Transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsiooni arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr …/2008, [kuupäev], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1692/2006 teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)"

KOM(2008) 847 lõplik – 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

12. veebruaril 2009 otsustas nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artikli 71 lõikele 1 ja artikli 80 lõikele 2 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr …/2008, [kuupäev], millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1692/2006 teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)"

Komitee juhatus tegi 13. jaanuaril 2009 käesoleva arvamuse ettevalmistamise ülesandeks transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioonile.

Arvestades töö kiireloomulisust, määras komitee täiskogu 452. istungjärgul 24.–25. märtsil 2009 (24. märtsi istungil) pearaportööriks Nikolaos LIOLIOSE ja võttis vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 97, erapooletuks jäi 3.

1. **Järeldused ja soovitused**

1.1 Komitee väljendab oma toetust komisjoni poliitikale, mille eesmärk on suunata maanteekaubavedude mahu vältimatu ja prognoositav kasv ümber teistele transpordiliikidele, ent samas juhib komitee tähelepanu piisavalt ambitsioonikate eesmärkide puudumisele ja eraldatavate ressursside ebapiisavusele.

1.2 Komitee kiidab heaks määruse muutmiseks võetavad meetmed, mis hõlmavad järgmist:

1.2.1 usaldada programmi juhtimine Konkurentsivõime ja Uuendustegevuse Täitevasutusele (EACI);

1.2.2 alandada ja lihtsustada projektidele kohaldatavaid abikõlblikkuse künniseid;

1.2.3 kahekordistada rahastamise maksimaalset määra ühelt eurolt kahele eurole 500 tonnkilomeetri kohta, mis maanteetranspordis ära jäetakse või mõnele teisele transpordiliigile ümber suunatakse;

1.2.4 kehtestada eriti madal künnis siseveetransporti soodustavatele projektidele;

1.2.5 lubada üksikutel ettevõtetel taotleda toetuse saamist;

1.2.6 kaotada liikluse vältimisele suunatud projektidele kehtiv 10-protsendiline künnis;

1.2.7 kaasata veoki komponent vedude ümbersuunamise arvutamisse;

1.2.8 lihtsustada lisainfrastruktuuri rahastamistingimusi.

1.3 Komitee arvates ei ole Marco Polo programm täielikult saavutanud oma esialgseid eesmärke, mistõttu programm ei toimi täies mahus. Komitee juhib erilist tähelepanu tõigale, et programmile eraldatud 60 miljoni euro suurusest eelarvest ei pruugi piisata 25 miljardi tonnkilomeetri ümbersuunamiseks. Arvestades märkimisväärset väliskulude kokkuhoidu (9,15 eurot), tasub komitee arvates pöörata senisest rohkem tähelepanu vajalike vahendite leidmisele võimalikult suure tonnkilomeetrite määra ümbersuunamiseks ja programmile esialgselt seatud eesmärkide saavutamisele. Igal juhul on selgesti mõistetav, et kogu ühiskonnale tekkivad alternatiivkulud ületavad mitu korda ettevõtetele otseselt antavate toetuste kogusummat. Nagu juba varasemalt arvamustes 842/2002 ja 247/2005 esile toodud, leiab komitee, et komisjon peaks kavandama programmi rakendamise aja jooksul selle eelarve mahu suurendamist, nii et programmile oleks võimalik eraldada täiendavaid vahendeid juhul, kui asjaomaste projektide hulk osutub oodatust suuremaks.

1.4 Komitee märgib hämmastusega, et uues määruses ei sätestata taotlusi esitavate väikeettevõtete toetamist ja nende kulude hüvitamist, kuigi mõjuhindamises seda mainiti ja esitati sellekohane ettepanek. Komitee märgib pettumusega, et kõnealune soovitus jäeti arvesse võtmata, ja teeb samas ettepaneku laiendada meetmeid ka väikeettevõtetele, kuna komitee arvates kehtivad samad kaalutlused ka nende puhul ja selliste projektide koostamine tekitab ka väikeettevõtetele olulisi kulusid.

1.5 Komitee märgib rahuloluga, et komisjon näib olevat valmis vähendama ettepaneku heakskiitmiseks ja rahastamiseks vajaminevat ajavahemikku. Siiski leiab ta, et kiiresti arenevas ettevõtluskeskkonnas, kus määrava tähtsusega on turuarengutele reageerimise tähtajad, oleks eelkõige kohane panustada iga üksikprojekti hindamiseks, heakskiitmiseks ja rahaliseks toetamiseks nõutava ajavahemiku lühendamisse, rakendades eri abinõusid nagu taotluste eelhindamine ja hindamisprotsessi osalise standardimine.

1.6 Komitee arvates ei ole esitatud ja rahastatud taotluste geograafiline jagunemine optimaalne, kuna see ei toeta ELi eesmärke ega aita kaasa ühendvedude vajalikule edendamisele viisil, mis tagaks tasakaalu ELi liikmesriikide vahel. Seetõttu soovitab komitee arendada projekti edasi, pöörates tähelepanu lõunariikide ja Vahemere rannikupiirkondade probleemidele. Komitee peab vajalikuks võtta arvesse teatavate riikide loodustingimustest tulenevaid puudusi nagu näiteks ulatusliku raudteevõrgu puudumine, pikk rannajoon või saarelisus, et nimetatud piirkondades paiknevad ettevõtted saaksid samuti taotlusi esitada.

1.7 Komitee kordab oma varasemalt avaldatud seisukohta, leides, et vaja on läbi viia uuring „ladustamise vältimise" ja „ringluses ladustamise" strateegiate kohta, et analüüsida nende mõju jätkusuutlike transpordiliikide edendamisele või edendamata jätmisele. Ladustamise vältimine soodustab maanteevedusid, mis omakorda mõjutab energiakulu ja keskkonnakaitset. Antud kontekstis tuleks uurida kogu tarneahelat.

1.8 Komitee arvates tuleb kasutada maanteevedudega tegelevate ettevõtete kogutud teadmisi, kaasates nad aktiivselt vastavatesse programmidesse, millega soovitakse suunata maanteeveod ümber teistele transpordiliikidele. Selleks tehakse ettepanek edastada neile pidevalt teavet ja aidata neil muuta omaksvõetud ja tootmisprotsessis kasutatavaid mudeleid.

1.9 Kuna osa eraldatud vahenditest jäi kasutamata, tuleks komitee arvates komisjonil kaaluda rahastamise ülempiiri suurendamist ümbersuunamismeetmete, siseveetransporti puudutavate meetmete, katalüsaatormeetmete, merekiirteedega seotud meetmete ja liikluse vältimise meetmete suhtes praegu kehtivalt 35 %-lt 50 %-le ning ühiste õppemeetmete suhtes praegu kehtivalt 50 %-lt 75 %-le. Selline suurendamine tundub olevat vajalik väikeettevõtete jaoks, kellel on muutuvate kulude suhtes kõrgemad püsikulud kui suurettevõtetel. Konkreetsemalt katalüsaatormeetmete osas soovitab komitee finantsabi suurendamist kahelt eurolt kolmele eurole iga tonnkilomeetri kohta, kuna tegu on uuenduslike lahendustega, mis soodustavad kaubavedude ümbersuunamist maanteedelt teistele transpordiliikidele ja millel on mõju avalikule arvamusele.

1.10 Komitee soovitab komisjonil koostada kõigis ELi ametlikes keeltes kõigi kasutajate jaoks mitu Euroopa juhist, milles loetletakse kõik ELi ühendvedude terminalid, täpsustades igaühe eripära, ning võtta kõik vajalikud meetmed, et tutvustada senisest paremini rahastamismehhanismi ning läbiviidud projektide mõju ja eeliseid vahe- ja lõppkasutajate jaoks. Lisaks pooldab komitee ideed, et komisjon töötaks välja konkreetsed kavad programmi edendamiseks ja selle paremaks propageerimiseks. Selleks teeb komitee komisjonile ettepaneku korraldada ühiselt seminare, teabeüritusi ja -tuure.

1.11 Komitee soovitab uurida võimalust võtta Marco Polo programmi abikõlblike projektide hulgas arvesse ka algatusi, mis hõlmavad vedelainete transporti juhtmete kaudu või gaasi tarnimist ümberlaadimis- või ühendveoterminalidesse.

1.12 Komitee rõhutab, et senisest ulatuslikumalt tuleb uurida meretranspordi (ja siseveetranspordi) sektori praegust olukorda, arvestades asjaolu, et antud valdkonnas peetakse ühendveosüsteemide kasutuselevõttu turu killustatuse tõttu keeruliseks. See nähtub kasvõi sellest, et meremagistraale puudutavad meetmed ei ole osutunud kuigi populaarseks, moodustades 2007. ja 2008. aastal kõigist taotlustest vastavalt vaid 9 ja 4 %, ning et esitatud taotlustest kiideti heaks vaid väga vähesed või mitte ühtegi, nagu juhtus 2008. aastal.

1.13 Komitee on endiselt kindlal seisukohal, et kehtestatud 36-kuuline tähtaeg on teistele transpordiliikudele ümbersuunamise meetmete jaoks liiga lühike, ning teeb ettepaneku pikendada meetmete nõutavat minimaalset kestust 48 kuuni.

1.14 Komitee arvates tuleb uurida võimalust toetada üleriigilisi projekte, mille eesmärk on parandada ühendvedude levitamist ja kaubavedude ümbersuunamist maanteedelt teistele transpordivõrkudele. Komitee on seisukohal, et kaaluda tasub ka üheainsa liikmesriigi piires võetavaid kohalikke meetmeid, mis avaldavad sellegipoolest positiivset mõju kõigile, kes vastava riigi territooriumil asjaomaseid transpordiliike kasutavad.

1.15 Komitee kinnitab taas kord oma toetust programmi kohaldamisala laiendamisele kolmandatele riikidele (kandidaat- ja muud riigid) ning nendib, et programmi vahenditega võidakse kõnealuste riikide territooriumil ellu viidavaid meetmeid rahastada üksnes juhul, kui neist saab otsest ja mõõdetavat kasu mõni konkreetne ELi liikmesriik.

1.16 Komitee arvates tuleb nii kiiresti kui võimalik avaldada kokkuvõte edukalt lõpule viidud projektidest ja nende kaudu saavutatud tegelikust ressursside kokkuhoiust. Selline algatus annaks võimaluse programmi propageerida ja levitada seni saavutatud tulemusi.

1.17 Komitee tuletab meelde, et tema arvates tuleks komisjonil kutsuda liikmesriike üles selgitama välja kõik olemasolevad, praegu kõrvalejäetud või vähe kasutatavad võrgud, mida oleks võimalik kaupade vedamiseks uuesti kasutusele võtta. See puudutab eelkõige raudteeliine, ent ka mere- ja siseveetransporti, nii et alati kui võimalik saaks pakkuda maanteeveost kiiremaid ja säästva arengu seisukohast soodsamaid lahendusi.

2. **Üldised märkused**

2.1 *Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kokkuvõte programmide Marco Polo I ja Marco Polo II järeldustest*

2.1.1 Komitee tõi oma 17. juuli 2002. aasta arvamuses 842/2002 ja 9. märtsi 2005. aasta arvamuses 247/2005 programme Marco Polo I ja Marco Polo II käsitlenud määruste ettepanekute kohta esile programmi vajakajäämisi. Komitee leidis, et programm ei võimalda saavutada komisjoni seatud eesmärki suunata kaubaveod ümber teistele transpordiliikidele, ning sellest tulenevalt soovitas seda täiendada konkreetsete meetmetega. Kahes kõnealuses arvamuses esitatud ettepanekud hõlmasid muu hulgas järgmisi:

2.1.1.1 rahastada kaubavedude ümbersuunamise infrastruktuuri (nt terminalid ja nende juurde viivad teed) avalikest vahenditest;

2.1.1.2 teha halduskomiteele ülesandeks rahastatud meetmete pidev järelevalve, et Marco Polo programmi vahehindamisel oleks selles võimalik teha vajalikke kohandusi;

2.1.1.3 lubada selliste projektide rahastamist, mis hõlmavad kohalikke, vaid üheainsa liikmesriigi piires võetavaid meetmeid, kui nende projektide mõjust saavad kasu kõik vastava riigi territooriumi läbivad rahvusvahelised liiklejad;

2.1.1.4 luua võimalus võtta Marco Polo programmi abikõlblikes projektides arvesse meetmeid, mis hõlmavad ka lennutransporti ja juhtmevedu, kui need on ühendatud teiste transpordiliikidega;

2.1.1.5 langetada üksikmeetmele kohaldatavat rahastamiskünnist;

2.1.1.6 pikendada kaubavedude ümbersuunamise meetmete lõpuleviimise maksimaalset tähtaega;

2.1.1.7 koostada kasutajatele Euroopa juhised, milles on loendatud ELi kõik ühendvedude terminalid koos nende kirjeldusega;

2.1.1.8 luua eraldi siseveetranspordi kategooria alandatud 500 000 euro suuruse miinimummääraga, kuna siseveetransporti ei saa võrrelda meretranspordiga, mille puhul vajatakse laevade suurusele vastavaid investeeringuid.

2.1.2 Komitee väljendas samuti soovi osaleda koos komisjoniga arutelus järkjärgulise ülemineku üle ladustamise vältimiselt ringluses ladustamisele, mida võiks kasutada, kui tegemist ei ole just eriti kiireloomuliste tarnetega.

2.2 *Hindamisaruanne*

Komitee võttis rahulolevalt teadmiseks hinnangu, mille komisjon oli tellinud välisekspertidilt, [1] ning soovib juhtida tähelepanu mõnele küsimusele, mida aruandes üksikasjalikumalt ei käsitletud.

— Esitatud taotluste arv on pidevalt vähenenud (2003. aastal esitati 92 taotlust, 2004. aastal 63, 2005. aastal 62 ja 2006. aastal 48), samas jäi heaks kiidetud ja finantsabi saanud projektide arv peaaegu samaks (12 kuni 15).

— Huvitav on täheldada, et rahastatud projektides esialgselt kavandatud vedude ümbersuunamisest saavutatakse lõppkokkuvõttes 75 %, kusjuures raudteeprojektid saavutavad 99 %. Seevastu saavutatakse siseveetranspordi alaste projektide puhul vaid 45 % esialgsetest eesmärkidest.

— Programmis Marco Polo I seatud, maanteekaubavedude teistele transpordiliikidele ümbersuunamist käsitlenud eesmärkide saavutamine 64 % ulatuses moodustab üksnes 5,8 % ELi rahvusvaheliste maanteekaubavedude kogumahust. Üldisemalt rääkides on tegu suhteliselt tagasihoidliku muutusega.

— Taotluste hindamismenetlust kuni lepingu sõlmimise etapini peeti keeruliseks, mitte piisavalt läbipaistvaks ja üsna aeganõudvaks, eriti mis puudutab ajavahemikku läbirääkimiste alustamise ja lepingu sõlmimise vahel. Olgu siinkohal mainitud, et paljud asjaomased pooled peavad selgeks ja läbipaistavaks projektide valikukriteeriume, ent mitte menetlust, mille käigus määratakse kindlaks kõnealuste parameetrite alusel antav hinne ja lõplik ettepanek heakskiidetud projektide kohta.

— Nõutavad miinimummäärad on eriti kõrged väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks ning ei soodusta uute ühendvedude käivitamist. Selle tulemusena soodustatakse tekkinud olukorras suurte ettevõtete väheseid projekte, ent mitte paljusid väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete projekte. Väikestele ja keskmise suurusega ettevõtetele keskenduv lähenemisviis võiks aga aidata võidelda maanteeliikluse ülekoormatuse vastu kohalikul ja piirkondlikul tasandil.

— Arvestades merekiirteede alaste projektitaotluste vähesust soovitatakse asjaomaseid projekte jälgida ja julgustada osalemist nende elluviimises.

— Tehakse ettepanek pöörata senisest rohkem tähelepanu liiklusummikute vähendamisele.

[1] *Evalution of the Marco Polo Programme* (2003-2006), Ecorys, allikas (üksnes inglise keeles): http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm.

3. **Märkused**

Komitee avaldab kahetsust, et komisjon ei võtnud arvesse suuremat osa kõnealusel teemal koostatud kahes komitee arvamuses esitatud ettepanekutest, mis – nagu välishinnangust selgub – oleksid aidanud tõsta programmi tulemuslikkust. Samas tervitab komitee oma ettepanekutele praegu hilinemisega antavat toetust. Konkreetsemalt esitab komitee järgmised tähelepanekud:

3.1 Alates 1. märtsist 2008 vastutab programmi juhtimise eest Konkurentsivõime ja Uuendustegevuse Täitevasutusele (EACI), nagu ka ühenduse teiste programmide puhul. Komitee toetab seda abinõu, millega peavad aga kaasnema teised meetmed ja algatused, mille abil vähendatakse halduskoormust ja meelitatakse ligi teisi võimalikke abisaajaid.

3.2 „Vastavalt määruse 1692/2006 I lisa punkti 2 alapunktis d ettenähtud korrale kahekordistab komisjon rahastamise maksimaalset määra ühelt eurolt kahele eurole 500 maanteetranspordis välditud või mõnele teisele transpordiliigile ümbersuunatud tonnkilomeetri kohta." Komitee peab toetuse kahekordistamist Marco Polo programmi edasiarendamise seisukohast vajalikuks, kuna väliskulude ning sotsiaalsete ja keskkonnaalaste tagajärgede vähendamisest ühiskonnale loodav kasu ületab mitu korda antava finantsabi mahu.

3.3 „Lubada üksikutel ettevõtetel taotleda toetuse saamist. Võimaldades ettevõttel esitada projekt üksi, selgitatakse ja lihtsustakse taotlejate abikõlblikkuse tingimusi." Komitee kiidab kõnealuse algatuse heaks ja kordab, et tuleks luua võimalus võtta arvesse vaid ühe liikmesriigi territooriumi hõlmavaid projekte, kuna selline võimalus aitaks vähendada maanteekaubavedusid.

3.4 „Kehtestada eriti madal künnis siseveetransporti soodustavatele projektidele. Vähendatud künnis kehtestataks projektidele, mille eesmärk on suunata maanteekaubavedu ümber siseveetranspordile":

Projekti liik	Praegused künnised		Kavandatud künnised
Siseveetransport	—	—	*17 miljonit tonnkilomeetrit*

Komitee sedastab heameelega, et tema esitatud ettepanekud abikõlblikkuse künniste vähendamise kohta – eelkõige siseveetranspordi osas – kiideti lõpuks heaks, ning leiab, et kõnealune muudatus aitab kaasa esitatavate taotluste arvu suurendamisele.

3.5 „Hüvitada mikroettevõtetele taotluste koostamisega kaasnevad kulud. Maantee- ja siseveetranspordi sektorile iseloomulikud mikroettevõtted saavad kindlasummalise hüvitise, millega kaetakse taotluste koostamisega kaasnevad kulud ja millega julgustatakse neid finantsabi taotlema." Komitee märgib hämmastusega, et uues määruses ei nähta ette toetuse andmist väikeettevõtetele, et aidata neil taotlusi esitada, kuigi mõjuhinnangus seda mainiti ja esitati sellekohane ettepanek.

3.6 „Alandada ja lihtsustada projektidele kohaldatavaid abikõlblikkuse künniseid. Teatavate künniste lihtsustamine ja alandamine tõmbab ligi uusi väiksemaid projekte ja aitab kaasa programmis seatud eesmärkide saavutamisele." Kavatsus viiakse ellu järgmise tabeli kohaselt:

Projekti liik	Praegused künnised		Kavandatud künnised
Vedude ümbersuunamine	250 miljonit tonnkilomeetrit	500 000 eurot	80 miljonit tonnkilomeetrit
Siseveetransport	—	—	*17 miljonit tonnkilomeetrit*
Katalüsaatormeetmed	—	2 miljonit eurot	30 miljonit tonnkilomeetrit
Ühised õppemeetmed	—	250 000 eurot	250 000 eurot
Meremagistraalid	1,25 miljardit tonnkilomeetrit	2,5 miljonit eurot	250 miljonit tonnkilomeetrit
Liikluse vältimine	500 miljonit tonnkilomeetrit	1 miljon eurot	80 miljonit tonnkilomeetrit

Lähtudes oma varasematest ettepanekutest, kiidab komitee heaks ettepanku esitatavate projektide abikõlblikkuse künniste langetamise ning tonnkilomeetrite kasutamise eri taotluste võrdlusalusena.

3.7 „Kaotada liikluse vältimisele suunatud meetmele kehtiv 10-protsendiline künnis." Komitee kiidab heaks nimetatud künnise kaotamise ja arvab, et sel viisil õnnestub meelitada ligi rohkem asjaomaseid taotlusi.

3.8 „Kaasata veokid ümbersuunamise arvutamisse." Komitee arvates kujutab transpordivahendi läbitud vahemaa arvestamine endast mõistlikku ettepanekut. Siiski tuleb uurida, kuidas soodustada ühendvedusid kõige paremal viisil kasutavaid taotlusi, nagu kauba saatjata saatmine ro-ro tüüpi laevadel.

3.9 „Anda erandkorras luba projektide kestuse pikendamiseks 6 kuu võrra abisaaja poolt nõuetekohaselt põhjendatud juhtudel." Komitee kiidab ettepaneku heaks, kuna sellise abinõuga antakse abisaatjatele kindlustunne, et neile korvatakse projekti käivitamisjärgus tekkinud kulud ühenduse toetusega.

3.10 „Lihtsustada lisainfrastruktuuri rahastamistingimusi." Komitee kiidab heaks künniste kaotamise lisainfrastruktuuriga seotud projektide elluviimiseks ja on seisukohal, et kõnealuse lihtsustamisega kaotatakse ebavajalikud ja põhjendamatult kehtestatud piirangud.

3.11 „Lihtsustada programmi haldusmenetlusi." Komitee tervitab selgesõnaliselt kõiki abinõusid menetluste parandamiseks ja toetuste saamise haldusformaalsusteks kuluva aja lühendamiseks, kuna senised kogemused on olnud negatiivsed. Sellegipoolest ootab komitee osalejate kogemustel põhineva tagasiside andmist, et ta saaks antud küsimuses kindlama seisukoha kujundada.

3.12 „Artikli 5 lõikes 2 jäetakse välja teine lause: „Lisainfrastruktuuri rahastamistingimused artikli 2 punktis h määratletud tähenduses on sätestatud II lisas."" Komitee nõustub kõnealuse ettepanekuga ja on arvamusel, et nimetatud menetlusviis raskendas taotluste edukat elluviimist, eriti meremagistraalide kasutamisele suunatud taotluste puhul.

3.13 „Lisainfrastruktuuridele riigiabi ja ühenduse finantsabina antava toetuse kogumaht ei tohi ületada 50 % abikõlblikest kuludest (väljajäetud säte)." Komitee peab kavandatud meedet põhjendatuks ja arvab, et liikmesriikide valitsused osalevad asjaomastes projektides senisest aktiivsemalt.

3.14 „Artikli 14 teine lõige asendatakse järgmise tekstiga: „Komisjon esitab 30. juuniks 2011 Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele hindamisaruande Marco Polo programmi tulemuste kohta aastatel 2003–2009."" Komitee kahtleb eespool esitatud ajakavas, kuna ta leiab – arvestades tõika, et nimetatud hindamisaruannet ei ole vaja konkreetsete meetmete võtmiseks –, et oleks parem varuda rohkem aega muudetud määruse ulatuslikumaks hindamiseks.

Brüssel, 24. märts 2009.

Euroopa
Majandus- ja Sotsiaalkomitee president
Mario SEPI