Становище а Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент (ЕО) № …/2008 на Европейския парламент и на Съвета от […] година за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)“

COM(2008) 847 окончателен – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

На 12 февруари 2009 г. Европейският парламент реши, в съответствие с член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за регламент (ЕО) № …/2008 на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1692/2006 на Европейския парламент и на Съвета за въвеждане на втората програма „Марко Поло“ за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт („Марко Поло II“)“

На 13 януари 2009 г. Бюрото на Комитета възложи на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ да подготви работата му.

Предвид неотложното естество на работата, на 452-ата -ата си пленарна сесия, проведена на 24 и 25 март 2009 г. (заседание от 24 март 2009 г.), Европейският икономически и социален комитет реши да определи г-н LIOLIOS за главен докладчик и прие настоящото становище с 97 гласа „за“ и 3 гласа „въздържал се“.

1. **Заключения и препоръки**

1.1. Комитетът изразява подкрепата си за политиката на Комисията, насочена към прехвърляне на прогнозираното и неизбежно увеличение на шосейния превоз на товари към други видове транспорт, като същевременно отбелязва липсата на амбициозни планове или недостига на налични ресурси в тази област.

1.2. Комитетът заявява съгласието си с предложените мерки за изменение на регламента, а именно:

1.2.1 възлагане на управлението на програмата на Изпълнителната агенция за конкурентоспособност и иновации (ИАКИ);

1.2.2 намаляване и опростяване на изискванията, на които трябва да отговарят проектите;

1.2.3 удвояване на максималното ниво на финансиране от 1 на 2 евро за всеки 500 тон/километри избегнати или прехвърлени към друг вид транспорт, различен от шосейния;

1.2.4 въвеждане на особено нисък праг за проекти, свързани с вътрешноводния транспорт;

1.2.5 предоставяне на възможност отделни предприятия да кандидатстват за финансова помощ;

1.2.6 премахване на специалния праг от 10 % за проекти, свързани с избягване на трафика;

1.2.7 включване на транспортния елемент в изчислението на прехвърлянето на товари към друг вид транспорт;

1.2.8 опростяване на условията за финансиране на помощна инфраструктура.

1.3 Комитетът е на мнение, че програмата „Марко Поло“ не постига изцяло първоначално възложените й цели, тъй като не работи на пълен режим. По-специално той отбелязва, че съществува опасност бюджетът, отпуснат на програмата, в размер на 60 милиона евро, да се окаже недостатъчен за прехвърлянето на 25 милиарда тон/километри. Предвид високия размер (9,15 евро) на реализираните по този начин икономии от външни разходи, Комитетът смята, че е целесъобразно да се отдели повече внимание за намиране на необходимите ресурси за прехвърляне към други видове транспорт на възможно повече тон/километри и постигане на определените в началото нива на успеваемост. При всяко положение ползите от социална гледна точка в цялостен план многократно надхвърлят размера на пряката субсидия, отпускана на предприятията. Както е отбелязано в становищата му 842/2002 и 247/2005, Комитетът смята, че по време на програмата Комисията ще трябва да предложи преразглеждане на бюджета към увеличаване, за да бъдат отделени допълнителни финансови средства, които ще са необходими, ако съответните планове за действие, които бъдат предложени, са по-многобройни от очакваното.

1.4 Комитетът с изненада установява, че въпреки че в оценката на въздействието се предлага и упоменава, в новият регламент не се предвижда подкрепа и поемане на разноските на малките предприятия за подаване на предложения. Комитетът изразява разочарованието си от това, че препоръката не е била приета и същевременно предлага мярката да обхване и малките предприятия, защото смята, че тези съображения са валидни и в техния случай, тъй като изготвянето на такива проекти и за тях е свързано със значителни разходи.

1.5 Комитетът със задоволство установява, че Комисията е склонна да съкрати времето, необходимо за одобряване и финансиране на дадено предложение. ЕИСК счита, че в условията на бързо променяща се бизнес среда, когато реакцията към развитието на пазара е от решаващо значение, следва да се следи най-вече за намаляване на времето, необходимо за оценка, одобрение и подкрепа на всяка дейност, предприемайки инициативи като например предварителна оценка на предложенията или частично стандартизиране на процеса на оценяване.

1.6 Комитетът е на мнение, че географското разпределение на предложенията, които са били внесени и финансирани, не е оптимално и не служи на целите на ЕС, нито допринася за насърчаване на интермодалния транспорт по начин, който поддържа баланс между държавите-членки. Комитетът предлага също така да се възприеме по-широк подход, който да отчита проблемите на южните държави и на районите край Средиземно море. От друга страна, той счита, че следва да се отчетат характерните слабости на някои държави, като липсата на развита железопътна мрежа, силно отсечени брегове или островен характер, така че предприятията, които са се установили там, да имат възможност да подават предложения.

1.7 Като заявява отново предишната си позиция, Комитетът вярва, че е целесъобразно да се проведе проучване относно стратегиите за „нулева наличност“ и „оборотна наличност“, за да се анализира дали насърчават или не устойчивите транспортни средства. Практиката на „нулева наличност“ увеличава доставката на товари по шосе с всички произтичащи от това последици по отношение на потреблението на енергия и защитата на околната среда. Във връзка с това е целесъобразно да се проучи цялата верига на доставки.

1.8 Според ЕИСК е важно да се извлече полза от знанията, натрупани от предприятията за шосеен превоз, като последните бъдат привлечени да участват активно в съответните програми, предназначени за прехвърляне на товари от шосеен превоз към други видове транспорт. За тази цел се предлага те да бъдат постоянно информирани и да им бъде оказвана помощ за промяна на моделите, които са приели и използват в производствените си процеси.

1.9 Комитетът счита, че при положение че не са изразходвани всички налични ресурси, Комисията следва да предвиди увеличаване на тавана на финансиране, което ще доведе до нарастване, съответно на 50 % и 75 %, на настоящите проценти, а именно 35 % за дейностите по прехвърляне на товари, вътрешноводния транспорт, катализационния ефект, морските магистрали и избягването на трафика и 50 % за обмяна на опит. Такова увеличаване на тавана е необходимо за малките предприятия, които, в сравнение с големите фирми, имат по-големи постоянни разходи спрямо променливите им разходи. В случая по-конкретно с дейностите с катализационен ефект се предлага увеличение от 2 на 3 евро на помощта за тон/километър, тъй като се отнася за новаторски решения, които ще имат положително въздействие за пренасочване на товарите от шосейния транспорт към други видове транспорт и ще повлияят на общественото мнение.

1.10 Комитетът препоръчва на Комисията да състави за ползвателите няколко „европейски наръчници“, които, на всеки от езиците на Общността, да изброяват всички интермодални терминали на ЕС, като подробно описват характеристиките им, но също така да предприеме всякакви необходими действия за популяризиране както на механизма на финансиране, така и на резултатите от изпълнените проекти и предимствата от тях за ползвателите, които се намират по средата или в края на веригата. От друга страна, Комитетът защитава идеята, че Комисията следва да изработи специални планове за насърчаване на програмата и повишаване на нейната популярност. Във връзка с това Комитетът предлага на Комисията да организират съвместно конференции, дни на популяризиране и разяснителни кампании.

1.11 Комитетът препоръчва да се проучи дали е възможно сред проектите, които могат да кандидатстват по програмата „Марко Поло“, да се включат инициативи за транспорт на течности посредством тръбопроводи или доставката на газ към терминалите за пренатоварване или за комбиниран транспорт.

1.12 Комитетът подчертава, че следва да се анализира по-обстойно настоящото състояние на морския транспорт (вътрешни водни пътища и басейни), предвид това че прилагането на интермодални системи там се смята за трудно, поради раздробяването на пазара. Доказателство за това положение е слабият интерес към дейностите, свързани с морските магистрали, само 9 % от предложенията за 2007 г. и 4 % през 2008 г., още повече че за 2008 г. са одобрени много малко, дори никакви предложения.

1.13 Комитетът продължава да смята, че определеният срок от 36 месеца е прекалено кратък за дейностите, свързани с прехвърляне на товари към други видове транспорт, и предлага минималният срок да бъде увеличен на 48 месеца.

1.14 Комитетът счита, че следва да се проучи възможността да бъдат подкрепени проекти с национален обхват, чиято цел е да направят интермодалността по-достъпна и да подобрят прехвърлянето на товари от шосейния превоз към други мрежи. Според него могат да се предприемат действия на местно равнище, които да се отнасят за една единствена държава-членка, но резултатите от които ще са от полза за всички ползватели на видовете транспорт, които се осъществяват през тази държава.

1.15 Комитетът отново изразява одобрението си за разширяването на приложното поле на програмата към трети държави, независимо дали са или не са кандидатки за присъединяване към ЕС и отбелязва, че разходите, свързани с дейности, реализирани на тяхна територия, могат да се покриват само при положение че имат незабавна и съществена полза за конкретна държава-членка.

1.16 Комитетът смята, че възможно най-бързо следва да се публикува равносметка на успешно осъществените проекти и на ресурсите, които реално са спестени благодарение на тях. Подобна инициатива ще позволи да се направи оценка на програмата и да се разпространят резултатите, до които е довела досега.

1.17 Комитетът припомня, че според него Комисията трябва да прикани държавите-членки да предприемат действия за документиране на съществуващите изоставени или слабо използвани мрежи, които биха могли да бъдат рехабилитирани, за да послужат за превоза на товари, като това искане да се отнася по-специално за железопътната мрежа, но и за морските, и речните пътища. По този начин и доколкото е възможно могат да се изработят маршрути, които спрямо шосейния превоз, ще са по-кратки и по-съвместими с устойчивото развитие.

2. **Общи бележки**

2.1 *Припомняне на заключенията на ЕИСК относно програмите „Марко Поло I“ и „Марко Поло II“.*

2.1.1 В своите становища 842/2002 от 17 и 18 юли 2002 г. и 247/2005 от 9 март 2005 г. относно предложенията за регламент „Марко Поло I“ и „Марко Поло II“ Комитетът посочи слабите места на програмата и преценявайки, че не би било възможно да се осъществи прехвърлянето към други видове транспорт, което Комисията си е поставила като цел, предложи системата да бъде допълнена с конкретни мерки. Двете становища включваха по-специално следните предложения:

2.1.1.1 финансиране с публични средства на инфраструктурите за прехвърляне на товари (например терминалите и техните подстъпи);

2.1.1.2 възлагане на ръководен комитет да осъществява постоянен контрол над предприетите действия, за да може при средносрочния преглед на програмата „Марко Поло“ да бъдат направени необходимите изменения;

2.1.1.3 разрешаване на финансирането на проекти, които включват дейности, съсредоточени върху територията на една единствена държава-членка, при положение че въздействието от тях е от полза за всички ползватели на транзитно преминаващи международни превози;

2.1.1.4 възможност в проектите, които отговарят на изискванията по програма „Марко Поло“, да се отчитат дейностите, включващи допълнително въздушния транспорт и транспорт посредством тръбопроводи, ако са свързани с други видове транспорт;

2.1.1.5 намаляване на минималните изисквания за участие за всяка дейност;

2.1.1.6 удължаване на максималния срок за осъществяване на проектите за прехвърляне на товари;

2.1.1.7 изготвяне на „Европейски наръчник“ на всички мултимодални платформи на ЕС с техните характеристики, предназначен за всички ползватели;

2.1.1.8 създаване на специална категория, за която минималният праг бъде свален на 500 000 евро, тъй като речният транспорт не може да се сравнява с морския транспорт, за който необходимите инвестиции са пропорционални на размера на корабите.

2.1.2 Комитетът също така беше заявил желанието си да участва заедно с Комисията в обсъждане относно постепенното изоставяне на практиката на „нулева наличност“ и заместването ѝ с тази на „оборотна наличност“, когато доставките не са от изключителна спешност.

2.2 *Доклад за оценка*

Комитетът приветства оценката, която Комисията е възложила на външен експерт [1] и желае да отбележи няколко пункта, които не са разгледани подробно:

— постоянно намалява броят на подадените предложения от 92 през 2003 г. на 63 през 2004 г., 62 през 2005 г. и 48 през 2006 г., а броят на одобрените и финансирани предложения остава почти константен, между 12 и 15,

— интересно е да се отбележи, че първоначално очакваното прехвърляне на товари от финансираните проекти в крайна сметка възлиза на 75 %, като при железопътните обекти резултатът е 99 %, а при тези, свързани с вътрешните водни пътища, успеваемостта достига едва 45 % от първоначалната цел,

— изпълнението на 64 % от целите на програма „Марко Поло I“ по отношение на прехвърлени товари от шосейния транспорт към други видове транспорт представлява едва 5,8 % от общия товар, превозен по този начин на равнище международни шосейни превози в Европейския съюз, или казано най-общо - промяната е относително скромна,

— смята се, че процедурата по оценка на предложенията на всички етапи, включително подписването на договора, е сложна, липсва прозрачност и изисква много време, по-специално в периода между започването на преговорите и момента на подписването на договора. Следва да се отбележи, че голям брой участници считат, че критериите за избор на проекти са ясни и прозрачни, което не важи за процедурата, с която се определя присъдената оценка на базата на тези параметри и крайното предложение относно избраните обекти,

— изискваните минимални прагове са особено високи за малките и средните предприятия и не насърчават лансирането на нови видове интермодален транспорт; тази ситуация е благоприятна по-скоро за малък брой обекти на големи предприятия отколкото за голям брой обекти на малки и средни предприятия, ето защо подход, който е насочен към последните, би могъл да допринесе за борбата срещу задръстванията по пътищата на местно и регионално равнище,

— предвид това, че по поканата в сектора на морските магистрали не са подадени предложения за проекти, се припомня, че за обектите от този вид са предвидени последващи действия и се насърчава участието в изпълнението им,

— предлага се да се придаде повече значение на приноса за намаляване на задръстванията по пътищата.

[1] Оценка на програмата Марко Поло (2003-2006 г.), Ecorys (само на английски): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. **Бележки**

Комитетът изразява съжаление, че Комисията не е взела под внимание по-голямата част от предложенията, формулирани в двете му становища по темата, които биха допринесли за увеличаване на ефикасността на програмата, както е видно от външната оценка, но приветства факта, че, макар и със закъснение, направените от него предложения са срещнали подкрепа. По-специално приема позициите, изложени по-долу.

3.1 От 1 март 2008 г. управлението на програмата, подобно на други общностни програми, е възложено на Изпълнителната агенция за конкурентоспособност и иновации (ИАКИ). Комитетът приветства тази мярка, която, обаче, трябва да се придружава от други действия и инициативи, насочени към намаляване на бюрократичната тежест и привличане на други евентуални кандидати за тези помощи.

3.2 *Съгласно процедурата, предвидена в Приложение I, точка 2, буква г) от Регламент 1692/2006, Комисията ще удвои максималното ниво на финансиране от 1 на 2 евро за всеки 500 тон/километри избегнати или прехвърлени към друг вид транспорт, различен от шосейния*. Комитетът счита, че удвояването на това финансиране е необходимо, ако е налице желание за по-нататъшно развитие на програмата „Марко Поло“, при положение че ползата от намаляването на външните разходи и социалните и екологичните последици от трафика компенсира многократно размера на тези финансирания.

3.3 *Предоставяне на възможност отделни предприятия да кандидатстват за финансова помощ. Позволявайки на дадено предприятие да представи самостоятелен проект, ще се изяснят и опростят условията за приемливост на получателите на финансова помощ*. Комитетът отбелязва съгласието си с тази инициатива и повтаря, че би следвало да се предвиди възможността да се вземат под внимание проекти, които се отнасят само за една държава, при положение че една такава схема допринася за намаляване на шосейния превоз.

3.4 *Въвеждане на особено нисък праг за проекти, свързани с вътрешноводния транспорт. Специален нисък праг ще бъде въведен за проекти, които имат за цел да прехвърлят товар от шосеен към вътрешноводен транспорт, а именно:*

Вид на проекта	Настоящи прагове		Предлагани прагове
Вътрешноводен транспорт	—	—	*17 милиона тон/километри*

Комитетът установява със задоволство, че неговите предложения относно намаляването на допустимия праг, по-специално по отношение на вътрешноводния транспорт, в крайна сметка бяха приети и счита, че тази промяна ще допринесе за привличането на по-голям брой проекти.

3.5 *Възстановяване на разходите на микропредприятията, свързани с изготвянето на предложението. За да се насърчи подаването на заявления от микропредприятия, които са характерни за секторите на шосейния и вътрешноводния транспорт, ще бъде осигурено възстановяване във фиксиран размер на разходите по изготвянето на предложенията*. Комитетът с изненада установява, че макар и в анализа на въздействието да се предлага и споменава, в новия регламент не се предвижда предоставянето на подкрепа на малките предприятия за подаване на предложения.

3.6 *Намаляване и опростяване на изискванията за получаване на финансова помощ за проекти. Опростяването и намаляването на някои изисквания ще привлече нови по-малки проекти и ще спомогне за постигането на целите на програмата*. Тези дейности ще се ръководят по следната таблица:

Вид на проекта	Настоящи прагове		Предлагани прагове
Модален трансфер	250 милиона тон/километри	500 000 евро	80 милиона тон/километри
Вътрешноводен транспорт	—	—	*17 милиона тон/километри*
Катализационен ефект	—	2 милиона евро	30 милиона тон/километри
Обмяна на опит	—	250 000 евро	250 000 евро
Морски магистрали	1,25 милиарда тон/километри	2,5 милиона евро	250 милиона тон/километри
Избягване на трафик	500 милиона тон/километри	1 милион евро;	80 милиона тон/километри

Предлагайки тази мярка, Комитетът следователно приема намаляването на изискванията за получаване на финансова помощ за проекти, както и за приемането на тон/километър като основа за сравняване на различните предложения.

3.7 *Премахване на специалния праг от 10 % за проекти, свързани с избягване на трафика*. Комитетът отбелязва съгласието си с премахването на упоменатия по-горе праг и счита, че в резултат на тази мярка ще се увеличат предложенията в тази област.

3.8 *Включване на транспортния елемент в изчислението на прехвърлянето на товари*. Според Комитета отчитането на изминатото разстояние от превозното средство е полезно предложение. При все това би било целесъобразно да се проучат възможностите как да се даде предимство на проекти, при които се използва в по-голяма степен интермодалният транспорт, като експедирането на непридружавани товари с ро-ро фериботи.

3.9 *Удължаване на срока на проекта със 6 месеца в надлежно мотивирани от получателя на помощ случаи*. Комитетът е съгласен с това предложение, тъй като подобна мярка може да даде увереност на получателите на помощ, че загубите, които са претърпели в началната фаза, ще бъдат компенсирани от помощта на Общността.

3.10 *Опростяване на условията за финансиране на помощна инфраструктура*. Комитетът отбелязва съгласието си с премахването на минималните изисквания за осъществяване на проекти за помощна инфраструктура и смята, че това с това опростяване се отстраняват ограниченията, които бяха наложени ненужно и неоправдано.

3.11 *Опростяване на административните процедури на програмата*. Комитетът може само да приветства всякакви действия, насочени към усъвършенстване на процедурите и съкращаване на сроковете, необходими за изпълнението на административните формалности за всяка отпусната помощ, още повече че натрупаният до момента опит в тази област е отрицателен. За да може да изрази по-категорично мнение по този въпрос, Комитетът се нуждае от обратна информация за опита на участниците в тези инициативи.

3.12 *В член 5, параграф 2 се заличава второто изречение („Условията за финансиране за помощни инфраструктури по смисъла на член 2, буква з) са посочени в приложение II.“)*. Комитетът се присъединява към това предложение и счита, че споменатата практика е създала трудности по отношение на успешното реализиране на предложенията, по-специално в случаите, когато са визирали използването на морските магистрали.

3.13 *Отпеня се изискването общата финансова помощ, която се отпуска за помощните инфраструктури под формата на държавна помощ и помощ от страна на Общността, да не надхвърля 50 % от допустимите разходи за финансиране*. Комитетът е на мнение, че предложеното действие е разумно и смята, че правителствата на държавите-членки ще участват по-активно в съответните проекти.

3.14 *Член 14, параграф 2 се заменя със следния текст: До 30 юни 2011 г. Комисията следва да представи на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите доклад за оценката на резултатите, постигнати от програмата „Марко Поло“ за периода 2003-2009 г.* Комитетът изразява резерви по отношение на предложения по-горе график, защото смята, че при положение че въпросният доклад няма да бъде използван за определяне на коригиращите мерки, би било по-целесъобразно да се отпусне повече време, за да може предложеният регламент да бъде подложен на по-цялостна оценка.

Брюксел 24 март 2009 година.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Mario SEPI