή Βίβλο της — «Μια ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 — η ώρα των επιλογών», η Επιτροπή πρότεινε να ληφθούν μέτρα με τα οποία τα μερίδια στην αγορά των τρόπων μεταφοράς να επιστρέψουν έως το 2010 στα επίπεδα που είχαν το 1998. Έτσι θα προετοιμαστεί το έδαφος για τη μεταβολή του ισοζυγίου από το 2010 και μετά.

(4) Είναι αναγκαίο να θεσπιστεί ένα πρόγραμμα, ονομαζόμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo» ή «πρόγραμμα», για να μειωθεί η συμφόρηση του συστήματος οδικών μεταφορών, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών εμπορευμάτων μέσα στην Κοινότητα και να ενισχυθεί η διατροπικότητα, ώστε με τον τρόπο αυτό να υπάρξει μια συμβολή σε ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και βιώσιμο. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, το πρόγραμμα θα πρέπει να στηρίξει δράσεις στους τομείς των μεταφορών εμπορευμάτων, της διαχειριστικής υποστήριξης και άλλων αγορών που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Οι δράσεις αυτές θα πρέπει να συμβάλουν στο να διατηρηθεί η κατανομή των μεταφορών εμπορευμάτων μεταξύ των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς στα επίπεδα του 1998, συντελώντας στη στροφή της αναμενόμενης συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό των τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο του οποίου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες.

(5) Το πρόγραμμα Marco Polo θα προβλέπει τρεις τύπους δράσης: πρώτον τις δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, οι οποίες θα πρέπει να επικεντρωθούν στην όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μετατόπιση μεταφοράς των εμπορευμάτων υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές· δεύτερον τις καταλυτικές δράσεις, οι οποίες θα αλλάξουν τον τρόπο με τον οποίο εκτελούνται στην Κοινότητα οι μη οδικές εμπορευματικές μεταφορές· και τρίτον τις δράσεις κοινής εκμάθησης, οι οποίες θα βελτιώσουν τις γνώσεις στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των εμπορευματικών μεταφορών και θα προωθήσουν προηγμένες μεθόδους και διαδικασίες συνεργασίας στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών.

(6) Οι δράσεις πρέπει να διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον δύο χωρών. Εάν αυτές οι δύο χώρες είναι κράτη μέλη ή άλλες χώρες που μετέχουν στο πρόγραμμα Marco Polo σύμφωνα με τους όρους του παρόντος κανονισμού, τα έξοδα που θα προκύψουν για τις μετέχουσες επιχειρήσεις θα επιστραφούν από το πρόγραμμα εντός των ορίων που καθορίζει ο κανονισμός.

(7) Προκειμένου να αντικατοπτρίζεται η ευρωπαϊκή διάσταση των δράσεων, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικές χώρες με τη μορφή κοινοπραξίας που υποβάλλει δράση.

(8) Οι υποψήφιοι θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν προτάσεις σχεδίων δράσεων, νέων ή, ενδεχομένως, ήδη υφιστάμενων, τα οποία να ανταποκρίνονται κατά τον καλύτερο τρόπο στις σημερινές ανάγκες της αγοράς. Πρόσφορα σχέδια δεν θα πρέπει να αποθαρρυνθούν από έναν υπερβολικά άκαμπτο ορισμό των επιτρεπόμενων δράσεων. Ειδικότερα, η ευελιξία που παραχωρείται στην Επιτροπή, που θα επικουρείται από την επιτροπή η οποία συνιστάται με το άρθρο 12 παράγραφος 1, για την επιλογή των σχεδίων, θα πρέπει να επιτρέπει τη δυνατότητα να είναι επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδοτική ενίσχυση σχέδια αποτελεσματικά αλλά των οποίων το ύψος είναι κατώτερο των ενδεικτικών ελάχιστων κατώτατων ορίων επιχορήγησης.

---

[1] ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 354.

[2] ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 37.

[3] ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 15.

[4] Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2002 (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2003 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

(9) Ενδέχεται να υπάρξουν περιπτώσεις στις οποίες η ανάπτυξη ήδη υφισταμένων υπηρεσιών μπορεί να αποφέρει ίσα ή μεγαλύτερα οφέλη, από την άποψη επιπρόσθετης αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, ποιότητας, περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων και πλεονεκτημάτων βιωσιμότητας, από ό,τι η έναρξη παροχής μιας νέας υπηρεσίας που θα επρόκειτο να συνεπάγεται σημαντικές δαπάνες.

(10) Προκειμένου να διασφαλίζεται η διαφάνεια, η αντικειμενικότητα και η σαφής της οροθέτηση, η ενίσχυση στην έναρξη των δράσεων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε μειώσεις κόστους για την κοινωνία που θα επιτυγχάνονται με την προσφυγή στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή σε ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς, αντί των οδικών μεταφορών και μόνο. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή όρισε ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής ύψους 1 ευρώ για κάθε αλλαγή τρόπου μεταφορών 500 τονοχιλιομέτρων οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων.

(11) Εκτιμώντας αφενός, τη σημασία της εσωτερικοποίησης του εξωτερικού κόστους, κυρίως δε του περιβαλλοντικού, που έχει αναγνωρισθεί τόσο με την Λευκή Βίβλο που φέρει τον τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών» όσο και με τα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Γκέτεμποργκ, και, αφετέρου, την ταχύτητα με την οποία μεταβάλλεται η αγορά των μεταφορών, θα πρέπει να είναι δυνατό να ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές εργασίες που θα έχουν σχέση με την μεθοδολογία η οποία θα πρέπει να αναπτυχθεί για την εσωτερικοποίηση του εξωτερικού κόστους, να εξετάζεται τακτικά η εξέλιξη των διαφορών του εξωτερικού κόστους και να προταθεί οποιαδήποτε αναγκαία τροποποίηση του ενδεικτικού ποσού της χρηματοδοτικής συνδρομής.

(12) Τα αποτελέσματα των καταλυτικών δράσεων και των δράσεων κοινής εκμάθησης του προγράμματος θα πρέπει να διαδοθούν με ορθό τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί αναπαραγωγή, δημοσιότητα και διαφάνεια.

(13) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής και καθ' όλη τη διάρκεια του σχεδίου, είναι αναγκαίο να εξασφαλιστεί ότι το επιλεγέν σχέδιο συμβάλλει πραγματικά στην κοινή πολιτική μεταφορών και δεν προκαλεί ανεπίτρεπτες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογεί συνεπώς την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006, θα πρέπει να υποβάλει έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του προγράμματος Marco Polo, συνοδευόμενη, εφόσον χρειαστεί, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

(14) Δεδομένου ότι ο στόχος του προγράμματος Marco Polo δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς, λόγω του πεδίου εφαρμογής του προγράμματος, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

(15) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή [1].

(16) Ένα ποσό δημοσιονομικής αναφοράς, κατά την έννοια του σημείου 33 της Διοργανικής Συμφωνίας της 6ης Μαΐου 1999 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής για τη δημοσιονομική πειθαρχία και τη βελτίωση της διαδικασίας του προϋπολογισμού, εγγράφεται στον παρόντα κανονισμό για όλη τη διάρκεια του προγράμματος, χωρίς να θίγονται οι εξουσίες της αρχής που είναι αρμόδια για τον προϋπολογισμό, όπως ορίζονται στη συνθήκη.

(17) Για να χορηγηθεί χρηματοδότηση βάσει του παρόντος κανονισμού κατά τον πλέον πρόσφορο και γρήγορο τρόπο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει το συντομότερο δυνατόν μετά την έκδοσή του,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΣΤΟΧΟΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 1

Στόχος

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει ένα χρηματοδοτικό μέσο, αποκαλούμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo» ή «πρόγραμμα», με σκοπό να μειωθεί η οδική συμφόρηση, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών και να ενισχυθούν οι διατροπικές μεταφορές, συμβάλλοντας έτσι σε ένα σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και βιώσιμο, για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2003 έως 31 Δεκεμβρίου 2010, προκειμένου, έως τη λήξη του προγράμματος, να έχει επιτευχθεί στροφή του μεριδίου των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων το οποίο αντιστοιχεί στην αναμενόμενη ετήσια συνολική αύξηση αυτών των μεταφορών, μετρούμενη σε τονοχιλιόμετρα, προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς όπου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοείται ως:

α) «δράση», οποιοδήποτε σχέδιο σχετιζόμενο με την αγορά της διαχειριστικής υποστήριξης και εκτελούμενο από επιχειρήσεις το οποίο συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης στο σύστημα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ή/και σε καλύτερες περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών με τη βελτιστοποίηση των μεταφορών προς και από διατροπικές αλυσίδες, στο έδαφος των κρατών μελών.

[1] ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

β) «δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών», κάθε δράση που στρέφει άμεσα και πάραυτα τις μεταφορές εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό των τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες, χωρίς να αποτελεί καταλυτική δράση,

γ) «καταλυτική δράση», κάθε καινοτόμος δράση που αποσκοπεί στο να υπερνικήσει, στην αγορά μεταφορών εμπορευμάτων, τα διαρθρωτικά εμπόδια κοινοτικής σημασίας, τα οποία παρακωλύουν την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ή/και την αποτελεσματικότητα των αλυσίδων μεταφορών όπου χρησιμοποιούνται αυτοί οι τρόποι μεταφοράς· για το σκοπό του παρόντος ορισμού, ως «διαρθρωτικό εμπόδιο στην αγορά», νοείται οποιοδήποτε μη ρυθμιστικό, πραγματολογικό και μη προσωρινό εμπόδιο στην ορθή λειτουργία της αλυσίδας μεταφορών εμπορευμάτων,

δ) «δράση κοινής εκμάθησης», κάθε δράση που αποσκοπεί στη βελτίωση της συνεργασίας για τη διαρθρωτική βελτιστοποίηση των μεθόδων και διαδικασιών εργασίας που χρησιμοποιούνται στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της διαχειριστικής υποστήριξης,

ε) «συνοδευτικό μέτρο», κάθε μέτρο με το οποίο επιζητείται η προετοιμασία ή η υποστήριξη εν εξελίξει ή μελλοντικών δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι και οι δραστηριότητες διάδοσης, παρακολούθησης και αξιολόγησης σχεδίων δράσεων, καθώς και η συλλογή και ανάλυση στατιστικών δεδομένων. Τα μέτρα που χρησιμοποιούνται για την εμπορία προϊόντων, παραγωγικών διαδικασιών ή υπηρεσιών, για δραστηριότητες μελέτης αγοράς και για προώθηση πωλήσεων δεν αποτελούν συνοδευτικά μέτρα,

στ) «προπαρασκευαστικό μέτρο», κάθε μέτρο που προετοιμάζει καταλυτική δράση, όπως μελέτες τεχνικής, επιχειρησιακής ή οικονομικής σκοπιμότητας και δοκιμές εξοπλισμού,

ζ) «κοινοπραξία», οποιαδήποτε συμφωνία με την οποία δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις εκτελούν από κοινού μια δράση και μοιράζονται τους σχετικούς κινδύνους,

η) «επιχείρηση», οποιαδήποτε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από το νομικό καθεστώς της και τον τρόπο με τον οποίο χρηματοδοτείται,

θ) «επικουρική», αναγκαία για να επιτευχθούν οι στόχοι των «δράσεων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών» και των «καταλυτικών δράσεων», η οποία, όμως, εξαρτάται από αυτές,

ι) «τονοχιλιόμετρο», η μεταφορά ενός τόνου εμπορευμάτων, ή του ογκομετρικού ισοδυνάμου του, σε απόσταση ενός χιλιομέτρου,

ια) «εγγύς τρίτη χώρα», κάθε κράτος μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή υποψήφια χώρα για προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση που έχει κοινά σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση ή έχει ακτογραμμή σε κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα η οποία συνορεύει με την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Το πρόγραμμα Marco Polo καλύπτει τις δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, τις καταλυτικές δράσεις και τις δράσεις κοινής εκμάθησης οι οποίες:

α) διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών, ή

β) διεξάγονται στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και το έδαφος εγγύς τρίτης χώρας.

2. Όταν μία δράση διεξάγεται στο έδαφος τρίτης χώρας, το κόστος που προκύπτει στο έδαφος της εν λόγω χώρας δεν καλύπτεται από το πρόγραμμα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4.

3. Το πρόγραμμα είναι ανοικτό στη συμμετοχή των υποψήφιων για προσχώρηση χωρών. Η συμμετοχή τους θα διέπεται από τους όρους των συμφωνιών σύνδεσης που έχουν συναφθεί με τις χώρες αυτές και θα βασίζεται στους κανόνες που προβλέπονται από την απόφαση του Συμβουλίου Σύνδεσης για κάθε χώρα.

4. Το πρόγραμμα είναι επίσης ανοικτό στη συμμετοχή των χωρών της ΕΖΕΣ και του ΕΟΧ, βάσει συμπληρωματικών πιστώσεων και σύμφωνα με τις διαδικασίες που θα συμφωνηθούν με τις εν λόγω χώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΙ ΥΠΟΨΗΦΙΟΙ ΚΑΙ ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Άρθρο 4

Επιλέξιμοι υποψήφιοι

1. Κατά γενικό κανόνα, τα σχέδια υποβάλλονται από κοινοπραξία αποτελουμένη από δύο ή περισσότερες επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε τουλάχιστον δύο διαφορετικά κράτη μέλη ή σε ένα κράτος μέλος και σε εγγύς τρίτη χώρα.

2. Οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και εκτός χώρας που συμμετέχει σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 4 και οι οποίες, ενδεχομένως, έχουν μια σύνδεση με το σχέδιο, δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να είναι αποδέκτες κοινοτικής χρηματοδότησης με βάση το πρόγραμμα.

Άρθρο 5

Δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών

1. Οι δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, στις οποίες, ενδεχομένως, συμπεριλαμβάνεται η πρόσθετη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών που προκύπτει από την ανάπτυξη υφισταμένης υπηρεσίας, είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους εξής όρους:

α) η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών προβλέπεται να οδηγεί σε πραγματική, σημαντική, μετρήσιμη και βιώσιμη αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες,

β) με βάση ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο, η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι αυτόνομα βιώσιμη ύστερα από, κατ' ανώτατο όριο, 36 μήνες κοινοτικής χρηματοδότησης,

γ) η δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις οικείες αγορές, ιδίως μεταξύ των εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς και στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον,

δ) όταν η δράση απαιτεί προσφυγή σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτα μέρη που δεν μετέχουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας επιλογής των εν λόγω υπηρεσιών.

2. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, περιορίζεται στο 30 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτή. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες για επικουρική υποδομή είναι επίσης επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, υπό την προϋπόθεση ότι παραμένουν οριακές και έως το 30 %, κατ' ανώτατο όριο. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού προϋποθέτει να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, και κυρίως, προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

3. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, δυνάμει της παραγράφου 2, η οποία προσδιορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες, ορίζεται αρχικά σε ποσό 1 ευρώ για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που αλλάζουν τρόπο μεταφοράς. Το ενδεικτικό αυτό ποσό μπορεί να προσαρμόζεται ιδίως συναρτήσει της ποιότητας του σχεδίου δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανομένων ωφελημάτων για το περιβάλλον.

Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάζει, σύμφωνα με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις των στοιχείων στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να προσαρμόζει αναλόγως, εάν χρειάζεται, το ποσό της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής.

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι 38 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί πέρα από τη μέγιστη προβλεπόμενη περίοδο των 38 μηνών.

5. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών είναι 250 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα επιτελούμενης αλλαγής τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών ή, συναρτήσει του ενδεικτικού ύψους ανά ευρώ επιχορήγησης, 500 000 ευρώ.

Άρθρο 6

Καταλυτικές δράσεις

1. Οι καταλυτικές δράσεις είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους εξής όρους:

α) η καταλυτική δράση επιτυγχάνει τους στόχους της εντός περιόδου 48 μηνών κατ' ανώτατο όριο και παραμένει βιώσιμη μετά την περίοδο αυτή, σύμφωνα με τις προβλέψεις ενός ρεαλιστικού επιχειρηματικού σχεδίου,

β) η καταλυτική δράση είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο από άποψη είτε διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων είτε παρεχόμενων υπηρεσιών,

γ) η καταλυτική δράση προβλέπεται να οδηγήσει σε πραγματική, μετρήσιμη και βιώσιμη στροφή από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στον οποίο οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες. Η καταλυτική δράση προβλέπεται να οδηγήσει σε μείωση της συμφόρησης στις οδικές μεταφορές και όχι σε αλλαγή μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών,

δ) η καταλυτική δράση προτείνει ένα ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια για την επίτευξη των στόχων της και προσδιορίζει τις ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή,

ε) η καταλυτική δράση δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς και στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον,

στ) όταν η δράση απαιτεί προσφυγή σε υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτα μέρη που δεν μετέχουν στην κοινοπραξία, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας επιλογής των εν λόγω υπηρεσιών.

2. Στα πλαίσια των στόχων που ορίζονται από τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής με τίτλο «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών ενόψει του 2010: η ώρα των επιλογών», αξίζει να αποδοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις καταλυτικές δράσεις που θέτουν σε εφαρμογή νέες έννοιες όπως η έννοια των «θαλασσίων αρτηριών».

Οι καταλυτικές δράσεις στις αγορές μεταφορών θα πρέπει να χρησιμοποιούν κατά προτίμηση τα διευρωπαϊκά δίκτυα, κατά την έννοια της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ [1], ή τους πανευρωπαϊκούς διαδρόμους και ζώνες μεταφορών.

3. Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των καταλυτικών δράσεων διαδίδονται προκειμένου να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις περιορίζεται κατ' ανώτατο όριο στο 35 % του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτή, συμπεριλαμβανομένων των προπαρασκευαστικών μέτρων. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες για επικουρικά μέτρα συνδεόμενα με έργα υποδομής, που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της δράσης, είναι επίσης επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, υπό την προϋπόθεση ότι παραμένουν οριακές και έως το 35 %, κατ' ανώτατο όριο. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού προϋποθέτει να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό, κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής και κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

5. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης που περιέχουν κατάλληλες διατάξεις για την καθοδήγηση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων αυτών είναι 50 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί πέρα από την προβλεπόμενη μέγιστη περίοδο των 50 μηνών.

6. Οι πολιτικοί στόχοι προτεραιότητας που θα λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία επιλογής των δράσεων αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή, επικουρούμενη από την συνιστώμενη δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1 επιτροπή, μπορεί να επανεξετάζει περιοδικά τους πολιτικούς στόχους προτεραιότητας.

7. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά καταλυτική δράση είναι 1,5 εκατομμύρια ευρώ.

Άρθρο 7

Δράσεις κοινής εκμάθησης

1. Οι δράσεις κοινής εκμάθησης είναι επιλέξιμες προς χρηματοδότηση βάσει του προγράμματος υπό τους εξής όρους:

α) η δράση οδηγεί σε βελτίωση των εμπορικών υπηρεσιών που προσφέρονται στην αγορά και έχει ανώτατη διάρκεια 24 μηνών,

β) η δράση είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο,

γ) η δράση δεν επιφέρει στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ εναλλακτικών, ως προς τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, τρόπων μεταφοράς και στο εσωτερικό του καθενός από αυτούς τους τρόπους μεταφοράς, σε βαθμό που να αντιβαίνει στο κοινό συμφέρον,

δ) η δράση κοινής εκμάθησης προτείνει ένα ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια για την επίτευξη των στόχων της και εντοπίζει τις ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή.

2. Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων κοινής εκμάθησης διαδίδονται προκειμένου να συμβάλουν στην επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

3. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής εκμάθησης περιορίζεται, στο 50 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για να επιτευχθούν οι στόχοι μιας δράσης και προκύπτουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο μέτρο που έχουν άμεση σχέση με την εκτέλεση της δράσης. Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής υποψηφιότητας στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον δοθεί η τελική έγκριση για κοινοτική χρηματοδότηση. Η συμμετοχή στη χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων του ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής και κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.

[1] ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1. Απόφαση που τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση αριθ. 1346/2001/ΕΚ (ΕΕ L 185 της 6.7.2001, σ. 1).

4. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής εκμάθησης χορηγείται με βάση συμβάσεις επιχορήγησης που περιέχουν κατάλληλες διατάξεις για την καθοδήγηση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των συμβάσεων είναι 26 μήνες.

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν είναι δυνατόν να ανανεωθεί πέρα από την προβλεπόμενη μέγιστη περίοδο των 26 μηνών.

5. Οι πολιτικοί στόχοι προτεραιότητας που θα λαμβάνονται υπόψη στη διαδικασία επιλογής των δράσεων αυτών καθορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή επικουρούμενη από τη συνιστώμενη δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1 επιτροπή μπορεί να επανεξετάζει περιοδικά τους πολιτικούς στόχους προτεραιότητας.

6. Το ενδεικτικό ελάχιστο κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση κοινής εκμάθησης είναι 250 000 ευρώ.

Άρθρο 8

Αναλυτικοί κανόνες

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων, την επιλογή, την εκτέλεση, τη διάδοση και τις ιδιαίτερες απαιτήσεις για την κατάρτιση των εκθέσεων και τον έλεγχο των δράσεων που θα αναληφθούν βάσει του προγράμματος.

Άρθρο 9

Κρατικές ενισχύσεις

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή στις δράσεις που καθορίζονται από το πρόγραμμα δεν αποκλείει τη χορήγηση στις ίδιες αυτές δράσεις κρατικών ενισχύσεων σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβατές με το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που προβλέπει η συνθήκη και εντός των ορίων που καθορίζονται για κάθε τύπο δράσης, στο άρθρο 5 παράγραφος 2, στο άρθρο 6 παράγραφος 4 και στο άρθρο 7 παράγραφος 3, αντίστοιχα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

Άρθρο 10

Υποβολή δράσεων

Οι δράσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους αναλυτικούς κανόνες που θεσπίζονται δυνάμει του άρθρου 8. Κατά την υποβολή τους, περιέχουν όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία για να είναι σε θέση η Επιτροπή να πραγματοποιήσει την επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 11

Επιλογή των δράσεων — Χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής

Οι υποβαλλόμενες δράσεις αξιολογούνται από την Επιτροπή. Η Επιτροπή αποφασίζει τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής βάσει του παρόντος κανονισμού λαμβάνοντας υπόψη της, για την επιλογή της δράσης, τον στόχο που αναφέρεται στο άρθρο 1, καθώς και τους όρους που αναφέρονται στα άρθρα 5, 6 ή 7 κατά περίπτωση. Κατά την επιλογή λαμβάνονται υπόψη τα σχετικά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα των προτεινομένων δράσεων και η συμβολή τους στην αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου. Η εν λόγω απόφαση λαμβάνεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Η Επιτροπή ενημερώνει τους δικαιούχους και τα κράτη μέλη σχετικά με την απόφασή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από μια επιτροπή.

2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε τρεις μήνες.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

Άρθρο 13

Προϋπολογισμός

Το χρηματοδοτικό πλαίσιο για την εκτέλεση του προγράμματος Marco Polo, για την περίοδο από 1 Ιανουαρίου 2003 έως 31 Δεκεμβρίου 2006, είναι 75 εκατομμύρια ευρώ.

Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις ετήσιες πιστώσεις εντός των ορίων των δημοσιονομικών προοπτικών.

Άρθρο 14

Αποθεματικό για τα συνοδευτικά μέτρα και την αξιολόγηση του προγράμματος

Ποσοστό, κατ' ανώτατο όριο, 5 % του προϋπολογισμού ο οποίος προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό προορίζεται αποκλειστικά για συνοδευτικά μέτρα και την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής των άρθρων 5, 6 και 7.

Άρθρο 15

Αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή τουλάχιστον μία φορά κατ' έτος σχετικά με την εκτέλεση του προϋπολογισμού του προγράμματος και παρέχει ενημερωμένα στοιχεία για την πρόοδο όλων των δράσεων που χρηματοδοτούνται βάσει του προγράμματος.

2. Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 το αργότερο, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων του προγράμματος Marco Polo, εν σχέσει προς το στόχο του προγράμματος, συνοδευόμενη, εφόσον χρειάζεται, από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 16

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Έγινε στις . . .

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα πλαίσια της διαδικασίας συναπόφασης (άρθρο 251/ΣΕΚ), το Συμβούλιο επέτυχε, στις 5 Δεκεμβρίου 2002, πολιτική συμφωνία για το σχέδιο κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών (πρόγραμμα Marco Polo) [1]. Μετά την αναθεώρηση των γλωσσομαθών νομικών, το Συμβούλιο εξέδωσε την κοινή θέση του στις 25 Απριλίου του 2003.

Κατά τη διαμόρφωση της θέσης του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην πρώτη ανάγνωσή του στις 25 Σεπτεμβρίου 2002 [2], καθώς και τις γνώμες της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [3] και της Επιτροπής των Περιφερειών [4].

Στόχος του κανονισμού είναι να συσταθεί χρηματοδοτικό μέσο που να προωθεί τη διοχέτευση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων προς άλλους τρόπους μεταφορών — θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, σιδηροδρομικές μεταφορές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές — προκειμένου να περιοριστεί η συμφόρηση του οδικού δικτύου και, έτσι, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών.

Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα, το οποίο βασίζεται στην εμπειρία που αντλήθηκε από το πρόγραμμα PACT (πειραματικές δράσεις στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, 1997-2001), έχει ως στόχο να στρέψει την προβλεπόμενη αύξηση των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από σήμερα έως το 2010 (12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ετησίως) προς τους άλλους τρόπους μεταφορών, διατηρώντας έτσι την κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των διάφορων τρόπων μεταφορών στο επίπεδο του 1998.

Το πρόγραμμα Marco Polo προτείνει να χρηματοδοτούνται τρεις κατηγορίες δράσεων:

— *δράσεις αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών*, που αποσκοπούν στην άμεση στροφή μέρους των οδικών μεταφορών προς άλλους τρόπους μεταφορών, μέσω της χορήγησης ενίσχυσης κατά την έναρξη παροχής νέων υπηρεσιών μη οδικών μεταφορών εμπορευμάτων,

— *καταλυτικές δράσεις*, που αφορούν καινοτόμα σχέδια τα οποία αποσκοπούν στη μείωση των διαρθρωτικών ελλείψεων των αγορών,

— *δράσεις κοινής κατάρτισης*, με στόχο την ενίσχυση της συνεργασίας και την ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των φορέων των αγορών της υλικοτεχνικής υποδομής των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του τομέα.

II. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΗΣ ΘΕΣΗΣ

Το Συμβούλιο συμμερίζεται τις ανησυχίες του Κοινοβουλίου σχετικά με την αυξανόμενη οδική συμφόρηση και γενικά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις του συστήματος μεταφορών. Το Συμβούλιο εκφράζει επομένως την ικανοποίησή του για το στόχο να καθιερωθεί ένα πρόγραμμα για την προώθηση της συμπληρωματικότητας με στήριξη προς εμπορικές δράσεις που μεταφέρουν φορτίο από τις οδικές στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

Το Συμβούλιο αποδίδει μεγάλη σημασία στην ευρωπαϊκή διάσταση του προγράμματος. Επομένως υποστηρίζει την αρχή βάσει της οποίας το πρόγραμμα είναι ανοικτό σε όλες τις υποψήφιες χώρες και τα κράτη μέλη της ΕΖΕΣ και του ΕΟΧ, καθώς και τη δυνατότητα να περιλάβει το έδαφος μιας εγγύς τρίτης χώρας, όπως ορίζεται στην κοινή θέση. Δίνοντας περαιτέρω έμφαση σε αυτήν την πτυχή, η κοινή θέση υπογραμμίζει ότι θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων εγκατεστημένων σε διαφορετικές χώρες με τη μορφή κοινοπραξίας που υποβάλλει σχέδιο δράσης.

---

[1] Η Επιτροπή υπέβαλε την πρότασή της στις 4 Φεβρουαρίου 2002 (ΕΕ C 126 E της 28.5.2002, σ. 354).

[2] Έγγραφο 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (δεν δημοσιεύτηκε ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

[3] ΕΕ C 241 της 7.10.2002, σ. 37.

[4] ΕΕ C 278 της 14.11.2002, σ. 15.

Το Συμβούλιο είναι της άποψης ότι η διαχείριση του προγράμματος πρέπει να είναι ευέλικτη προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι του, και ότι η ποιότητα των έργων πρέπει να είναι το πρωταρχικό κριτήριο για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής. Γι' αυτό το λόγο, θεωρεί ότι τα ελάχιστα κατώτατα όρια πρέπει να τεθούν σε ένα επίπεδο που να μην αποκλείει αποδοτικά προγράμματα μικρότερης κλίμακας ή προγράμματα που υποβάλλονται από μικρότερες επιχειρήσεις. Ομοίως, η κοινή θέση επιτρέπει τη διαχείριση των ελάχιστων κατώτατων ορίων με σκοπό να αποφευχθεί ο κίνδυνος ένας υπερβολικά άκαμπτος καθορισμός των επιλέξιμων δράσεων να αποθαρρύνει πολύτιμα προγράμματα ή να τα αποκλείσει από τη χρηματοδότηση. Κατά τον ίδιο τρόπο, το Συμβούλιο θεωρεί ότι πρέπει να είναι δυνατό να χρηματοδοτηθεί η ανάπτυξη υπαρχουσών υπηρεσιών, εφόσον αυτό συνεπάγεται οφέλη που να είναι ίσα με την έναρξη νέων υπηρεσιών από άποψη πρόσθετης αλλαγής του τρόπου μεταφοράς και περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων. Επιπλέον, το Συμβούλιο αναμένει από τις επιλέξιμες για χρηματοδότηση δράσεις να οδηγούν σε αποτελέσματα που να είναι ουσιώδη (στην περίπτωση των δράσεων αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών) και μετρήσιμα (στην περίπτωση των δράσεων αλλαγής και των καταλυτικών δράσεων).

Όσον αφορά το γενικό χρηματοδοτικό πλαίσιο για το πρόγραμμα, το Συμβούλιο κρίνει σκόπιμο η δημοσιονομική περίοδος να μην υπερβεί την περίοδο 2002-2006, την οποία λαμβάνουν υπόψη οι γενικές οικονομικές προοπτικές. Επομένως, η προτεινόμενη πενταετής δημοσιονομική περίοδος (2003-2007) έχει τροποποιηθεί, το δε συνολικό ποσό δημοσιονομικής αναφοράς έχει προσαρμοσθεί αναλόγως.

Σχετικά με τη βάση για τον υπολογισμό του ποσού χρηματοδοτικής συνδρομής που χορηγείται στις δράσεις αλλαγής του τρόπου μεταφοράς, το Συμβούλιο είναι της άποψης ότι δεν υπάρχει λόγος να γίνει ρητή αναφορά στην έννοια της εξοικονόμησης εξωτερικών δαπανών, ιδίως απ' τη στιγμή που δεν είναι ακόμα διαθέσιμη μια κοινώς αποδεκτή μέθοδος για την εσωτερίκευση αυτών των δαπανών. Αντ' αυτού, η κοινή θέση αναφέρεται σε ένα ενδεικτικό ποσό, το οποίο έθεσε αρχικά η Επιτροπή, 1 ευρώ για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα οδικών μεταφορών εμπορευμάτων που αλλάζουν τρόπο μεταφοράς. Ωστόσο, το Συμβούλιο θεωρεί ότι στο μέλλον θα μπορούσαν να προταθούν προσαρμογές στο ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής βάσει τακτικής αξιολόγησης της ανάπτυξης διαφορικών εξωτερικών δαπανών και ενδεχόμενων μελλοντικών εργασιών πάνω στις μεθόδους εσωτερίκευσης των εξωτερικών δαπανών. Επίσης, λαμβάνοντας υπόψη την εξασφάλιση της απαραίτητης ευελιξίας στη διαχείριση του προγράμματος, η κοινή θέση υπογραμμίζει ότι αυτό το ενδεικτικό ποσό θα μπορούσε να προσαρμόζεται ανάλογα με την ποιότητα και τις περιβαλλοντικές αρετές κάθε έργου που προτείνεται.

Το Συμβούλιο συμφωνεί ότι το πρόγραμμα πρέπει να θεωρηθεί ως ένα μέσο βασισμένο στην αγορά και θεωρεί ότι η χορήγηση επιδοτήσεων δεν πρέπει να συνεπάγεται κίνδυνο στρέβλωσης του ανταγωνισμού σε έκταση που να βλάπτει το κοινό συμφέρον. Επομένως, επιπλέον της γενικής αναφοράς στις συναφείς αγορές, η κοινή θέση αναφέρει ειδικά ότι δεν πρέπει να υπάρξει καμία στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των εναλλακτικών προς τις οδικές μεταφορές τρόπων μεταφοράς ή στο εσωτερικό του κάθε τρόπου. Η κοινή θέση επίσης ορίζει ότι η τυχόν χορήγηση κρατικών ενισχύσεων στις δράσεις που λαμβάνουν χρηματοδοτική συνδρομή στο πλαίσιο του προγράμματος θα πρέπει να είναι συμβατή με τους γενικούς κανόνες της Κοινότητας περί κρατικών ενισχύσεων και εντός των ορίων που καθορίζονται για κάθε τύπο δράσης. Επίσης, σε περίπτωση που μια δράση περιλαμβάνει υπηρεσίες παρεχόμενες από τρίτους που δεν μετέχουν στην κοινοπραξία, έχει προστεθεί μια διάταξη βάσει της οποίας ο αιτών πρέπει να αποδείξει ότι ο φορέας παροχής υπηρεσιών έχει επιλεγεί μέσω διαφανούς, αντικειμενικής και αμερόληπτης διαδικασίας.

Το Συμβούλιο κρίνει σκόπιμο οι δαπάνες βοηθητικής υποδομής να περιληφθούν στις επιλέξιμες για χρηματοδοτική συνδρομή δαπάνες. Ωστόσο, προκειμένου να προστατευθούν οι θεμελιώδεις στόχοι των προγραμμάτων, η κοινή θέση ορίζει ότι τέτοιες δαπάνες πρέπει να παραμείνουν οριακές και να είναι απαραίτητες για την επίτευξη των στόχων της δράσης.

Τέλος, όσον αφορά τις διαδικασίες με τις οποίες η επιτροπή θα επικουρήσει την Επιτροπή κατά τη διαχείριση του προγράμματος, το Συμβούλιο είναι της άποψης ότι η ποικιλία των καθηκόντων που επιτελεί η Επιτροπή θα μπορούσε να αχθεί καλύτερα σε πέρας με τη διοικητική διαδικασία που προβλέπουν οι κανόνες για την άσκηση των εκτελεστικών εξουσιών που ανατέθηκαν στην Επιτροπή.

III. **ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ**

Το Συμβούλιο συμμερίζεται τις απόψεις που εξέφρασε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά την πρώτη ανάγνωση της πρότασης. Ως έκφραση αυτής της συμφωνίας, η κοινή θέση ενσωματώνει άμεσα μερικές από τις τροποποιήσεις που προτείνει το Κοινοβούλιο, ενώ σε άλλα σημεία αντανακλά την ουσία της γνώμης του Κοινοβουλίου.

— Το Συμβούλιο συμμερίζεται την άποψη του Κοινοβουλίου ότι η προώθηση της συμπληρωματικότητας πρέπει να αναφέρεται ρητά ως θεμελιώδης στόχος του προγράμματος και έχει εισαγάγει στην κοινή θέση τη διατύπωση που προτείνει το Κοινοβούλιο (αιτιολογική παράγραφος 4, άρθρα 1 και 2α). Ομοίως, έχει προστεθεί αναφορά στο στόχο να μειωθεί η συμφόρηση (αιτιολογική παράγραφος 4).

— Σε πλήρη αντιστοιχία προς τη γνώμη του Κοινοβουλίου, το Συμβούλιο έχει μειώσει τα ελάχιστα ενδεικτικά κατώφλια επιχορήγησης για κάθε μια από τις τρεις κατηγορίες δράσεων στο ήμισυ των ποσών που πρότεινε η Επιτροπή. Ωστόσο, το Συμβούλιο δεν θεωρεί απαραίτητο να προστεθεί νέο, ιδιαίτερα χαμηλό ελάχιστο κατώφλι για τις δράσεις αλλαγής του τρόπου μεταφοράς που συνίστανται στην επέκταση υπαρχουσών υπηρεσιών· θεωρεί ότι άλλες τροποποιήσεις που εισήγαγε το Συμβούλιο (στην αιτιολογική παράγραφο 9 και τα άρθρα 5.1 και 5.3) για να εξασφαλίσει την απαραίτητη ευελιξία στην επιλογή των δράσεων λαμβάνουν δεόντως υπόψη τις συναφείς ανησυχίες του Κοινοβουλίου.

— Το Συμβούλιο υιοθετεί την άποψη του Κοινοβουλίου ότι η επιστροφή των εξόδων που προκύπτουν από την ημερομηνία υποβολής μιας αίτησης για χρηματοδοτική συνδρομή στο πλαίσιο του προγράμματος πρέπει να εξαρτηθεί από την τελική έγκριση της κοινοτικής χρηματοδότησης για το ζήτημα της προβολής. Οι αντίστοιχες τροποποιήσεις του κειμένου, όπως εμφανίζονται στη γνώμη του Κοινοβουλίου, έχουν προστεθεί στην κοινή θέση (άρθρα 5.2, 6.4 και 7.3).

— Όσον αφορά τις καταλυτικές δράσεις (το άρθρο 6.1.γ), η κοινή θέση αντανακλά την πολιτική συμφωνία του Συμβουλίου με το Κοινοβούλιο ότι ενδείκνυται να διατυπωθεί σαφώς ότι το πρόγραμμα εξυπηρετεί και το στόχο να μειωθεί η συμφόρηση στους δρόμους.

— Όπως και το Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο είναι της άποψης ότι το πρόγραμμα δεν πρέπει να οδηγήσει σε μετατοπίσεις από έναν εναλλακτικό προς τις οδικές μεταφορές τρόπο σε άλλο. Η αρχή αυτή έχει αποτυπωθεί ρητώς στην κοινή θέση, στις διατάξεις σχετικά με τις τρεις κατηγορίες δράσεων (άρθρα 5.1.γ, 6.1.ε και 7.1.γ).

— Το Συμβούλιο θεωρεί ότι μετατοπίσεις από τις οδικές μεταφορές σε ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς πρέπει να προωθηθούν και στις περιπτώσεις όπου οι οδικές μεταφορές αποτελούν τμήμα αυτού του συνδυασμού. Ωστόσο, όπως έχει υπογραμμιστεί ρητώς σε όλο το κείμενο της κοινής θέσης, τα οδικά ταξίδια πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο σύντομα (αιτιολογική παράγραφος 4, άρθρα 1, 2α, 5.1.α, 6.1.γ).

— Τέλος, το Συμβούλιο συμμερίζεται τη γνώμη του Κοινοβουλίου ότι οι διαδικασίες αξιολόγησης πρέπει να επιτρέπουν επίσης τον αποτελεσματικό έλεγχο και τη βέλτιστη συνέχιση στην εφαρμογή του προγράμματος, υπό την έννοια της εκτέλεσης του προϋπολογισμού. Προς το σκοπό αυτό, η κοινή θέση περιλαμβάνει υποχρέωση της Επιτροπής να ενημερώνει τακτικά τη διαχειριστική επιτροπή του προγράμματος για την οικονομική εκτέλεση του προγράμματος και για την πρόοδο όλων των σχεδίων που χρηματοδοτούνται (άρθρο 14).

Επιπλέον, η κοινή θέση περιλαμβάνει μερικές μικρότερες τροποποιήσεις και διευκρινίσεις της πρότασης της Επιτροπής σύμφωνα με τις αρχές που σκιαγραφούνται στο μέρος ΙΙ του παρόντος εγγράφου. Αφορούν, μεταξύ άλλων ζητημάτων, τη διατύπωση του στόχου του προτεινόμενου κανονισμού, τους ορισμούς, τις προϋποθέσεις που ρυθμίζουν τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής, τις προτεραιότητες σχετικά με τις καταλυτικές δράσεις και τη διάδοση των αποτελεσμάτων των δράσεων.