



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Ειδική έκθεση αριθ. 3

2013

ISSN 1831-0826

ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ
ΤΑ **ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ MARCO POLO**
ΣΤΗ ΜΕΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣ
ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ;



Ειδική έκθεση αριθ. 3 // 2013

ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ MARCO POLO ΣΤΗ ΜΕΤΑΣΤΡΟΦΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ;

(υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Τηλ.. +352 4398-1
Φαξ +352 4398-46410
E-mail: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Ειδική έκθεση αριθ. 3 // 2013

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρέχονται από το διαδίκτυο
(<http://europa.eu>).

Δελτίο καταλογογράφησης υπάρχει στο τέλος του τεύχους.
Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013

ISBN 978-92-9241-203-6
doi:10.2865/77598

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2013
Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Printed in Luxembourg

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σημεία

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

I-VI **ΣΥΝΟΨΗ**

1-8 **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1-3 **ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ MARCO POLO ΚΑΙ Η ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ**

4-8 **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO**

9-12 **ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

13-43 **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ**

13-23 **ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ**

13-16 ΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΗΤΑΝ ΠΟΛΥ ΚΑΤΩΤΕΡΕΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΔΟΚΙΩΝ, ...

17-21 ... ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΣΤΡΟΦΗ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΗΤΑΝ ΜΙΚΡΟΣ

22-23 Ο ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΘΕΙ

24-34 **ΔΕΝ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΑΦΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΕΡΓΩΝ, ...**

26 ... ΕΠΕΙΔΗ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΔΕΝ ΕΝΘΑΡΡΥΝΑΝ ΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΝΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΟΥΝ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

27-28 ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΟΓΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΟΥ ΜΕΤΑΣΤΡΑΦΗΚΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ...

29-31 ... ΚΑΙ ΤΟ ΗΜΙΣΥ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΧΕΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ, ...

32-34 ... ΕΝΩ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΘΑ ΕΙΧΑΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΕ

- 35–43** **Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ ΣΤΑΔΙΑΚΑ, ...**
- 37–40 ... ΩΣΤΟΣΟ, ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΗΘΗΚΕ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ...
- 41–43 ... ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΕΙΧΑΝ ΛΗΦΘΕΙ ΝΩΡΙΤΕΡΑ
- 44–46** **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι — ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ — ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ MARCO POLO

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

Βοηθητική υποδομή: Η υποδομή που είναι αναγκαία και ικανή για να επιτευχθούν οι στόχοι των χρηματοδοτούμενων δράσεων (άρθρο 2, στοιχείο η), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 για το πρόγραμμα Marco Polo II). Δεδομένου ότι τα έργα του προγράμματος Marco Polo είναι έργα παροχής υπηρεσιών μεταφορών, η βοηθητική υποδομή αποτελεί απλώς προσαρμογές στην υφιστάμενη υποδομή, οι οποίες είναι αναγκαίες προκειμένου να πραγματοποιούνται οι προβλεπόμενες υπηρεσίες μεταφορών.

ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών: Η Γενική Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την κινητικότητα και τις μεταφορές.

Διαλειτουργικότητα (του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος): Η ικανότητα λειτουργίας χωρίς διαφορές σε κάθε τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου. Η διαλειτουργικότητα επικεντρώνεται, αφενός, στη συμβατότητα των διαφορετικών τεχνικών συστημάτων των σιδηροδρόμων της ΕΕ και, αφετέρου, στην αποφυγή επιχειρησιακών εμποδίων και εμποδίων λόγω υποδομής.

Δράσεις Marco Polo: Τα προγράμματα Marco Polo χρηματοδοτούν τα ακόλουθα πέντε είδη δράσεων:

1. Καταλυτική δράση: δράση στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo I και Marco Polo II η οποία αποσκοπεί στην άρση σημαντικών διαρθρωτικών εμποδίων στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, τα οποία παρακωλύουν την ικανοποιητική λειτουργία της αγοράς.
2. Δράση στροφής των μεταφορών: δράσεις στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo I και Marco Polo II, οι οποίες αποσκοπούν στη στροφή των μεταφορών εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή προς συνδυασμό αυτών των τρόπων μεταφορών.
3. Δράσεις θαλάσσιων αρτηριών: δράσεις στο πλαίσιο του Marco Polo II, οι οποίες αποσκοπούν στην αλλαγή τρόπου μεταφοράς, καθιερώνοντας υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα, για τη μεταστροφή εμπορευματικών μεταφορών από οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων σε συνδυασμό θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και άλλων τρόπων μεταφοράς.
4. Δράση αποφυγής της κυκλοφορίας: δράση στο πλαίσιο του Marco Polo II, η οποία αποσκοπεί μάλλον στην αποφυγή της κυκλοφορίας παρά στη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς, επικεντρωνόμενη στην τροποποίηση των διαδικασιών παραγωγής/διανομής για την επίτευξη μικρότερων αποστάσεων, υψηλότερων ποσοστών φόρτωσης, λιγότερων διαδρομών χωρίς φορτίο, μείωσης των ροών αποβλήτων, μείωσης του όγκου και/ή του βάρους ή οποιουδήποτε άλλου παράγοντα που οδηγεί σε σημαντική μείωση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας.
5. Δράση κοινής διδαχής: δράση στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo I και Marco Polo II, η οποία σχεδιάστηκε προκειμένου να συμβάλει εμμέσως στη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω της προαγωγής της γνώσης στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των εμπορευματικών μεταφορών και της ενθάρρυνσης της χρήσης προηγμένων μεθόδων και διαδικασιών συνεργασίας στην αγορά μεταφορών εμπορευμάτων.

Επιτροπή προγράμματος Marco Polo: Επιτροπή διαχείρισης που αποτελείται από τους εκπροσώπους των κρατών μελών της ΕΕ και παρατηρητές από συμμετέχουσες τρίτες χώρες, ειδικούς σε θέματα υπηρεσιών μεταφορών.

Πολυτροπική μεταφορά: Η μεταφορά εμπορευμάτων με δύο τουλάχιστον διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, όπως οδική, σιδηροδρομική, εσωτερική πλωτή ή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων, από το σημείο εκκίνησης έως τον προορισμό.

Τονοχιλιόμετρο: Η μεταφορά φορτίου ενός τόνου (1 000 kg) σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Από το 2009 επιτρέπεται, βάσει των κανόνων, να περιλαμβάνεται το απόβαρο σε κάθε τονοχιλιόμετρο μεταστροφής σε άλλους τρόπους μεταφοράς στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo.

Φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης: Το φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης εμφανίζεται όταν παρέχεται χρηματοδότηση για τη στήριξη ενός δικαιούχου, ο οποίος θα είχε πραγματοποιήσει την ίδια επιλογή ακόμη και χωρίς τη συγκεκριμένη βοήθεια. Σε τέτοιες περιπτώσεις, το αποτέλεσμα δεν μπορεί να αποδοθεί στην πολιτική και η ενίσχυση που χορηγήθηκε στον δικαιούχο δεν έχει κανέναν αντίκτυπο. Κατά συνέπεια, το μερίδιο των δαπανών που δημιουργεί το φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης είναι εξ ορισμού μη αποτελεσματικό, δεδομένου ότι δεν συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων.

EACI: Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία. Τον Μάρτιο του 2008, ο εν λόγω οργανισμός ανέλαβε την καθημερινή διαχείριση των έργων του προγράμματος Marco Polo.

ΣΥΝΟΨΗ

I.

Από το 2003, τα προγράμματα Marco Polo χρηματοδοτούν έργα στον τομέα των υπηρεσιών μεταφορών, τα οποία αποσκοπούν στη στροφή εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς τις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων. Το πρώτο πρόγραμμα Marco Polo (Marco Polo I), με προϋπολογισμό ύψους 102 εκατομμυρίων ευρώ, υλοποιήθηκε κατά την περίοδο 2003-2006. Το τρέχον πρόγραμμα Marco Polo II, το οποίο καλύπτει την περίοδο 2007-2013, διαθέτει σημαντικά υψηλότερο προϋπολογισμό 450 εκατομμυρίων ευρώ. Σκοπός του καθεστώτος ήταν η μείωση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, βελτιώνοντας κατ' αυτό τον τρόπο τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των εμπορευματικών μεταφορών, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυξάνοντας την οδική ασφάλεια.

II.

Το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο αξιολόγησε, αφενός, εάν η Επιτροπή σχεδίασε, διαχειρίστηκε και επόπτευσε τα προγράμματα κατά τρόπο που να μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητά τους και, αφετέρου, κατά πόσον ήταν αποτελεσματικά τα έργα που χρηματοδοτήθηκαν.

III.

Το Συνέδριο διαπίστωσε ότι τα προγράμματα ήταν αναποτελεσματικά, δεδομένου ότι δεν πέτυχαν τους στόχους τους όσον αφορά τις υλοποιήσεις, είχαν μικρό αντίκτυπο στη στροφή των εμπορευματικών μεταφορών από τις οδικές προς άλλους τρόπους μεταφοράς και δεν υπάρχουν δεδομένα βάσει των οποίων να μπορούν να αξιολογηθούν τα προσδοκώμενα οφέλη όσον αφορά τον περιορισμό του αντικτύπου των εμπορευματικών μεταφορών στο περιβάλλον, τον μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

IV.

Ο μηχανισμός που χρησιμοποιήθηκε για τις πληρωμές στο πλαίσιο του προγράμματος έθετε ως προϋπόθεση για την πραγματοποίηση των εκταμιεύσεων της χρηματοδότησης της ΕΕ την επίτευξη αποτελεσμάτων, η διαδικασία επιλογής διασφάλιζε την επιλογή μόνον υψηλής ποιότητας έργων και τα έργα αυτά παρείχαν, κατά γενικό κανόνα, μεγαλύτερα οφέλη για την ευρύτερη κοινότητα. Εντούτοις, δεν υποβλήθηκαν αρκετές συναφείς προτάσεις έργων, επειδή η κατάσταση της αγοράς και οι προϋποθέσεις συμμετοχής αποθάρρυναν τους μεταφορείς από το να αξιοποιήσουν το καθεστώς. Επιπροσθέτως, υπήρχε αβεβαιότητα σχετικά με τις περιορισμένες ποσότητες για τις οποίες δηλώθηκε στροφή σε άλλο τρόπο μεταφοράς, ενώ το ήμισυ των ελεγχθέντων έργων είχε περιορισμένη βιωσιμότητα. Επιπλέον, ορισμένα έργα θα είχαν δρομολογηθεί ακόμη και χωρίς τη χρηματοδότηση της ΕΕ (φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης).

V.

Μολονότι η καθημερινή διαχείριση των προγραμμάτων βελτιώθηκε συν τω χρόνω, η Επιτροπή δεν πραγματοποίησε επαρκή ανάλυση των αναγκών της αγοράς, ώστε να αξιολογηθούν οι δυνατότητες επίτευξης των στόχων πολιτικής, και τα διορθωτικά μέτρα θα μπορούσαν να είχαν ληφθεί νωρίτερα. Σε κάθε περίπτωση, το πρόγραμμα εξακολουθεί να εμφανίζει σημαντικές αδυναμίες.

VI.

Δεδομένων των αποτελεσμάτων των τρεχόντων προγραμμάτων, το Συνέδριο συνιστά στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή, αφενός, να εξετάσουν το ενδεχόμενο διακοπής της χρηματοδότησης της ΕΕ για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών που ακολουθούν τον ίδιο σχεδιασμό με τα προγράμματα Marco Polo («τόνωση της προσφοράς από την κορυφή προς τη βάση»), ο οποίος ευθύνεται για τις αδυναμίες που διαπιστώνονται στην παρούσα έκθεση (ανεπαρκής αποδοχή από την αγορά, απουσία αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με την επίτευξη των στόχων, υψηλός διοικητικός φόρτος, περιορισμένη βιωσιμότητα και φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης) και, αφετέρου, να θέσουν ως προϋπόθεση για τη συνέχιση χρηματοδότησης αυτού του είδους την εκ των προτέρων εκτίμηση του αντικτύπου, η οποία θα καταδεικνύει εάν και σε ποιο βαθμό υπάρχει προστιθέμενη αξία της ΕΕ. Αυτό προϋποθέτει την πραγματοποίηση λεπτομερούς ανάλυσης αγοράς σχετικά με την ενδεχόμενη ζήτηση και την αξιοποίηση της πείρας και των βέλτιστων πρακτικών παρεμφερών εθνικών καθεστώτων στήριξης των κρατών μελών. Μόνο σε περίπτωση θετικής εκτίμησης όσον αφορά τη χρησιμότητα της δράσης της ΕΕ στον εν λόγω τομέα, το Συνέδριο συνιστά στην Επιτροπή να προβεί σε σειρά ενεργειών για τη βελτίωση των επιδόσεων στο πλαίσιο μελλοντικών καθεστώτων.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ MARCO POLO ΚΑΙ Η ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ

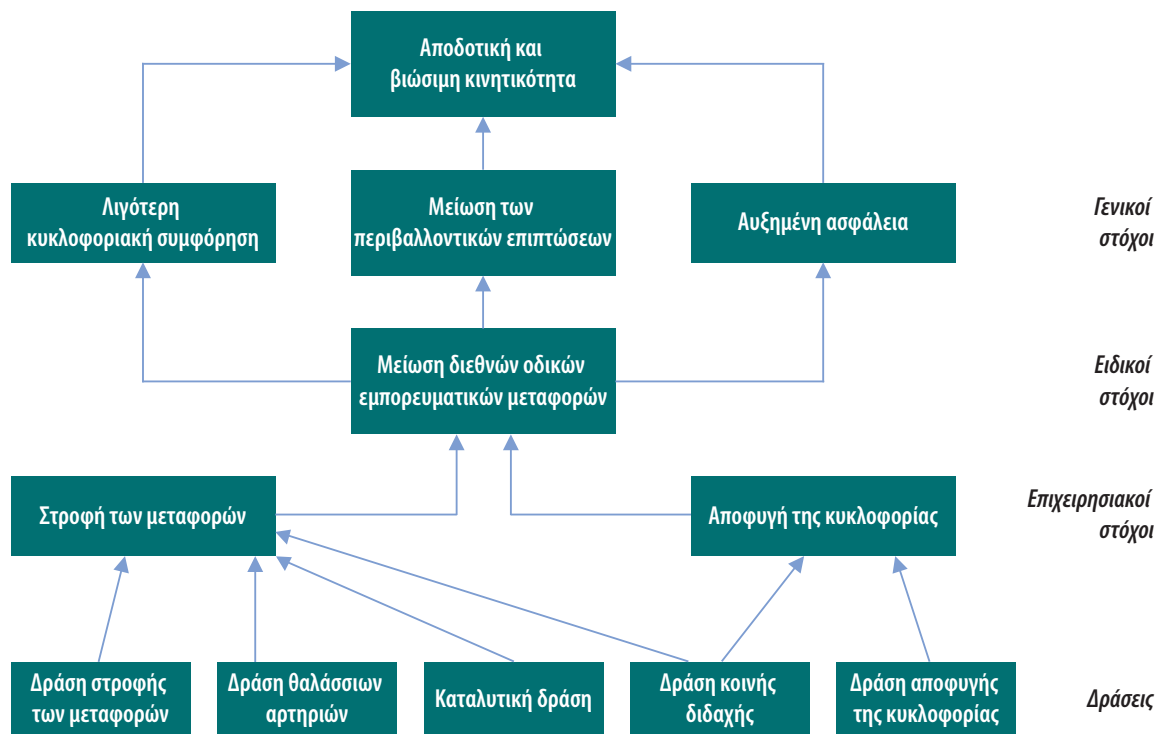
1. Ως πολυτροπικότητα νοείται η χρήση δύο ή περισσότερων διαφορετικών τρόπων μεταφοράς για την ολοκλήρωση μίας δραστηριότητας εμπορευματικών μεταφορών. Η πολυτροπική μεταφορά θεωρείται, κατά γενικό κανόνα, περισσότερο βιώσιμη περιβαλλοντικά, καθώς μειώνει τις αμιγώς οδικές μεταφορές. Για τον λόγο αυτό, η αύξηση της χρήσης της πολυτροπικότητας αποτελεί εδώ και πολλά έτη¹ έναν από τους βασικούς στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.
2. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, ο νομοθέτης της ΕΕ θέσπισε το 2003 το πρώτο πρόγραμμα Marco Polo (Marco Polo I, με προϋπολογισμό ύψους 102 εκατομμυρίων ευρώ), το οποίο εφαρμόστηκε από το 2003 έως το 2006. Ακολούθησε το τρέχον πρόγραμμα Marco Polo II (2007-2013), με σημαντικά μεγαλύτερο προϋπολογισμό, ύψους 450 εκατομμυρίων ευρώ, και διευρυμένο πεδίο εφαρμογής. Στόχος του προγράμματος ήταν να αντισταθμιστεί η αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της στροφής της αναμενόμενης συνολικής αύξησης στις σιδηροδρομικές, τις εσωτερικές πλωτές και τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή σε συνδυασμό των ανωτέρω τρόπων μεταφοράς. Όλα αυτά αποσκοπούσαν στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εμπορευματικών μεταφορών, στον περιορισμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και στη συμβολή στην αποδοτική και βιώσιμη κινητικότητα (βλέπε **γράφημα 1**).
3. Όσον αφορά την περίοδο μετά το 2013, η Επιτροπή πρότεινε τη συνέχιση της στήριξης της ΕΕ για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, μέσω της προώθησης «της εξάπλωσης καινοτόμων μεταφορών ή νέων συνδυασμών υφιστάμενων μεταφορών που έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητά τους, καθώς και της προώθησης της εφαρμογής των ευφυών συστημάτων μεταφορών και της συγκρότησης σχετικών διοικητικών δομών²». Ωστόσο, καθώς δεν πραγματοποιήθηκε εκ των προτέρων εκτίμηση, δεν είναι ακόμη γνωστό με ποιον τρόπο θα υλοποιηθούν αυτοί οι γενικοί στόχοι, ποιοι είναι οι ειδικοί στόχοι και οι προτεραιότητες, καθώς και το ύψος της χρηματοδότησης που θεωρείται αναγκαίο.

¹ Η Λευκή Βίβλος του 1992 «Η μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών» (COM(92) 494 τελικό, της 2ας Δεκεμβρίου 1992) προέβλεπε ως κύριο στόχο τη μεταβολή της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφοράς. Η Λευκή Βίβλος του 2001 «Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το 2010: η ώρα των επιλογών» (COM(2001) 370 τελικό, της 12ης Σεπτεμβρίου 2001) επιβεβαίωσε τη σημασία της αναθεώρησης των μεριδίων των τρόπων μεταφοράς, ώστε να αυξηθεί η βιωσιμότητα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών. Οι διατροπικές μεταφορές θα ενθαρρύνονταν επενδύοντας σε καλές συνδέσεις μεταξύ των θαλάσσιων, εσωτερικών πλωτών και σιδηροδρομικών μεταφορών. Κύριος στόχος της Λευκής Βίβλου του 2011 «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM(2011) 144 τελικό, της 28ης Μαρτίου 2011) είναι η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, μέσω του περιορισμού της αύξησης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της καθιέρωσης αποδοτικών πολυτροπικών συνδέσεων.

² Άρθρο 38, COM(2011) 650 τελικό/2, της 19ης Δεκεμβρίου 2011.

ΓΡΑΦΗΜΑ 1

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ MARCO POLO II (ΕΚΘΕΣΗ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΟΥ MARCO POLO II, ECORYS, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 2004, Σ.1)



ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO

4.

Η διαχείριση των προγραμμάτων Marco Polo πραγματοποιείται σε κεντρικό επίπεδο από την Επιτροπή. Οι αιτήσεις έργων υποβάλλονται κατόπιν ετήσιων προσκλήσεων για την υποβολή προτάσεων και αξιολογούνται βάσει των προϋποθέσεων χρηματοδότησης και των κριτηρίων επιλεξιμότητας, επιλογής και κατακύρωσης. Αρχικά, αποκλειστικά υπεύθυνη για τα προγράμματα ήταν η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών³. Ωστόσο, από τον Μάρτιο του 2008, η διαχείριση του καθεστώτος ασκείται στην πράξη από τον Εκτελεστικό Οργανισμό για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI). Ο επιμερισμός των καθηκόντων μεταξύ της ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών και του EACI έχει ως εξής:

- α) Η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του προγράμματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται ο καθορισμός προτεραιοτήτων, η κατάρτιση και έγκριση του ετήσιου προγράμματος εργασίας, η κατάρτιση εγγράφων σχετικά με την ετήσια πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων και η δημοσίευση της πρόσκλησης στην Επίσημη Εφημερίδα, οι σχέσεις με τις αρχές των κρατών μελών, η αξιολόγηση της υλοποίησης και του αντικτύπου του προγράμματος και η εποπτεία της διαχείρισης του EACI.
- β) Ο EACI συμβουλεύει πιθανούς αιτούντες, λαμβάνει, αποσφραγίζει και αξιολογεί τις προτάσεις έργων, διαπραγματεύεται τις λεπτομέρειες των συμβάσεων με τους αιτούντες, προετοιμάζει τις αποφάσεις της Επιτροπής για τη χορήγηση των επιχορηγήσεων, λαμβάνει τις περιοδικές εκθέσεις των έργων, παρακολουθεί τα έργα, πραγματοποιεί πληρωμές στους δικαιούχους και υποβάλλει εκθέσεις στην Επιτροπή.

³ Την εποχή εκείνη ονομαζόταν «Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας» (ΓΔ TREN).

- 5.** Το σκεπτικό των προγραμμάτων Marco Polo ήταν ότι οι αδυναμίες της αγοράς και του ρυθμιστικού πλαισίου αποθαρρύνουν τους μεταφορείς από την ανάπτυξη τρόπων μεταφοράς εναλλακτικών της οδικής μεταφοράς. Επομένως, σκοπός των προγραμμάτων ήταν να αποζημιωθούν οι μεταφορείς για τις αρχικές ζημίες που θα προκύψουν ως αποτέλεσμα της ανάπτυξης νέων ή της αναβάθμισης υπηρεσιών μεταφορών που στρέφουν τμήμα της οδικής κυκλοφορίας σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Η επιδότηση της ΕΕ αντιστοιχεί στο χαμηλότερο από τα ποσά που υπολογίζονται με τις ακόλουθες μεθόδους: i) ένα ευρώ (πριν από την πρόσκληση του 2009) ή δύο ευρώ (από την πρόσκληση του 2009 και έπειτα) για κάθε 500 τονοχιλιόμετρα που στρέφονται από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς, ii) το 35 % των επιλέξιμων δαπανών (50 % για τις δράσεις κοινής διδαχής), ή iii) το σωρευτικό έλλειμμα για όλη τη διάρκεια της δράσης. Παράδειγμα παρατίθεται στο **πλαίσιο 1**.
- 6.** Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της αλλαγής τρόπου μεταφοράς, προβλέπονται διαφορετικά είδη δράσεων (δράσεις στροφής των μεταφορών, καταλυτικές δράσεις και δράσεις θαλάσσιων αρτηριών· βλέπε το γλωσσάριο). Ωστόσο, το πρόγραμμα Marco Polo II χρηματοδοτεί, επίσης, έργα που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση της μεγαλύτερης αποδοτικότητας των διεθνών (κυρίως εντός της ΕΕ) εμπορευματικών μεταφορών (δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας).

ΠΛΑΙΣΙΟ 1

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΠΟΣΟΥ ΕΠΙΔΟΤΗΣΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ MARCO POLO

Εάν επιλεγόταν βάσει της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων του 2009 στο πλαίσιο του Marco Polo ένα έργο, το οποίο επιτύγχανε στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς 600 εκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων, και εάν το έργο αυτό είχε επιλέξιμες δαπάνες ύψους 35 εκατομμυρίων ευρώ (συμπεριλαμβανομένων 4 εκατομμυρίων ευρώ σε επενδύσεις σε βοηθητική υποδομή), μη επιλέξιμες δαπάνες 9 εκατομμυρίων ευρώ και δημιουργούσε έσοδα 41 εκατομμυρίων ευρώ, η επιδότηση θα υπολογιζόταν ως εξής:

Ποσό 1: εφαρμόζοντας το ποσοστό συνεισφοράς που προβλέπει η πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2009, ήτοι 2 ευρώ/500 τονοχιλιόμετρα, η συνεισφορά της ΕΕ για τον όγκο εμπορευμάτων που στράφηκε από την οδική μεταφορά σε άλλους τρόπους μεταφοράς ανέρχεται σε **2,4 εκατομμύρια ευρώ**.

Ποσό 2: εφαρμόζοντας το μέγιστο ποσοστό παρέμβασης, ήτοι 35 %, επί των 35 εκατομμυρίων ευρώ των επιλέξιμων δαπανών εξαγεται ένα δεύτερο ποσό, **12,25 εκατομμυρίων ευρώ**.

Ποσό 3: η δραστηριότητα δημιούργησε έσοδα 41 εκατομμυρίων ευρώ και δαπάνες (επιλέξιμες και μη επιλέξιμες) 44 εκατομμυρίων ευρώ, ήτοι η δραστηριότητα είχε ζημία **3 εκατομμυρίων ευρώ**.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η επιδότηση θα περιοριζόταν στα **2,4 εκατομμύρια ευρώ**, που είναι το χαμηλότερο από τα τρία ποσά.

7. Το πρόγραμμα καλύπτει, επίσης, έργα που δεν έχουν ως άμεσο αποτέλεσμα στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς (ως τμήμα των δράσεων κοινής διδαχής), καθώς και άλλες δαπάνες (έως 5 % του προϋπολογισμού). Από το 2009 έως το 2012, περίπου 11,8 εκατομμύρια ευρώ σε επιδοτήσεις⁴ διατέθηκαν για:

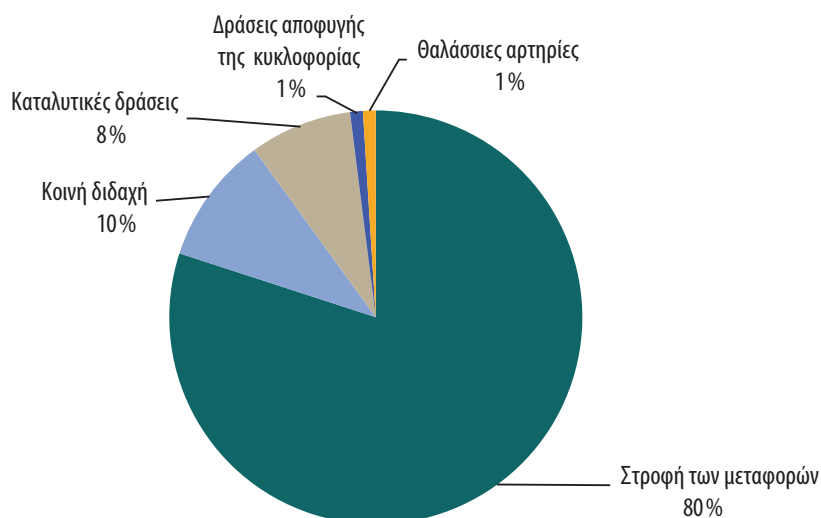
- έργα που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της δράσης κοινής διδαχής και αποσκοπούσαν στην έμμεση συμβολή στη στροφή προς άλλους τρόπους μεταφοράς, μέσω της προαγωγής της γνώσης στον τομέα της διαχειριστικής υποστήριξης των εμπορευματικών μεταφορών και της ενθάρρυνσης της χρήσης προηγμένων μεθόδων και διαδικασιών συνεργασίας στην αγορά μεταφορών εμπορευμάτων. Έως το τέλος του 2011, καταβλήθηκαν περίπου 8,1 εκατομμύρια ευρώ για 16 έργα·
- συνοδευτικά μέτρα που ελήφθησαν για τη στήριξη των σε εξέλιξη δράσεων και την περαιτέρω ανάπτυξη του προγράμματος. Στα εν λόγω μέτρα συγκαταλέγονταν δραστηριότητες επικοινωνίας για την προώθηση του προγράμματος, μελέτες για τις υπηρεσίες εσωτερικών πλωτών μεταφορών και την κυκλοφορία σιδηροδρομικών οχημάτων ενός βαγονιού, καθώς και συνεισφορά σε ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τη στήριξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (για τα οποία καταβλήθηκαν 3,7 εκατομμύρια ευρώ).

⁴ Ποσό που αντιστοιχεί στο 12,5 % των ποσών που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο των προγραμμάτων.

8. Μεταξύ των έργων που χρηματοδοτήθηκαν στο πλαίσιο των πέντε ειδών δράσεων του προγράμματος, τα κυριότερα είναι εκείνα που χρηματοδοτήθηκαν στο πλαίσιο της δράσης στροφής των μεταφορών, τα οποία αντιστοιχούν στο 80 % των συμφωνιών επιχορήγησης που υπογράφηκαν (βλέπε **γράφημα 2**).

ΓΡΑΦΗΜΑ 2

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΔΡΑΣΗΣ (ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ, ΕΑΣΙ 2010, ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5.4, ΣΗΜΕΙΟ 1)



ΕΜΒΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

9. Στόχος του ελέγχου του Συνεδρίου ήταν να διαπιστωθεί εάν τα προγράμματα Marco Polo ήταν αποτελεσματικά. Για τον σκοπό αυτό, αξιολόγησε εάν η Επιτροπή σχεδίασε, διαχειρίστηκε και επόπτευσε τα προγράμματα κατά τρόπο που να μεγιστοποιεί την αποτελεσματικότητά τους. Το Συνέδριο αξιολόγησε, επίσης, εάν ορισμένα χρηματοδοτηθέντα έργα πέτυχαν τους στόχους τους.
10. Ο έλεγχος κάλυψε το πρόγραμμα Marco Polo I και το εν εξελίξει Marco Polo II έως τον Ιούλιο του 2012. Οι εργασίες συνδύασαν διαφορετικές ελεγκτικές διαδικασίες: εξέταση φακέλων, συνομιλίες, ανάλυση των εκτιμήσεων αντικτύπου, αξιολογήσεις και αποτελέσματα ερευνών, καθώς και επανεξέταση των αξιολογήσεων των προτάσεων έργων. Το Συνέδριο αξιολόγησε, επίσης, τις πληροφορίες που είχε στη διάθεσή της η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών σχετικά με τα καθεστώτα στήριξης που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη, πραγματοποίησε έρευνα όσον αφορά τα εθνικά καθεστώτα στήριξης των υπηρεσιών μεταφορών που υπήρχαν κατά τον χρόνο του ελέγχου και συνομιλήσε με επιλεγμένα πρόσωπα από τις εθνικές αρχές, τα οποία συμμετείχαν στην επιτροπή προγράμματος Marco Polo κατά τη διάρκεια του ελέγχου των έργων.
11. Οι ανωτέρω εργασίες συμπληρώθηκαν με συνομιλίες με τους σχετικούς φορείς και επιτόπια επαλήθευση των επιτευγμάτων των 16 ολοκληρωθέντων έργων στο πλαίσιο της δράσης «στροφής των μεταφορών» (το βασικό τμήμα του προγράμματος, βλέπε σημείο 8 ανωτέρω) στο Βέλγιο, τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ιταλία, το Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες (βλέπε **παράρτημα I** για το περιεχόμενο των έργων και λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις). Στο **πλαίσιο 2** παρατίθεται συνοπτική περιγραφή δύο ελεγχθέντων έργων.
12. Τα 16 ελεγχθέντα έργα αντιστοιχούσαν σε αναλήψεις υποχρεώσεων ύψους 19,5 εκατομμυρίων ευρώ και σε πληρωμές ύψους 11,4 εκατομμυρίων ευρώ. Τα μισά από αυτά εγκρίθηκαν στο πλαίσιο του Marco Polo I και τα υπόλοιπα στο πλαίσιο του Marco Polo II. Τέσσερα έργα αφορούσαν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, ένα αφορούσε συνδυασμό σιδηροδρομικής/εσωτερικής πλωτής μεταφοράς και τα υπόλοιπα 11 ήταν έργα σιδηροδρομικών μεταφορών. Δεκατέσσερις από τους δικαιούχους των 16 έργων ήταν κοινοπραξίες μεγάλων εταιρειών μεταφορών, εθνικές εταιρείες σιδηροδρόμων ή διεθνείς ναυτιλιακές εταιρείες.

ΠΛΑΙΣΙΟ 2

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ MARCO POLO

- α) Το Sirius 1 ήταν ένα σιδηροδρομικό έργο με αντικείμενο τη μεταφορά φυσικού μεταλλικού νερού από το εργοστάσιο παραγωγής, στη Γαλλία, σε διάφορες μονάδες διαχειριστικής υποστήριξης στη Γερμανία. Σκοπός ήταν, αφενός, να βελτιωθεί η δυναμικότητα και η εξυπηρέτηση πελατών και, αφετέρου, να υποστηριχθεί ο στόχος μείωσης του αποτυπώματος άνθρακα της εταιρείας (μείωση κατά 40 % από το 2008 έως το 2012 για τις δραστηριότητες άμεσης ευθύνης της εταιρείας και για το σύνολο των εμπορικών σημάτων).



© Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

Φόρτωση νερού σε τρένα στο εργοστάσιο παραγωγής της εταιρείας S.A. des Eaux Minérales d'Evian

- β) Το Gulf Stream είναι ένα έργο θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που προσφέρει τη δυνατότητα μεταφοράς φορτίου διά θαλάσσης μεταξύ της βόρειας Ισπανίας και της νότιας Αγγλίας. Πρόκειται για υπηρεσία roll-on/roll-off, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιείται κάθε σαββατοκύριακο δρομολόγιο μετ' επιστροφής μεταξύ του λιμένα Santander της Ισπανίας και του λιμένα Poole στη νότια ακτή της Αγγλίας, με σκοπό να παρακαμφθεί η απαγόρευση κυκλοφορίας βαρέων φορτηγών στο γαλλικό εθνικό οδικό δίκτυο τα σαββατοκύριακα.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

Έξοδος από το πλοίο φορτηγών, τα οποία μεταφέρουν το φορτίο τους στον προορισμό τους κατά τη διάρκεια του σαββατοκύριακου.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΕΝ ΥΠΗΡΞΑΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ

ΟΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΗΤΑΝ ΠΟΛΥ ΚΑΤΩΤΕΡΕΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣΔΟΚΙΩΝ...

13. Η νομοθεσία είχε θέσει ποσοτικώς προσδιορισμένους ετήσιους στόχους για τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς που έπρεπε να επιτύχουν αμφότερα τα προγράμματα. Όσον αφορά το Marco Polo I, ο ετήσιος στόχος ήταν 12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Όσον αφορά το Marco Polo II, ο ετήσιος στόχος αυξήθηκε σε «σημαντικό τμήμα» των 20,5 δισεκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων⁵, βάσει πρότασης για κονδύλια χρηματοδότησης, ύψους 740 εκατομμυρίων ευρώ, στα οποία θα περιλαμβανόταν στήριξη για υποδομές. Παρά το γεγονός ότι τα ποσά για τις υποδομές απορρίφθηκαν κατά τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας, ο αρχικός στόχος ως επί το πλείστον διατηρήθηκε.
14. Η σύγκριση των τεθέντων στόχων και των δηλωθέντων επιτευγμάτων του προγράμματος καταδεικνύει μονίμως ανεπαρκείς επιδόσεις (βλέπε **πίνακα 1**).
15. Τα αναφερθέντα δεδομένα σχετικά με τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς είναι οριστικά μόνο για το Marco Polo I και προκύπτει ότι 22,1 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα φορτίου στράφηκαν από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς. Το αποτέλεσμα αυτό, μολονότι ισοδυναμεί με την κατάργηση 1 230 000 διαδρομών 1 000 χλμ στο οδικό δίκτυο (η απόσταση Βερολίνου-Παρισιού) βαρέων οχημάτων που μεταφέρουν έκαστο 18 τόνους φορτίου⁶, αντιστοιχεί μόλις στο 46 % του στόχου του προγράμματος.
16. Κατά την περίοδο 2007-2010, το Marco Polo II πέτυχε μόλις το 23,9 % της στροφής σε άλλους τρόπους μεταφοράς για την οποία είχε αναληφθεί δέσμευση (βλέπε **πίνακα 1**). Μολονότι το Marco Polo II βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, δεν θα επιτύχει πλήρως τον στόχο της στροφής σημαντικού τμήματος των 20,5 δισεκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων/έτος σε άλλους τρόπους μεταφοράς, δεδομένου ότι η ανταπόκριση στις ετήσιες προσκλήσεις για την υποβολή προτάσεων έργων ήταν ανεπαρκής. Κατά συνέπεια, η χρηματοδότηση που διατέθηκε για το πρόγραμμα δεν θα καταστήσει δυνατή την επίτευξη του στόχου, ακόμη και εάν όλα τα επιμέρους έργα είναι απολύτως επιτυχή.

⁵ Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τη θέσπιση του δευτέρου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II») και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 (ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 1), ορίζει ότι το πρόγραμμα θα πρέπει να επιτύχει «(...) μια μετατόπιση των μεταφορών, δηλαδή σημαντικού τμήματος της αναμενόμενης συνολικής ετήσιας αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών που μετρώνται σε τονοχιλιόμετρα (...)». Σύμφωνα με την αιτιολογική σκέψη 2 του ίδιου κανονισμού, η ετήσια συνολική αύξηση των διεθνών οδικών μεταφορών εμπορευμάτων εκτιμήθηκε σε 20,5 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Στην αιτιολογική σκέψη 4 του ίδιου κανονισμού αναφέρεται ότι το πρόγραμμα θα πρέπει να βοηθήσει τη μεταστροφή «της αναμενόμενης, τουλάχιστον, συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αλλά κατά προτίμηση μεγαλύτερου τμήματός της».

⁶ Πηγή: Παρουσίαση του ΕΑCI στην ημερίδα πληροφόρησης για το Marco Polo, 28 Ιουνίου 2012.

... ΚΑΙ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΣΤΗ ΜΕΤΑΣΤΡΟΦΗ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΆΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΗΤΑΝ ΜΙΚΡΟΣ

- 17.** Η στήριξη του προγράμματος Marco Polo I αποσκοπούσε στη μεταστροφή τουλάχιστον της αναμενόμενης συνολικής αύξησης των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από το 2003. Όσον αφορά το Marco Polo II, ο στόχος μεταβλήθηκε, και έγινε η μεταστροφή «σημαντικού τμήματος» της αναμενόμενης συνολικής αύξησης των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων. Βάσει στοιχείων που παρέσχε η Επιτροπή (ΓΔ Eurostat), το **γράφημα 3** καταδεικνύει ότι, το 2003, οι οδικές μεταφορές αντιστοιχούσαν στο 46 % των συνολικών μεταφορών εμπορευμάτων στην ΕΕ, ενώ οι θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές αντιστοιχούσαν στο 38 %, 11 % και 3,5 % αντίστοιχα. Έως το 2010, το συνολικό μερίδιο των οδικών μεταφορών είχε αυξηθεί στο 50 % του συνόλου των εμπορευματικών μεταφορών, ενώ το μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών είχε μειωθεί στο 33 %. Τέλος, τα μερίδια των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών παρέμεναν στο 11 % και το 4 % αντίστοιχα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΟΓΚΟΙ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΟΥ ΜΕΤΑΣΤΡΑΦΗΚΑΝ ΠΡΟΣ ΆΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO, ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΕΪΧΑΝ ΤΕΘΕΙ ΣΤΟΧΟΙ, ΕΪΧΑΝ ΑΝΑΛΗΦΘΕΙ ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΗΛΩΘΗΚΑΝ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕ ΔΙΣΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΑCΙ¹)

	Ετήσιος στόχος	Μεταστροφή για την οποία είχαν αναληφθεί δεσμεύσεις ²	Αναφερθείσα μεταστροφή (από τον ΕΑCΙ)	% που επιτεύχθηκε ³
MP I				
2003	12,00	12,40	7,25	58,51
2004	12,00	14,38	6,33	43,99
2005	12,00	9,53	4,95	51,94
2006	12,00	11,40	3,55	31,17
Σύνολο MP I	48,00	47,71	22,08	46,28
	μέσος όρος για το MP I			46,00
MP II	⁴			
2007	20,50	27,83	10,02	36,00
2008	20,50	16,33	3,40	20,82
2009	20,50	15,68	2,82	17,98
2010	20,50	14,15	3,40	24,03
2011	20,50	13,70	0,00	0,00
MP II 2007-2011	102,50	87,69	19,64	22,40
	μέσος όρος για το MP II 2007-2010 (31.12.2012)			19,16
Γενικό σύνολο	150,50	135,40	41,72	

¹ Χρησιμοποιώντας τα πλέον πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα της 31ης Δεκεμβρίου 2012.

² Ποσότητες που είχε προβλεφθεί να αλλάξουν τρόπο μεταφοράς, βάσει των συμφωνιών επιχορήγησης που υπογράφηκαν από την Επιτροπή και, από τον Μάρτιο του 2008, από τον ΕΑCΙ.

³ Ποσότητες μεταστροφής που δηλώθηκαν έναντι των συμφωνηθείσων.

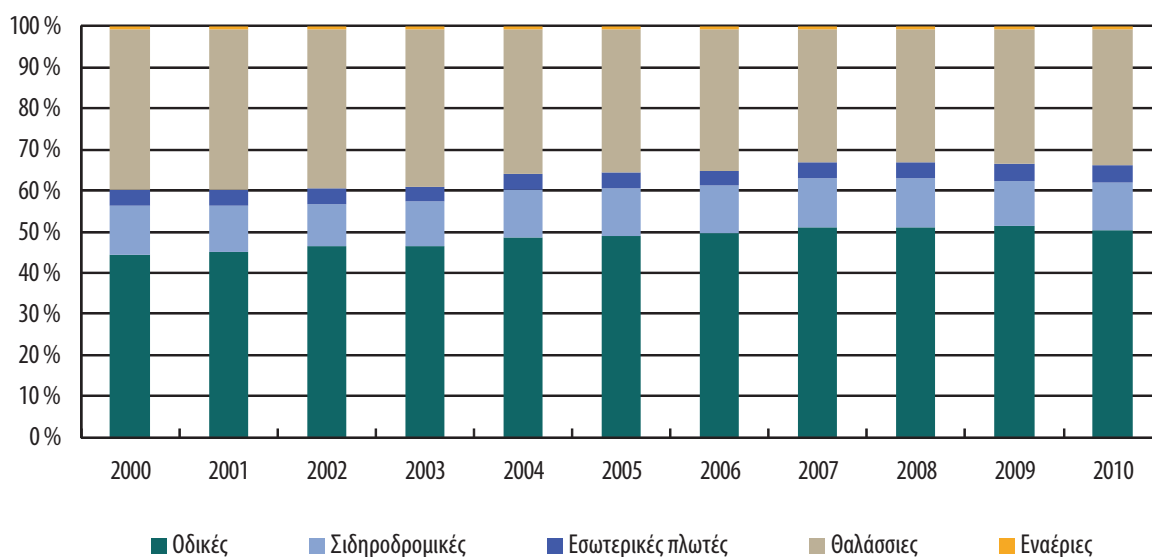
⁴ Στην περίπτωση του MP II, ο ετήσιος στόχος πρέπει να είναι «σημαντικό τμήμα» των 20,5 δισεκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων.

- 18.** Ως αποτέλεσμα της χρηματοπιστωτικής και οικονομικής κρίσης, η οποία άρχισε το 2007, ο όγκος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων γενικώς μειώθηκε. Ορισμένοι τρόποι μεταφορών κατέγραψαν σημαντικές ζημιές: οι σιδηροδρομικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 17,9 % και οι εσωτερικές πλωτές μεταφορές μειώθηκαν κατά 10,6 %⁷. Αντιμέτωποι με την κρίση, οι οδικοί μεταφορείς μείωσαν τις τιμές τους, προκειμένου να παραμείνουν τα οχήματά τους στους δρόμους. Το γεγονός αυτό, αφενός, αποτέλεσε αντικίνητρο για τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς και, αφετέρου, αποτέλεσε κίνητρο για στροφή από μη οδικές σε αμιγώς οδικές δραστηριότητες μεταφορών (αντίστροφη μεταστροφή) και ανέδειξε την κυκλική ευαισθησία του τρέχοντος σχεδιασμού του προγράμματος.
- 19.** Η δηλωθείσα στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς 22,1 δισεκατομμυρίων τονοχιλιόμετρων για το Marco Polo I αντιστοιχούσε μόλις στο 0,3 % του συνόλου των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ και στο 25 % περίπου της αύξησης των διεθνών οδικών μεταφορών της ΕΕ για την ίδια περίοδο. Βασική αιτία είναι η αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του 2003 και 2006 (113,7 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα), η οποία ήταν πολύ υψηλότερη της αρχικώς προβλεφθείσας (48 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα).

⁷ Πηγή: Eurostat «Statistics in Focus» 13/2012 της 21ης Φεβρουαρίου 2012.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΤΡΟΠΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΕ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΑΡΕΙΧΕ Η EUROSTAT ΣΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ)

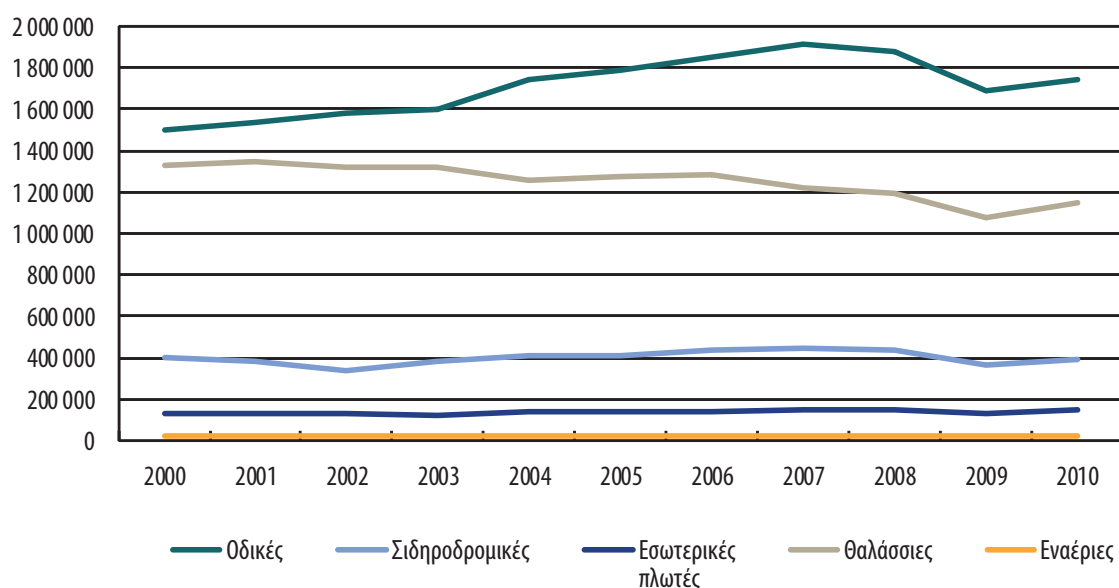


Πηγή: Eurostat.

- 20.** Όσον αφορά το Marco Polo II, κατά τη χρονική στιγμή του ελέγχου είχε ολοκληρωθεί μικρός αριθμός έργων και ήταν πολύ νωρίς για να πραγματοποιηθεί τελική αξιολόγηση σχετικά με την αποτελεσματικότητα και τον δυνητικό αντίκτυπό τους. Ωστόσο, δεδομένων των διαθέσιμων πιστώσεων του προϋπολογισμού και της περιορισμένης απορρόφησής τους, το πρόγραμμα δεν αναμένεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στη στροφή από τις οδικές προς άλλους τρόπους μεταφοράς (βλέπε **πίνακα 2**).
- 21.** Η οδική μεταφορά παραμένει ο κύριος τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων, ενώ οι σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές βρίσκονται ακόμη σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το **γράφημα 4** καταδεικνύει ότι πριν από το 2007 οι όγκοι των οδικών εμπορευματικών μεταφορών αυξάνονταν από έτος σε έτος, ότι μεταξύ του 2007 και 2009 οι μεταφερόμενοι όγκοι μειώθηκαν για το σύνολο των τρόπων μεταφοράς ως αποτέλεσμα της κρίσης και ότι, από το 2009, υπήρξε σαφής αύξηση των μεταφερόμενων όγκων, ιδίως όσον αφορά τις οδικές και θαλάσσιες μεταφορές, ενώ οι σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές δεν κατάφεραν να αυξήσουν το μερίδιό τους.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΕ ΑΝΑ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΤΟΝΟΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ (ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΓΡΑΦΗΜΑΤΟΣ 3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΝΤΑΙ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΝΑ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ)



Ο ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΝΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΘΕΙ

- 22.** Σκοπός της χρηματοδότησης στο πλαίσιο του προγράμματος ήταν θεωρητικά να υποστηριχθεί η επίτευξη των στόχων της πολιτικής για περιορισμό των επιπτώσεων των εμπορευματικών μεταφορών στο περιβάλλον, μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης και βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Το Συνέδριο έλαβε υπόψη του τις εκτιμήσεις της Επιτροπής ότι κάθε ευρώ που επενδύθηκε στο πρόγραμμα Marco Polo I απέφερε περιβαλλοντικά οφέλη αξίας 13,30 ευρώ⁸.
- 23.** Ωστόσο, τα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την οδική συμφόρηση και τα τροχαία ατυχήματα δεν καθιστούν δυνατή την εκτίμηση του πραγματικού αντικτύπου, δεδομένου ότι η Eurostat δεν εφαρμόζει συμφωνημένη επίσημη μεθοδολογία και δεν διαθέτει εναρμονισμένα στατιστικά στοιχεία για την οδική συμφόρηση, ενώ τα στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα είναι ελλιπή. Επιπλέον, μολονότι αναγνωρίζεται ευρέως ότι οι εναλλακτικές παρέχουν συνήθως μεγαλύτερα οφέλη στην ευρύτερη κοινότητα σε σχέση με τις αμιγώς οδικές μεταφορές, το πραγματικό επίπεδο πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος είναι πιθανώς σημαντικά χαμηλότερο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, από το 2004 έως το 2010, τα δεδομένα του αριθμητικού υπολογιστή Marco Polo⁹ που χρησιμοποιούνταν ήταν παρωχημένα και, επομένως, ανακριβή. Μετά το 2004 οι οδικές μεταφορές κατέστησαν σταδιακά καθαρότερες ως αποτέλεσμα της έρευνας και της καινοτομίας¹⁰, γεγονός που δεν συνεκτίμησε η Επιτροπή στο πλαίσιο των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων που δημοσίευσε από το 2005 έως το 2010. Νέοι συντελεστές και νέα μεθοδολογία για τον ποσοτικό προσδιορισμό του αντικτύπου των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και μικρών αποστάσεων θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών χρησιμοποιήθηκαν μόλις στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2011. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι εν λόγω τρόποι μεταφοράς δεν εμφανίζουν σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι της επιλογής της αμιγώς οδικής μεταφοράς (βλέπε **παράρτημα II**). Για παράδειγμα, δεν υφίσταται πλέον ουσιαστική διαφορά μεταξύ της αμιγώς οδικής μεταφοράς και των ντιζελοκίνητων αμαξοστοιχιών, των μικρών φορτηγίδων ή των επιβατηγών πλοίων τύπου roll-on/roll-off που κινούνται με συμβατικά καύσιμα («Ro/Pax»), με ταχύτητα 20 έως 23 κόμβων. Από τη στιγμή που τα πλοία Ro/Pax υπερβούν την ταχύτητα των 23 κόμβων, καθίσταται φιλικότερη προς το περιβάλλον η οδική μεταφορά του φορτίου.

⁸ Παρουσίαση του EACI κατά την ημερίδα ενημέρωσης για το Marco Polo, 28 Ιουνίου 2012.

⁹ Ο «αριθμητικός υπολογιστής Marco Polo» (Marco Polo calculator) είναι ένα φύλλο εργασίας που καθιστά δυνατή την αυτόματη σύγκριση του θεωρητικού εξωτερικού κόστους που σχετίζεται με περιβαλλοντικούς παράγοντες (όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, η κλιματική αλλαγή, ο θόρυβος) και κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες (όπως ατυχήματα, συμφόρηση και υποδομές). Το αποτέλεσμα του υπολογισμού εκφράζεται σε ευρώ ανά τονοχιλιόμετρο, μεταξύ της λύσης της «αμιγώς οδικής μεταφοράς» και της εναλλακτικής πολυτροπικής λύσης (μέσω σιδηροδρόμου, εσωτερικών πλωτών οδών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων).

¹⁰ «Ex-ante evaluation report on MP II» (Έκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του Marco Polo II), Ecorys, της 15ης Ιουνίου 2004, σ. 56: «όταν γίνεται σύγκριση μεταξύ σύγχρονων κινητήρων φορτηγών και απαρχαιωμένων κινητήρων πλοίων ή κινητήρων ταχύπλοων, οι οδικές μεταφορές ενδέχεται να αποδεικνύονται η ευνοϊκότερη για το περιβάλλον επιλογή».

ΔΕΝ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΝΑΦΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΕΡΓΩΝ, ...

- 24.** Τα έργα που χρηματοδοτούνται μέσω του προγράμματος αυτού αποτελούν ένα από τα λίγα παραδείγματα εκταμίευσης χρηματοδότησης της ΕΕ βάσει των παρουσιαζόμενων αποτελεσμάτων. Το Συνέδριο αναγνωρίζει ότι ο ΕΑCΙ διαθέτει διαδικασίες που καθιστούν δυνατή τη διάθεση των κονδυλίων της ΕΕ σε εκείνα τα έργα που ανταποκρίνονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα κριτήρια επιλογής. Ωστόσο, συνήθως δεν υποβάλλεται επαρκής αριθμός προτάσεων έργων υψηλής ποιότητας (οι διαθέσιμοι πόροι αναλήφθηκαν στο σύνολό τους μόνον το 2004, βλέπε **πίνακα 2**).
- 25.** Επομένως, τα προγράμματα Marco Polo αντιμετωπίζουν προβλήματα στην απορρόφηση των πιστώσεών τους. Από τα 101,8 εκατομμύρια ευρώ χρηματοδοτικής στήριξης που ήταν διαθέσιμα για το Marco Polo I, καταβλήθηκαν μόλις 41,8 εκατομμύρια ευρώ (41 %)¹¹. Ο προϋπολογισμός προγράμματος του Marco Polo II ανέρχεται σε 450 εκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων, έως τα τέλη του 2012, είχαν καταβληθεί μόλις 77,8 εκατομμύρια ευρώ (25 % του διαθέσιμου προϋπολογισμού), κυρίως υπό τη μορφή προπληρωμών. Επομένως, είναι πιθανό σημαντικό τμήμα της χρηματοδότησης να μη χρησιμοποιηθεί και να μη χρησιμεύσει για την επίτευξη των γενικών στόχων που έχουν τεθεί.

¹¹ Αυτό το ποσό περιλαμβάνει πληρωμές ύψους 1,4 εκατομμυρίων ευρώ για δύο έργα που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο της καταλυτικής δράσης, η οποία δεν αφορούσε την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών: η χρηματοδότηση της ΕΕ καταβλήθηκε για τη μετατροπή μιας μηχανής έλξης και για την κατάρτιση εκθέσεων σχετικά με την υλοποίηση των έργων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ, ΑΝΑΛΗΦΘΕΝΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΛΗΘΕΝΤΩΝ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO, ΣΕ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΕΥΡΩ (ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΑCΙ¹)

	Αριθμός έργων	Διαθέσιμος προϋπολογισμός	Αναληφθέντα κεφάλαια	% αναλήψεων υποχρεώσεων έναντι του συνολικού προϋπολογισμού	Καταβληθέντα κεφάλαια	% καταβολών έναντι του συνολικού προϋπολογισμού
MP I						
2003	13	15,0	13,0	86,7	7,3	48,7
2004	12	20,4	20,4	100,0	12,3	60,3
2005	15	30,7	21,4	69,7	12,8	41,7
2006	15	35,7	18,9	52,9	9,4	26,3
Σύνολο MP I	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
MP II						
2007	20	58,0	45,4	78,3	18,7	32,2
2008	28	59,0	34,4	58,3	9,9	16,8
2009	21	66,3	61,9	93,4	23,2	35,0
2010	30	64,0	52,2	81,6	17,1	26,7
2011	18	56,9	33,6	59,1	8,8	15,5
Σύνολο MP II	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Γενικό σύνολο	172	406,0	301,2		119,5	

¹ Βάσει των πιο πρόσφατων διαθέσιμων δεδομένων στις 31 Δεκεμβρίου 2012.

**... ΕΠΕΙΔΗ Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ
ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΔΕΝ ΕΝΘΑΡΡΥΝΑΝ ΤΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΝΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΟΥΝ
ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ**

26.

Επιπλέον της μεταβολής της κατάστασης στην αγορά (βλέπε σημείο 18), το χαμηλό ποσοστό απορρόφησης των πιστώσεων οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στο γεγονός ότι η εξασφάλιση στήριξης από τα προγράμματα Marco Polo έχει αποδειχθεί διαδικασία μακροχρόνια, επισφαλής, πολύπλοκη και δαπανηρή:

- α) Οι δικαιούχοι στους οποίους διενεργήθηκε έλεγχος χρειάστηκαν κατά μέσο όρο δύο έτη για να εξασφαλίσουν πρόσβαση στο καθεστώς (από την ημερομηνία υποβολής της πρώτης ιδέας του έργου έως την ημερομηνία υπογραφής της συμφωνίας επιχορήγησης του έργου). Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, μεσολάβησε κατά μέσο όρο ένα έτος από την ημερομηνία λήξης της πρόσκλησης έως την ημερομηνία υπογραφής των συμφωνιών επιχορήγησης. Στο σύνολό τους, οι δικαιούχοι έκριναν ότι, σε ένα ασταθές επιχειρηματικό περιβάλλον, αυτό το διάστημα αναμονής είναι υπερβολικά μεγάλο. Το Συνέδριο διαπίστωσε ότι, σε αρκετές περιπτώσεις, κατά το διάστημα της αναμονής σημειώθηκε απώλεια πελατών. Δεδομένου ότι η Επιτροπή και ο EACI δεν επιτρέπουν, για λόγους ισότιμης μεταχείρισης και θεμιτού ανταγωνισμού, τροποποιήσεις στις αρχικές διαδρομές, τα μεταφερόμενα προϊόντα ή τα σημεία εκκίνησης και προορισμού, 53 από τα 154 έργα που επελέγησαν (ήτοι ποσοστό 34 %) από το 2003 έως το 2010 είτε δεν δρομολογήθηκαν ποτέ είτε έληξαν πρόωρα. Τα έργα αυτά αντιστοιχούν σε αναλήψεις υποχρεώσεων ύψους 64,2 εκατομμυρίων ευρώ και σε πληρωμές ύψους 3,7 εκατομμυρίων ευρώ.
- β) Οι επενδύσεις σε βοηθητική υποδομή γίνονται με αποκλειστική ευθύνη του δικαιούχου· μολοντί η νομοθεσία προβλέπει τη δυνατότητα μερικής χρηματοδότησης τέτοιων υποδομών, ο μηχανισμός χρηματοδότησης προβλέπει συνήθως μόνο μια επιχορήγηση ανά τονοχιλιόμετρο στροφής σε άλλους τρόπους μεταφοράς και στην πράξη καθιστά αδύνατη τη συγχρηματοδότηση επενδύσεων σε υποδομές μέσω του προγράμματος.
- γ) Οι μεταφορείς θεωρούν τους όρους του προγράμματος υπερβολικά περίπλοκους για την επιχειρηματική πραγματικότητα, γεγονός που εξηγεί γιατί πολλοί δικαιούχοι προσέφευγαν σε συμβούλους για την κατάρτιση των σχετικών εγγράφων¹².
- δ) Επιπλέον, η συμμετοχή στα προγράμματα Marco Polo είναι δαπανηρή¹³: βάσει των δαπανών ταξιδιού των υπαλλήλων που διέθεσαν τα μέλη της κοινοπραξίας, των αμοιβών των συμβούλων και του κόστους των ανθρωπομηνών που αφιέρωσαν οι υπάλληλοι των δικαιούχων, το μέσο κόστος κατάρτισης μιας αίτησης, για τους 16 δικαιούχους στους οποίους διενεργήθηκε έλεγχος, ανήλθε σε 105 000 ευρώ.

¹² Επί συνόλου 16 ελεγχθέντων έργων, 14 δικαιούχοι ή ποσοστό 87 %, χρησιμοποίησαν συμβούλους.

¹³ Στην αιτιολογική σκέψη 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 και στην αιτιολογική σκέψη 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 923/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 (ΕΕ L 266 της 9.10.2009, σ. 1) γίνεται αναφορά στην προσδοκία ότι πολλές μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θα συμμετείχαν στο πρόγραμμα. Ωστόσο, ως αποτέλεσμα της πολυπλοκότητας των προγραμμάτων, του υψηλού κόστους και των υψηλών κατώτατων ορίων για τη συγχρηματοδότηση, μόλις 24 % των δικαιούχων των προγραμμάτων Marco Polo ήταν ΜΜΕ (πηγή: στοιχεία EACI).

ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΟΓΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΟΥ ΜΕΤΑΣΤΡΑΦΗΚΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ...

27. Στη στήλη 4 του **πίνακα 1** παρατίθενται αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τον όγκο εμπορευματικών μεταφορών που δηλώθηκε ότι μεταστράφηκαν προς άλλους τρόπους μεταφοράς, πλην της οδικής. Στο πλαίσιο του ελέγχου δεν κατέστη δυνατό να αποκομιστεί βεβαιότητα ως προς την αξιοπιστία των στοιχείων αυτών. Πρώτον, στις περιπτώσεις που αναβαθμίστηκαν υφιστάμενες υπηρεσίες, ο EACI είχε αποδεχθεί, χωρίς να διενεργήσει εξακριβώσεις, τον όγκο εμπορευμάτων που δηλώθηκε ότι μεταφερόταν στην ίδια διαδρομή πριν από την έναρξη του έργου (οι ποσότητες αυτές αφαιρούνται μετά την ολοκλήρωση του έργου, ώστε να υπολογιστεί η αύξηση στη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς). Δεύτερον, οι πρώτοι κατασταλτικοί δημοσιονομικοί έλεγχοι των δηλωθέντων όγκων μεταστροφής σε άλλους τρόπους μεταφοράς, τους οποίους ο EACI ολοκλήρωσε μόλις το 2011, αποκάλυψαν σφάλματα¹⁴, καθώς και μία περίπτωση αναφοράς στοιχείων βασισμένων στο μεικτό και όχι στο καθαρό βάρος.

28. Στο πλαίσιο του ελέγχου που διενήργησε το Συνέδριο σε 16 έργα αποκαλύφθηκε ότι μόνον ένα έργο διέθετε ακριβή αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τις ποσότητες που ζυγίστηκαν κατά την άφιξη στην τελευταία στάση. Σε έξι περιπτώσεις, το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την καταγραφή του καθαρού βάρους δεν ήταν διαθέσιμο για επιτόπιο δειγματοληπτικό έλεγχο, ενώ στην περίπτωση των υπόλοιπων εννέα έργων, το εν λόγω εργαλείο έδειξε περιορισμένη αξιοπιστία της διαδρομής ελέγχου και αυξημένο κίνδυνο καταβολής ποσών υψηλότερων των οφειλομένων. Για παράδειγμα, στην περίπτωση ενός έργου, στο έγγραφο μεταφοράς (CMR¹⁵) δεν αναγραφόταν το βάρος και σε άλλη περίπτωση οι έλεγχοι που διενεργήθηκαν για τη σύγκριση του καταγραφέντος στο σύστημα βάρους με το βάρος που αναφέρεται στις αντίστοιχες CMR έδειξαν ότι δεν υπάρχει αντιστοιχία, και ο δικαιούχος δεν ήταν βέβαιος εάν τα στοιχεία που είχε υποβάλει στον EACI αφορούσαν το μεικτό ή το καθαρό βάρος.

... ΚΑΙ ΤΟ ΗΜΙΣΥ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΘΕΝΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΧΕΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ,...

29. Δεδομένου ότι η χρηματοδότηση μη βιώσιμων δράσεων, πραγματοποιούμενων άπαξ, δεν θα είχε χρησιμότητα, τα χρηματοδοτούμενα έργα προσδοκείται να καταστούν βιώσιμα κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής τους, ήτοι εντός τριών ετών κατ' ανώτατο όριο, καθώς και να συνεχίσουν να λειτουργούν στη συνέχεια. Μολονότι η βιωσιμότητα αναφέρεται ρητά στους κανονισμούς ως μία από τις προϋποθέσεις χρηματοδότησης¹⁶, ούτε περιλαμβάνεται στις συμφωνίες επιχορήγησης που υπογράφηκαν ούτε ελέγχθηκε η επίτευξή της μετά την ολοκλήρωση των έργων.

¹⁴ Σε μία έκθεση ο EACI διαπίστωσε εκ των προτέρων σφάλμα 20 %.

¹⁵ Η φορτωτική CMR είναι έγγραφο που χρησιμοποιείται στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές, βάσει της «σύμβασης που αφορά το συμβόλαιο για τη διεθνή οδική μεταφορά εμπορευμάτων» (σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών, η οποία υπογράφηκε στη Γενεύη στις 19 Μαΐου 1956).

¹⁶ Άρθρο 5, παράγραφος 1, στοιχείο α), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo») (ΕΕ L 196 της 28.2003, σ. 1) και παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006.

30. Επιπλέον, το δυσχερές επιχειρησιακό περιβάλλον, ιδίως στην περίπτωση των σιδηροδρόμων, συνέβαλε στην περιορισμένη βιωσιμότητα. Οι δικαιούχοι που δραστηριοποιήθηκαν στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες αντιμετώπισαν σημαντικούς επιχειρησιακούς κινδύνους και, κατά τη λειτουργία, αντιμετώπισαν δυσχέρειες με τις εθνικές εταιρείες σιδηροδρόμων, λόγω απρόβλεπτων εργασιών συντήρησης, απεργιών σιδηροδρομικών και λιμενικών υπαλλήλων και έλλειψης διαλειτουργικότητας. Στην περίπτωση ενός από τα ελεγχθέντα έργα, αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ακύρωση του 20 % των αναχωρήσεων που είχαν προγραμματιστεί καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου του έργου. Σε άλλη περίπτωση, κατά τη διάρκεια του τρίτου έτους λειτουργίας, σημειώθηκαν 44 συμβάντα που προκάλεσαν καθυστερήσεις στην παράδοση και διακοπές παροχής της υπηρεσίας διάρκειας άνω της μίας εβδομάδας. Στην περίπτωση ενός τρίτου έργου, ο δικαιούχος υποχρεώθηκε να αλλάξει μηχανή έλξης τέσσερις φορές κατά τη διάρκεια της διαδρομής από τη μονάδα παραγωγής του στη Ρουμανία έως το κέντρο διανομής του στη Βόρεια Ιταλία.

¹⁷ «Evaluation of the Marco Polo I programme» (Αξιολόγηση του προγράμματος Marco Polo I), Ecorys, 7 Νοεμβρίου 2007, παράγραφος 3.6.

¹⁸ COM(2012) 675 τελικό της 21ης Νοεμβρίου 2012, σ. 6.

31. Για τους λόγους αυτούς, πολλοί δικαιούχοι του προγράμματος αποφάσισαν να διακόψουν τα έργα αρκετό διάστημα πριν από τη λήξη των συμβάσεών τους, ενώ πολλοί από εκείνους που ολοκλήρωσαν ένα έργο είτε διέκοψαν την παρεχόμενη υπηρεσία είτε τροποποίησαν σημαντικά το αντικείμενό της μετά τη λήξη της χρηματοδότησης του έργου. Στις περιπτώσεις 6 επί συνόλου 16 έργων που ελέγχθηκαν από το Συνέδριο, η χρηματοδοτηθείσα υπηρεσία δεν παρέχόταν πλέον κατά τον χρόνο του ελέγχου (είτε λόγω ανεπαρκούς όγκου είτε επειδή ένας από τους εταίρους είχε αποσυρθεί ή πτωχεύσει), ενώ στις περιπτώσεις δύο άλλων συνεχιζόταν αλλά με περιορισμένο αντικείμενο.

... ΕΝΩ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΘΑ ΕΙΧΑΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΕ

32. Από τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τα έργα του προγράμματος Marco Polo που έλεγξε το Συνέδριο προέκυψε ότι η χρηματοδότηση της ΕΕ παρείχε τη δυνατότητα στους δικαιούχους να αρχίσουν την υλοποίηση των έργων νωρίτερα, να αυξήσουν την κλίμακα της υπηρεσίας ή να επιτύχουν νωρίτερα απόδοση των επενδύσεών τους.

33. Ωστόσο, στο πλαίσιο του ελέγχου διαπιστώθηκαν επίσης σοβαρές ενδείξεις μη αποδοτικών δαπανών:

- 13 από τους 16 δικαιούχους που ελέγχθηκαν επιβεβαίωσαν ότι θα είχαν δρομολογήσει τα έργα και θα είχαν παράσχει την υπηρεσία μεταφοράς ακόμη και χωρίς την επιδότηση.
- Η εταιρεία Ecorys που αξιολόγησε το πρόγραμμα ανέφερε ότι η πλειονότητα των έργων θα είχε δρομολογηθεί και χωρίς την επιδότηση¹⁷.
- Η Επιτροπή, ως διαχειριστής του προγράμματος, ανέφερε στην τελευταία έκθεσή της προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο¹⁸ ότι ποσοστό «42 % των δικαιούχων ανέφεραν ότι τα σχέδια τους θα είχαν αναμφίβολα προχωρήσει και χωρίς τα κονδύλια του Μάρκο Πόλο».

- 34.** Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι i) η μεταφορά ογκώδους φορτίου σε μεγάλες αποστάσεις γίνεται διά θαλάσσης, σιδηροδρομικής ή διά των εσωτερικών πλωτών οδών για λόγους κόστους τουλάχιστον, ιδίως εάν τα φορτία είναι δυνατό να προγραμματιστούν εκ των προτέρων και ii) η χρηματοδότηση στο πλαίσιο του Marco Polo καλύπτει τόσο μικρό τμήμα του συνολικού κόστους του έργου που δεν είναι δυνατό να θεωρηθεί πραγματικό κίνητρο (στην περίπτωση των 16 έργων που έλεγξε το Συνέδριο, η επιχορήγηση κάλυψε μόλις το 2,8 % του ποσού που επένδυσαν οι δικαιούχοι).

¹⁹ «Ex-ante evaluation report on MP II» (Εκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του Marco Polo II), Ecorys, της 15ης Ιουνίου 2004, κεφάλαιο 6.3.

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ ΣΤΑΔΙΑΚΑ, ...

- 35.** Σύμφωνα με τη συνήθη πρακτική της Επιτροπής, οι εργασίες του EACI κατευθύνονται από το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών που εγκρίνει η Επιτροπή. Η Επιτροπή εποπτεύει την καθημερινή διαχείριση των προγραμμάτων Marco Polo μέσω των τριμηνιαίων εκθέσεων του EACI, καθώς και μέσω των τριμηνιαίων και εξαμηνιαίων συνεδριάσεων συντονισμού και των τριμηνιαίων συνεδριάσεων της διευθύνουσας επιτροπής του Οργανισμού. Ένας υπάλληλος πλήρους απασχόλησης της Επιτροπής είναι επιφορτισμένος αποκλειστικά με την τακτική επικοινωνία με τη διοίκηση και το προσωπικό του EACI και, παράλληλα, συμμετέχει σε συσκέψεις εργασίας και, περιστασιακά, σε επιτόπιες επισκέψεις. Ο EACI καταρτίζει ετήσιες εκθέσεις δραστηριοτήτων, στις οποίες γίνεται σύγκριση μεταξύ των πραγματικών επιδόσεων και του ετήσιου προγράμματος εργασιών.
- 36.** Το Συνέδριο διαπίστωσε ότι ο EACI βελτίωσε με την πάροδο των ετών τον τρόπο διαχείρισης των έργων στο πλαίσιο του προγράμματος Marco Polo, μεταξύ άλλων, i) καθιστώντας αυστηρότερη τη διαδικασία επιλογής έργων προκειμένου να διασφαλίζεται η επιλογή μόνον έργων υψηλής ποιότητας, ii) αναπτύσσοντας υπηρεσία υποστήριξης και λειτουργικές γραμματοθυρίδες για τους δυνητικούς αιτούντες, ενέργειες τις οποίες οι ελεγχθέντες δικαιούχοι έκριναν χρήσιμες και αποτελεσματικές, iii) συνεισφέροντας στη βάση γνώσεων της Επιτροπής μέσω αναλυτικών εκθέσεων, iv) παρακολουθώντας σε τακτική βάση τα χρηματοδοτούμενα έργα και v) περιορίζοντας τις καθυστερήσεις στις πληρωμές.

... ΩΣΤΟΣΟ, ΔΕΝ ΔΙΕΝΕΡΓΗΘΗΚΕ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ...

- 37.** Τα προγράμματα Marco Polo σχεδιάστηκαν με στόχο την παροχή χρηματοδότησης της ΕΕ για τη μερική αντιστάθμιση των σημαντικών δαπανών που συνεπάγεται η δημιουργία νέων ή η ανάπτυξη υφιστάμενων υπηρεσιών μεταφοράς, με την προσδοκία ότι η αύξηση της προσφοράς των εν λόγω υπηρεσιών θα οδηγούσε σε αύξηση της ζήτησης («τόνωση της προσφοράς από την κορυφή προς τη βάση»¹⁹).

- 38.** Η δομή αμφότερων των προγραμμάτων Marco Polo βασίστηκε σε πρόταση της Επιτροπής²⁰ με βάση τα αποτελέσματα διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους που διοργανώθηκε πριν από την έναρξη κάθε προγράμματος.²¹
- 39.** Ωστόσο, το Συνέδριο θεωρεί ότι αυτό δεν επαρκεί, δεδομένου ότι οι μεταφορείς, υπό κανονικές συνθήκες αγοράς, στρέφονται από την αμιγώς οδική μεταφορά προς άλλους τρόπους μεταφοράς μόνον εάν οι περιστάσεις (συνήθως όσον αφορά το κόστος, τον χρόνο, την αξιοπιστία, τον προς μεταφορά όγκο και την εγγύτητα των προορισμών) καθιστούν την αλλαγή αυτή αναγκαία. Επομένως, προκειμένου να σχεδιαστεί ένα επιτυχημένο πρόγραμμα στήριξης υπηρεσιών μεταφορών θα έπρεπε να είχε προηγηθεί ανάλυση των λόγων για τους οποίους, υπό κανονικές συνθήκες αγοράς, δεν δημιουργούνται ή δεν εξελίσσονται πολυτροπικές υπηρεσίες μεταφορών, καθώς και των τρόπων με τους οποίους μπορούν να υπερπηδηθούν τυχόν εμπόδια ή φραγμοί που παρακωλύουν ή αποτρέπουν τη δημιουργία ή την εξέλιξη τέτοιων υπηρεσιών.
- 40.** Από το 2007, η πιθανότητα αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων Marco Polo περιορίστηκε περαιτέρω λόγω εξωτερικών αιτιών. Η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση οδήγησε στη μείωση του συνολικού όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (βλέπε σημείο 18), ενώ οι αποφάσεις εθνικών σιδηροδρομικών εταιρειών να διακόψουν τις μεταφορές με μεμονωμένες φορτάμαξες εξαιτίας του εσωτερικού κόστους υποχρέωσαν άμεσα τις μικρότερες εταιρείες να επανέλθουν από την πολυτροπική στην αμιγώς οδική μεταφορά. Επιπλέον, μπορεί πλέον να αναμένεται μια αντίστροφη στροφή (από τη θαλάσσια στην οδική μεταφορά) λόγω της προσφάτως εγκριθείσας νομοθεσίας²².

... ΚΑΙ ΤΑ ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΑΝ ΝΑ ΕΙΧΑΝ ΛΗΦΘΕΙ ΝΩΡΙΤΕΡΑ

- 41.** Μια έκθεση αξιολόγησης του 2007²³ ανέφερε σειρά προβλημάτων σχετικών με το πρώτο πρόγραμμα Marco Polo, όπως μη ενδεδειγμένα κατώτατα όρια, ανελαστικότητα των κανόνων για τα τονοχιλιόμετρα, καθώς και ασαφείς και πολύπλοκους κανόνες για την υποβολή προτάσεων, την επιλογή των έργων και την υπογραφή των σχετικών συμβάσεων. Ωστόσο, η Επιτροπή, μέσω της παρακολούθησης των έργων και των προγραμμάτων, είχε επίγνωση των καθυστερήσεων στην υλοποίηση των έργων και των δυσχερειών όσον αφορά την επίτευξη του στόχου ήδη νωρίτερα (από τον Μάρτιο του 2006).

²⁰ COM(2002) 54 τελικό της 4ης Φεβρουαρίου 2002.

²¹ Βλέπε π.χ. «Ex-ante evaluation report on MP II» (Έκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του Marco Polo II), Ecorys, της 15ης Ιουνίου 2004, κεφάλαια 2 και 7.

²² Το κόστος των ναυτιλιακών καυσίμων θα αυξηθεί σημαντικά από το 2015 συνεπεία των νέων κανόνων για το θείο και των νέων γενικών ορίων για το θείο που εγκρίθηκαν τον Σεπτέμβριο του 2012. Αυτό θα έχει ως συνέπεια την επιστροφή τμήματος των φορτίων που σήμερα μεταφέρονται διά θαλάσσης στο οδικό δίκτυο. Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) «Technical report» (Τεχνική έκθεση), της 13ης Δεκεμβρίου 2010, και COM (2011) 439 τελικό, της 15ης Ιουλίου 2011.

²³ «Evaluation of the Marco Polo I programme» (Αξιολόγηση του προγράμματος Marco Polo I), Ecorys, 7 Νοεμβρίου 2007.

- 42.** Η εκτίμηση αντικτύπου του 2008²⁴ περιλάμβανε ένα σύνολο εναλλακτικών επιλογών για τη βελτίωση των προγραμμάτων, μέσω της πλήρους αναθεώρησης της νομικής βάσης, της διακοπής του προγράμματος ή της εισαγωγής αλλαγών στο Marco Polo II. Η πρόταση της Επιτροπής περιορίστηκε σε δημοσιονομικού και τεχνικού χαρακτήρα τροποποιήσεις του Marco Polo II²⁵ (όπως ο διπλασιασμός του ποσού της επιχορήγησης, η αντιμετώπιση των κενών εμπορευματοκιβωτίων και του βάρους των οχημάτων ως επιλέξιμων ποσοτήτων εμπορευμάτων, η μείωση των κατώτατων ορίων και η αύξηση της ευελιξίας), σε μια προσπάθεια να καταστήσει ελκυστικότερο το πρόγραμμα. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά δεν θεράπευσαν τις σημαντικές αδυναμίες του προγράμματος, οι οποίες επισημάνθηκαν ανωτέρω.
- 43.** Επιπλέον, η Επιτροπή δεν πραγματοποίησε εμπεριστατωμένη αξιολόγηση των εθνικών καθεστώτων των κρατών μελών για τη στήριξη της πολυτροπικότητας, προκειμένου να αποκομίσει διδάγματα τα οποία θα χρησίμευαν σε ενδεχόμενο επανασχεδιασμό των προγραμμάτων Marco Polo. Το Συνέδριο θεωρεί ότι μπορούν να αντληθούν διδάγματα από τα εθνικά προγράμματα, τα οποία επικεντρώνονται στην πλευρά της ζήτησης, με περιορισμένο διοικητικό φόρτο, καταβάλλοντας εφάπαξ ποσά απευθείας σε οδικούς μεταφορείς οι οποίοι αποφασίζουν να χρησιμοποιήσουν, αντί της οδικής μεταφοράς, τις θαλάσσιες ή σιδηροδρομικές μεταφορές για τα φορτηγά ή τα εμπορευματοκιβώτιά τους (π.χ. «Ecobonus» και «Ferrobonus» στην Ιταλία²⁶). Σε μία χώρα (Αυστρία), τα εθνικά καθεστώτα συνεισφέρουν επίσης σε επενδύσεις σε υποδομές. Το ύψος της εισφοράς αυτής υπολογίζεται βάσει της αναλογίας του όγκου που προσδοκάται να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς προς τον όγκο που πράγματι στράφηκε σε άλλους τρόπους μεταφοράς.

²⁴ SEC(2008) 3022 της 10ης Δεκεμβρίου 2008, Επιλογή Γ.

²⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 923/2009.

²⁶ Οι Ιταλικές αρχές διαχειρίστηκαν αμφότερα τα προγράμματα με προϋπολογισμό ύψους 235 εκατομμυρίων ευρώ (εκ των οποίων καταβλήθηκαν 193,5 εκατομμύρια ευρώ, ήτοι ποσοστό απορρόφησης 82,3 %), με 15 υπαλλήλους (σε ισοδύναμα πλήρους απασχόλησης — ΙΠΑ) και με κόστος που δεν υπερέβαινε τα 970 000 ευρώ ετησίως. Επομένως, το διοικητικό κόστος αντιστοιχεί σε 1,2 % του συνολικού προϋπολογισμού του προγράμματος.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

- 44.** Τα προγράμματα Marco Polo εντάσσονται στον στόχο της πολιτικής μεταφορών για ανάπτυξη λύσεων εναλλακτικών της αμιγώς οδικής μεταφοράς εμπορευμάτων στην ΕΕ. Το Συνέδριο διαπίστωσε ότι τα προγράμματα είναι αναποτελεσματικά, δεδομένου ότι i) οι τεθέντες στόχοι επιτεύχθηκαν σε πολύ περιορισμένο βαθμό, ii) ο αντίκτυπος των προγραμμάτων στην απομάκρυνση εμπορευματικών μεταφορών από το οδικό δίκτυο ήταν ελάχιστος και iii) δεν υπάρχουν στοιχεία, βάσει των οποίων να αξιολογηθεί κατά πόσον επιτεύχθηκαν τα προσδοκώμενα οφέλη του περιορισμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των εμπορευματικών μεταφορών, της αποσυμφόρησης του οδικού δικτύου και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.
- 45.** Ο μηχανισμός που χρησιμοποιήθηκε για την πραγματοποίηση των πληρωμών στο πλαίσιο του προγράμματος έθετε ως προϋπόθεση για τις εκταμιεύσεις της χρηματοδότησης της ΕΕ την επίτευξη αποτελεσμάτων, και τα έργα συνήθως είχαν μεγαλύτερα οφέλη για την ευρύτερη κοινότητα. Ωστόσο, δεν υποβλήθηκε επαρκής αριθμός προτάσεων συναφών έργων, λόγω της κατάστασης της αγοράς και του αποτρεπτικού χαρακτήρα των προϋποθέσεων για το επιχειρηματικό περιβάλλον (διάρκεια των διαδικασιών, κίνδυνοι, πολυπλοκότητα και διοικητικό κόστος). Επιπλέον i) υπάρχει αβεβαιότητα ως προς τον όγκο κυκλοφορίας που πράγματι στράφηκε σε άλλους τρόπους μεταφοράς, ii) οι χρηματοδοτούμενες υπηρεσίες (έργα) υπέστησαν, σε πολλές περιπτώσεις, σημαντικό περιορισμό του αντικειμένου τους ή διακόπηκαν και iii) υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πολλά από τα έργα θα είχαν δρομολογηθεί και χωρίς τη χρηματοδότηση της ΕΕ.
- 46.** Η καθημερινή διαχείριση των προγραμμάτων βελτιώθηκε με την πάροδο των ετών. Μεταξύ άλλων, μια αυστηρή μεθοδολογία επιλογής έργων διασφαλίζει την επιλογή μόνον έργων υψηλής ποιότητας. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν διενήργησε κατάλληλη ανάλυση της αγοράς προκειμένου να αξιολογήσει τις δυνατότητες επιτυχίας, δεν έλαβε υπόψη τις νέες εξελίξεις και δεν έλαβε εγκαίρως διορθωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση της αναποτελεσματικότητας του προγράμματος.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και η Επιτροπή πρέπει:

- α) Να εξετάσουν το ενδεχόμενο διακοπής της χρηματοδότησης από την ΕΕ υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών που ακολουθούν τον ίδιο σχεδιασμό με τα προγράμματα Marco Polo («τόνωση της προσφοράς από την κορυφή προς τη βάση»), ο οποίος ευθύνεται για τις αδυναμίες που διαπιστώνονται στην παρούσα έκθεση (ανεπαρκής αποδοχή από την αγορά, απουσία αποδεικτικών στοιχείων σχετικά με την επίτευξη των στόχων, υψηλός διοικητικός φόρτος, περιορισμένη βιωσιμότητα και φαινόμενο μη αποδοτικής δαπάνης).
- β) Να θέσουν ως προϋπόθεση για την πιθανή συνέχιση της χρηματοδότησης τέτοιων έργων τη διενέργεια εκ των προτέρων εκτίμησης αντικτύπου, από την οποία να προκύπτει εάν και σε ποιον βαθμό υπάρχει προστιθέμενη αξία της ΕΕ. Για τον σκοπό αυτό είναι αναγκαία λεπτομερής ανάλυση της αγοράς όσον αφορά το δυνητικό επίπεδο ζήτησης από τους μεταφορείς, καθώς και η αξιοποίηση βέλτιστων πρακτικών παρεμφερών εθνικών καθεστώτων στήριξης. Σε περίπτωση θετικής εκτίμησης και μόνο ως προς τη χρησιμότητα της δράσης της ΕΕ στον τομέα αυτό, η Επιτροπή οφείλει ειδικότερα:

- i) να θέσει ρεαλιστικούς στόχους όσον αφορά τον όγκο εμπορευμάτων που πρέπει να στραφεί σε άλλους τρόπους μεταφοράς πλην της οδικής, να αναθεωρεί τακτικά τις υλοποιήσεις και τα αποτελέσματα του προγράμματος και να λαμβάνει άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν ελλειμμάτων σε σχέση με τους τεθέντες στόχους,
- ii) να θέσει ως προϋπόθεση για τη χορήγηση χρηματοδότησης της ΕΕ την επίτευξη αποτελεσμάτων (για παράδειγμα, πραγματοποίηση πληρωμών κατ' αναλογία προς τους όγκους εμπορευμάτων που καταγράφεται ότι στράφηκαν σε άλλους τρόπους μεταφοράς),
- iii) να αξιολογήσει τις ανάγκες, τα όρια και τις προϋποθέσεις για την παροχή στήριξης για υποδομές και εξοπλισμό, ώστε να αναλάβει μέρος του κινδύνου των μεταφορέων που κατασκευάζουν υποδομές προκειμένου να αυξήσουν τις πολυτροπικές μεταφορές,
- iv) να εφαρμόσει μέτρα για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των τεχνικών και επιχειρησιακών φραγμών, καθώς και αυτών που σχετίζονται με τις υποδομές, οι οποίοι είναι ενδεχομένως επιζήμιοι για την αποτελεσματικότητα των έργων, όπως για παράδειγμα στην περίπτωση της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας,
- v) να διασφαλίσει την ύπαρξη κατάλληλων στοιχείων που να αποδεικνύουν τις επιδόσεις των χρηματοδοτηθεισών δράσεων,
- vi) να μειώσει, κατά προτίμηση σε έξι μήνες, το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επιλογή των έργων και την υπογραφή των συμβάσεων,
- vii) να καταστήσει αναγκαία προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση τη βιωσιμότητα των έργων για διάστημα τουλάχιστον τριών ετών μετά την ολοκλήρωσή τους,
- viii) να αντιμετωπίσει το φαινόμενο της μη αποδοτικής δαπάνης, εξετάζοντάς το στο πλαίσιο της αξιολόγησης των έργων.

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα II, του οποίου προεδρεύει ο κύριος Harald NOACK, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 24ης Απριλίου 2013.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Ελεγχθέντα έργα	Πρόσκληση	Χώρα	Σύντομη περιγραφή του αντικειμένου του έργου
MP I			
AIN	2003	Βέλγιο	Βελτίωση της διατροφικής μεταφοράς μέσω φορτηγίδας και σιδηροδρόμου προς και από τον λιμένα της Αμβέρσας: αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων υπηρεσιών ή δρομολόγηση νέων υπηρεσιών ενόψει των προβλημάτων συμφόρησης που αναμένονται συνεπεία των προγραμματιζόμενων οδικών έργων στην περιφερειακή οδό της Αμβέρσας.
DUE LOKO-MOTION	2003	Γερμανία	Έργο που αποσκοπεί στην παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής έλξης και αδιάλειπτης διαλειτουργικής σιδηροδρομικής έλξης με νέα μηχανή πολλαπλών ηλεκτρικών συστημάτων για μια υπηρεσία σιδηροδρομικής-οδικής μεταφοράς κλειστής αμαξοστοιχίας μεταξύ Μονάχου (Riem, Γερμανία) και Cervignano del Friuli (Ιταλία).
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Κάτω Χώρες	Πολυτροπική (θαλάσσια μικρών αποστάσεων/σιδηροδρομική/οδική) σύνδεση με την Ιβηρική Χερσόνησο, με επικέντρωση σε εξοπλισμό εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών, που αποτελεί βιώσιμη και οικονομικά αποδοτική εναλλακτική λύση στην οδική μεταφορά από Νότο σε Βορρά σε Νότο με ρυμουλκούμενο όχημα.
BASS	2005	Γερμανία	Έργο που αποσκοπεί στην αύξηση του μεριδίου της θαλάσσιας μεταφοράς στον συνολικό όγκο μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης, αφενός, και των χωρών της Βαλτικής και της Κοινότητας Ανεξαρτήτων Κρατών, αφετέρου.
NEPOL EXPRESS	2005	Γερμανία	Έργο που αποσκοπεί στην ανάπτυξη τακτικής και προγραμματισμένης σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ Ρότερνταμ (Κάτω Χώρες) και Poznan-Franowo (Πολωνία).
LUNA	2006	Ιταλία	Συνδυασμένη σιδηροδρομική υπηρεσία κλειστής διαδρομής που συνδέει την Ιταλία, τη Γερμανία και τη σκανδιναβική αγορά μέσω Ελβετίας.
RAIL	2006	Βέλγιο	Το έργο αφορά δύο σιδηροδρομικούς άξονες: από/προς το Golbey (Γαλλία) και από/προς τη Βόρεια Ισπανία (Tarragona/Βαρκελώνη) μέσω του σιδηροδρομικού/οδικού τερματικού σταθμού στο Le Boulou (Γαλλία), που συνδέονται μεταξύ τους μέσω σιδηροδρομικού κόμβου.
LORRY RAIL	2006	Λουξεμβούργο	Διατροφική σιδηροδρομική υπηρεσία Βορρά-Νότου για τη μεταφορά ασυνόδευτων ρυμουλκούμενων οχημάτων μεταξύ σιδηροδρομικών τερματικών σταθμών στο Bettembourg (Λουξεμβούργο) και το Le Boulou (Perpignan) με χρήση ειδικής τεχνολογίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ελεγχθέντα έργα	Πρόσκληση	Χώρα	Σύντομη περιγραφή του αντικειμένου του έργου
MP II			
GULF-STREAM	2007	Γαλλία	Έργο που αποσκοπεί στην παροχή απευθείας θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ Roole (νότια ακτή του Ηνωμένου Βασιλείου) και Santander (Βόρεια Ισπανία) για χρήση από φορτηγά που δεν μπορούν να διασχίσουν τη Γαλλία λόγω των απαγορεύσεων κυκλοφορίας φορτηγών το σαββατοκύριακο στην ηπειρωτική Γαλλία.
ITABEL EXPRESS	2007	Ιταλία	Τακτική σύνδεση με κλειστή αμαξοστοιχία από την Pescara (Κεντρική/ Νότια Ιταλία) στο Mechelen (Βέλγιο) για τη μεταφορά οικιακών συσκευών.
SIRIUS 1	2007	Γαλλία	Έργο για τη σιδηροδρομική μεταφορά ύδατος από τη γαλλική μονάδα παραγωγής για την προμήθεια της γερμανικής αγοράς.
VIKING RAIL	2007	Γερμανία	Σιδηροδρομική σύνδεση κλειστής διαδρομής μεταξύ Γερμανίας και Σουηδίας για τη σύνδεση προμηθευτών ανταλλακτικών αυτοκινήτων που εδρεύουν στη Γερμανία με τη μονάδα παραγωγής στο Gothenburg.
EURO-REEFER RAIL	2008	Κάτω Χώρες	Σιδηροδρομική υπηρεσία για τη μεταφορά σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία γαλακτοκομικών προϊόντων και άλλων ευαλλοίωτων προϊόντων με καθημερινές αναχωρήσεις από Genk (Βέλγιο) προς Busto Arsizio (Ιταλία), από Zabrze (Πολωνία) προς Salzburg (Αυστρία) και Piacenza και Padova (Ιταλία), από Busto Arsizio (Ιταλία), Slawkow (Πολωνία) και Βουδαπέστη (Ουγγαρία) προς Zeebrugge (Βέλγιο), από Μόναχο (Γερμανία) προς Duisburg (Γερμανία), και από Herne (Γερμανία) προς Norrköping (Σουηδία).
KTS	2008	Ιταλία	Κλειστή αμαξοστοιχία που θα συνδέει διάφορες μονάδες παραγωγής σε Γερμανία, Σλοβακία και Ρουμανία με κέντρο διανομής στο San Vito al Tagliamento (Ιταλία).
OFE	2008	Βέλγιο	Έργο που αποσκοπεί στη λειτουργία τακτικού σιδηροδρομικού διαδρόμου για εμπορευματοκιβώτια, από Zeebrugge και Αμβέρσα (Βέλγιο) προς Ottmarsheim (Γαλλία).
SCADAE	2008	Ιταλία	Σχέδιο για την ανάπτυξη απευθείας υπηρεσίας από τους λιμένες του Koper (Σλοβενία), της Βενετίας, της Ραβένα και της Ανκόνα (Ιταλία) στην Αδριατική προς τη Θεσσαλονίκη (Ελλάδα), την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη (Τουρκία).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΩΝ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΗ MARCO POLO¹

Τρόπος μεταφοράς	Επιμέρους είδη	Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2003 ²	Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2004 ³	Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2011 μόνο για τη στροφή σε άλλους τρόπους μεταφοράς ⁴			
Οδική μεταφορά		0,024	0,035	0,018			
Σιδηροδρομική μεταφορά	Diesel	0,012	0,015	0,015			
	Ηλεκτρ.			0,004			
Εσωτερική πλωτή μεταφορά	1 000-1 500 τόνοι φορτίου	0,005	0,010	0,014			
	1 500-3 000 τόνοι φορτίου (συμπεριλαμβανομένου μεικτού/άγνωστου)			0,013			
	>3 000 τόνοι φορτίου			0,010			
				Συμβατικά καύσιμα ⁵	ΥΦΑ	Καθαρισμός θαλάσσιου ύδατος	Καθαρισμός γλυκού ύδατος
Θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων	Γενικές/χύδην	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (< 17 κόμβοι)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax (17-20 κόμβοι)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax (20-23 κόμβοι)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax (> 23 κόμβοι)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Πηγή: Στοιχεία Ευρωπαϊκής Επιτροπής/EACI που κατάρτισε το Συνέδριο.² Πηγή: Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2003 (EE C 245 της 11.10.2003, σ. 52).³ Πηγή: Πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2004 (EE C 255 της 15.10.2004, σ. 8).⁴ Βλέπε πρόσκληση για την υποβολή προτάσεων του 2011 (EE C 309 της 21.10.2011, σ. 12).⁵ Οι συντελεστές μειώνονται περαιτέρω, εάν χρησιμοποιούνται καύσιμα με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΨΗ

III.

Τα προγράμματα συνέβαλαν στη σημαντική στροφή των μεταφορών. Τα προγράμματα Marco Polo αφορούν την παροχή περιορισμένων κινήτρων για τη μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές σε πιο περίπλοκα και πιο δύσκολα στην εφαρμογή τους διατροφικά συστήματα μεταφορών. Το ήδη ολοκληρωμένο πρόγραμμα Marco Polo I (MP I) κατάφερε να επιτύχει τουλάχιστον 22 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα δαπανώντας το 41 % του προϋπολογισμού. Τα τελικά αποτελέσματα για το πρόγραμμα Marco Polo II (MP II) δεν είναι ακόμη διαθέσιμα, καθώς το πρόγραμμα εξακολουθεί να εκτελείται.

Ο βασικός ποσοτικός στόχος του προγράμματος MP I ήταν «η μεταστροφή της αναμενόμενης ετήσιας συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών». Το MP II αναμένεται να μεταστρέψει «ουσιαστικό τμήμα» της εν λόγω αύξησης.

Δεδομένης της συνολικής χρηματοδότησης του Marco Polo από τη νομοθετική αρχή και του μεγέθους του προγράμματος έναντι του τομέα μεταφορών της ΕΕ (το MPI αντιπροσώπευε μόλις το 0,01 % και το MP II περίπου το 0,05 % του προϋπολογισμού της ΕΕ), η Επιτροπή δεν ανέμενε σημαντική μεταβολή της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ.

Το πρόγραμμα Marco Polo επιτρέπει την ποσοτικοποίηση των αποτελεσμάτων του προγράμματος όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών. Με τη χρησιμοποίηση του αριθμητικού υπολογιστή Marco Polo (βλ. υποσημείωση 9 των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου), είναι δυνατόν να εκτιμηθούν τα περιβαλλοντικά οφέλη και η εξοικονόμηση του εξωτερικού κόστους του προγράμματος. Αυτό αποτελεί ένα εξαιρετικό χαρακτηριστικό του Marco Polo.

IV.

Τα προγράμματα διαθέτουν έναν εξαιρετικό μηχανισμό, δεδομένου ότι οι εκταμιεύσεις της χρηματοδότησης εξαρτώνται από τα αποτελέσματα. Αυτό συνδέει σε μεγάλο βαθμό τις πιστώσεις με τους γενικούς στόχους του προγράμματος, συμπεριλαμβανομένης της ποσοτικοποίησης των επιτευγμάτων της στροφής των μεταφορών.

Το πρόγραμμα αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των απαιτήσεων του δημοσιονομικού κανονισμού και των κανόνων χρηματοδότησης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στους κανονισμούς που θεσπίζουν τα προγράμματα Marco Polo και τις ανάγκες των επιχειρήσεων. Οι προϋποθέσεις συμμετοχής έχουν σχεδιαστεί για να αντισταθμίζουν τα βασίζόμενα σε αποτελέσματα χαρακτηριστικά του προγράμματος και να διασφαλίζουν τα κατάλληλα επίπεδα διοικητικού ελέγχου. Οι εν λόγω προϋποθέσεις συμμετοχής αναθεωρήθηκαν και τροποποιήθηκαν κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του Marco Polo προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση στο πρόγραμμα.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τα προγράμματα Marco Polo ήταν ιδιαίτερα ευαίσθητα στην οικονομική κρίση. Αυτός είναι ένας από τους λόγους στους οποίους οφείλεται ο χαμηλότερος από τον επιθυμητό αριθμός των έργων που υποστηρίζονται από το πρόγραμμα.

Από το 2010 ο Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI) καθιέρωσε συμπληρωματικά πιστοποιητικά ελέγχου, γεγονός που πρόσφερε επιπλέον βεβαιότητα για το φορτίο που μεταφέρεται στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo. Αυτό είναι ένα από τα διορθωτικά μέτρα που θεσπίστηκαν κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής του προγράμματος.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η βιωσιμότητα των χρηματοδοτούμενων υπηρεσιών μεταφορών ήταν ικανοποιητική. Από τις εξωτερικές αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν για τα προγράμματα Marco Polo (Ecorys, 2007 και Europe Economics, 2011) προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές η πλειονότητα των υπηρεσιών (72 % σύμφωνα με τη Europe Economics) συνεχίζουν σε κάποια μορφή μετά το τέλος της συμφωνίας επιχορήγησης (προσαρμοζόμενες στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς).

Οι δικαιούχοι επιβεβαίωσαν ότι η επιχορήγηση του MP επέτρεψε στα έργα τους να ξεκινήσουν νωρίτερα και να αυξήσουν την κλίμακά τους.

V.

Η Επιτροπή θα ήθελε να επισημάνει τα εξής:

- 1) Για το Marco Polo I διενεργήθηκε σχετική ανάλυση της αγοράς στο πλαίσιο της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης και για το Marco Polo II διεξήχθη εκ των προτέρων αξιολόγηση το 2004.
- 2) Βάσει των πληροφοριών σχετικά με την πολιτική, τα προγράμματα υποβλήθηκαν σε σημαντικές και επίκαιρες τροπολογίες και τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια ολόκληρου του κύκλου ζωής τους¹.
- 3) Διορθωτικές ενέργειες θεσπίστηκαν εγκαίρως και σύμφωνα με τις καθιερωμένες πρακτικές και τις υφιστάμενες διαδικασίες.

¹ Κανονισμοί 1382/2003, 1692/2006, 923/2009 και μια σειρά από αλλαγές που θεσπίστηκαν ad hoc στο πλαίσιο της νομικής εντολής που προβλέπουν οι ανωτέρω κανονισμοί.

VI.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη σύσταση.

Όσον αφορά τις «αδυναμίες» που διαπιστώθηκαν σε αυτή την έκθεση, η Επιτροπή υπενθυμίζει τη θέση της σύμφωνα με τις απαντήσεις στα σημεία 15, 16, 26, 27, 31 και 33.

Η Επιτροπή γνωρίζει ότι το πρόγραμμα Marco Polo χαρακτηρίστηκε από μια σειρά αδυναμιών. Ωστόσο, είναι επίσης της γνώμης ότι τα προγράμματα MP κατάφεραν να βοηθήσουν την ευρωπαϊκή βιομηχανία μεταφορών να δοκιμάσει καινοτόμες λύσεις και να μεταστρέψει ένα σημαντικό μέρος της κυκλοφορίας από τους δρόμους της ΕΕ με συμφόρηση δαπανώντας μικρό τμήμα (από 0,01 % έως 0,05 %) του προϋπολογισμού της ΕΕ.

Για το μέλλον, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να παρέχεται ενωσιακή στήριξη για καινοτόμες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ (ολοκληρωμένες διατροπικές υπηρεσίες, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καινοτόμες λύσεις, νέες αγορές και τεχνολογίες) και να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των πολιτών της ΕΕ που επωφελούνται από αυτές.

Δεν προτάθηκε ειδική ρύθμιση χρηματοδότησης για το Marco Polo III για την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020. Ένα γενικό πλαίσιο για την υποστήριξη των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών συμπεριλήφθηκε στις προτάσεις της Επιτροπής για τις νέες κατευθυντήριες γραμμές του νέου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-M) και της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) ήδη από το 2011.

Οποιαδήποτε μελλοντική εξέλιξη των λεπτομερών δράσεων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών με βάση το γενικό πλαίσιο που ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-M θα πρέπει να βασίζεται σε μια ειδική εκ των προτέρων αξιολόγηση, συμπεριλαμβανομένης της σχετικής ανάλυσης της αγοράς και λαμβανομένων υπόψη της εμπειρίας και των βέλτιστων πρακτικών των εθνικών συστημάτων στήριξης. Η σύσταση του Συνεδρίου θα πρέπει να εξεταστεί σε αυτό το πλαίσιο.

Ωστόσο, εναπόκειται στις νομοθετικές αρχές να καθορίζουν τελικά το μελλοντικό πλαίσιο του εν λόγω συστήματος στο πλαίσιο των ΠΔΠ, ΔΣΕ και ΔΕΔ-M.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

14.

Όσον αφορά τις «σημαντικές χαμηλές επιδόσεις», η Επιτροπή θεωρεί ότι το αποτέλεσμα των προγραμμάτων θα πρέπει επίσης να εξεταστεί υπό το πρίσμα των αλλαγών στην κατάσταση της αγοράς και των προκλήσεων της οικονομικής κρίσης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στον πίνακα 1, στο Marco Polo I (δηλαδή πριν από την οικονομική κρίση) οι επιδιωκόμενοι στόχοι αντιστοιχούσαν στην εκτιμώμενη απορρόφηση από τις επιχειρήσεις (μεταστροφή από τις οδικές μεταφορές για την οποία είχαν αναληφθεί δεσμεύσεις). Επιπλέον, για το Marco Polo II, το σύνολο της μεταστροφής από τις οδικές μεταφορές για την οποία είχαν αναληφθεί δεσμεύσεις ανταποκρίνεται επίσης στο σημαντικό μέρος της αναμενόμενης αύξησης των 20,5 δισεκατομμυρίων τονοχιλιόμετρων. Επιπλέον, σύμφωνα με τον πίνακα 1, παρατηρείται ότι, κατά το πρώτο έτος του προγράμματος Marco Polo II, το σύνολο της μεταστροφής από τις οδικές μεταφορές για την οποία είχαν αναληφθεί δεσμεύσεις υπερβαίνει τα 20,5 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα.

15.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα 22,1 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα που αφαιρέθηκαν από τις ευρωπαϊκές οδούς είναι σημαντικό επίτευγμα του προγράμματος MPI, ιδίως αν ληφθεί υπόψη το 41 % της δαπάνης του προϋπολογισμού.

Δεδομένου ότι η πλειονότητα των έργων συνεχίζεται μετά τη λήξη της περιόδου χρηματοδότησης, είναι πιθανό να επιφέρουν περαιτέρω στροφή των μεταφορών/αποφυγή της κυκλοφορίας (βλ. απάντηση στο σημείο 31).

Το πρόγραμμα απέφερε επίσης συμπληρωματικά οφέλη. Βάσει του αριθμητικού υπολογιστή Marco Polo (βλ. υποσημείωση 9 των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου), η στροφή των μεταφορών κατά 22,1 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα απέφερε περιβαλλοντικά οφέλη και εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους 434 εκατομμυρίων ευρώ. Συγκρίνοντας αυτό με τη χρηματοδότηση που καταβάλλεται σε έργα με στόχο τη στροφή των μεταφορών (32,6 εκατομμύρια ευρώ), η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε ευρώ που επενδύεται έχει αποφέρει περιβαλλοντικά οφέλη μέχρι 13,3 ευρώ.

16.

Όσον αφορά την «ανεπαρκή ανταπόκριση» στις ετήσιες προκλήσεις για την υποβολή προτάσεων έργων, η Επιτροπή επισημασά την προσοχή στις αρνητικές επιπτώσεις για τις επιχειρήσεις της οικονομικής κρίσης, η οποία ξεκίνησε το 2008. Επιπλέον, οι διατροφικές μεταφορές είναι πιο περίπλοκες από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές φορτίου. Η έναρξη ενός περίπλοκου έργου σε ένα οικονομικό περιβάλλον που επιδεινώνεται δραματικά ενέχει πρόσθετους κινδύνους. Αυτό έχει οδηγήσει σε χαμηλότερη απορρόφηση του προγράμματος σε σχέση με ό,τι αναμενόταν αρχικά, πριν από την κρίση. Ταυτόχρονα, η σημασία της υποστήριξης διατροφικών εμπορευματικών μεταφορών δεν έχει μειωθεί και οι πολιτικοί στόχοι του προγράμματος Marco Polo εξακολουθούν να ισχύουν.

Κοινή απάντηση στα σημεία 19 και 20

Η Επιτροπή δεν ανέμενε αλλαγή της ισορροπίας μεταξύ των μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ δεδομένου του περιορισμένου μεγέθους του προγράμματος MP:

- MPI: 102 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή ποσοστό περίπου 0,01 % του προϋπολογισμού της ΕΕ για τις δημοσιονομικές προοπτικές 2000-2006,
- MPII: 450 εκατομμύρια ευρώ, δηλαδή ποσοστό περίπου 0,05 % του προϋπολογισμού της ΕΕ για τις δημοσιονομικές προοπτικές 2007-2013.

Το πεδίο εφαρμογής που εγκρίθηκε από τους συννομοθέτες επέτρεψε μόνο, αντίστοιχα, στο πρόγραμμα MPI να μεταστρέψει «την αναμενόμενη ετήσια συνολική αύξηση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών» (η οποία τελικά ήταν υψηλότερη από τα προβλεπόμενα στοιχεία) και στο πρόγραμμα MPII να μεταστρέψει «ένα σημαντικό μέρος της αναμενόμενης ετήσιας συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών».

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα επιτεύγματα ήταν σημαντικά όσον αφορά τους ειδικούς στόχους του προγράμματος.

23.

Η στατιστική υπηρεσία (ESTAT) δεν συλλέγει δεδομένα σχετικά με την κυκλοφοριακή συμφόρηση και η δραστηριότητα αυτή δεν περιλαμβάνεται στο ετήσιο στατιστικό πρόγραμμα εργασίας. Όσον αφορά τα στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα, το Συμβούλιο αποφάσισε τη δημιουργία μιας κοινοτικής βάσης δεδομένων για τα τροχαία ατυχήματα (CARE) το 1993². Ο ετήσιος πίνακας στοιχείων της ESTAT για τα ατυχήματα είναι όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένος.

Όσον αφορά τα στοιχεία που παρέχονται από τον αριθμητικό υπολογιστή του προγράμματος Marco Polo, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο υπολογιστής ήταν τόσο καλός όσο οι υποκείμενες μεθοδολογίες και τα διαθέσιμα στοιχεία και είχε επικαιροποιηθεί τη στιγμή που η μεθοδολογική προσέγγιση για την εκτίμηση του εξωτερικού κόστους είχε συμφωνηθεί σε επίπεδο Επιτροπής³.

² Απόφαση 93/704/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 329 της 30.12.1993, σ. 63-65).

³ Εγχειρίδιο για την εκτίμηση του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών του 2008 και ανακοίνωση «Δέσμη μέτρων για πιο οικολογικές μεταφορές».

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Όσον αφορά το πραγματικό επίπεδο μόχλευσης του προγράμματος, η Επιτροπή εκτιμά ότι αντιστοιχεί σε 13 ευρώ περιβαλλοντικών οφελών ανά 1 ευρώ δαπάνης να σημειωθεί ότι:

- ενώ οι οδικές μεταφορές έχουν υπήρξε επίσης τεχνολογική μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η των νέων συντελεστών προ απόδοση των οδικών μετα μένη μεθοδολογία η οποία το 2008 (π.χ. τιμή CO₂, διαφοροποίηση όσον αφορά τους τύπους σκαφών, καύσιμα, νέες τεχνολογίες, τρένα με ηλεκτρικό ή ντίζελ κινητήρα κ.λπ.),
- ορισμένοι συντελεστές κόστους δεν έχουν συμπεριληφθεί στον υπολογιστή λόγω τεχνικών δυσκολιών όσον αφορά την αποτίμηση και την εφαρμογή τους στην πράξη (π.χ. κόστος χαμένων ευκαιριών για τις οδικές υποδομές).

Τέλος, παρά το γεγονός ότι το χάσμα μεταξύ των οδικών και άλλων τρόπων μεταφοράς έχει μειωθεί, συνολικά, οι μη οδικές μεταφορές εξακολουθούν να είναι πιο φιλικές προς το περιβάλλον από ό,τι η διακίνηση φορτίων με φορτηγά. Σύμφωνα με τον υπολογιστή, μόνο από μία κατηγορία μη οδικού τρόπου μεταφοράς προκύπτουν χειρότερα αποτελέσματα σε σχέση με τις οδικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο υπολογιστής παρέχει μια καλή ένδειξη των περιβαλλοντικών οφελών του προγράμματος ΜΡ.

25.

Η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες που εμποδίζουν την εφαρμογή του προγράμματος και επηρεάζουν τις προϋποθέσεις έναρξης και λειτουργίας των έργων Marco Polo, με αποτέλεσμα τη χαμηλότερη απορρόφηση των πιστώσεων.

Αναγνωρίζεται επίσης ότι υπάρχουν έργα τα οποία, λόγω της χρηματοδότησης του ΜΡ, παράγουν κέρδος ή επίπεδο εξισορρόπησης νωρίτερα από ό,τι προβλέπεται στις αιτήσεις. Δεδομένου ότι στο πλαίσιο των προγραμμάτων δεν μπορούν να καταβληθούν περισσότερα χρήματα για έργα από το συνολικό έλλειμμα κατά το διάστημα της χρηματοδότησης (κανόνας περί μη αποκόμισης κέρδους — βλ. επίσης σημείο 5), σε ορισμένες περιπτώσεις οι επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν για τα εν λόγω έργα μειώθηκαν ή ακόμα και ανακλήθηκαν. Η εν λόγω κατάσταση, αν και θετική, συμβάλλει επίσης στη μειωμένη χρήση των διαθέσιμων πόρων.

26. α)

Ο χρόνος που απαιτείται για την ανάπτυξη ιδεών για τα έργα από τους αιτούντες υπερβαίνει τον έλεγχο της Επιτροπής και λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό του χρόνου χορήγηση επιδοτήσεων.

Η σημασία του δείκτη για τον χρόνο χορήγησης διαδικασίες του προγράμματος απλοποιήθηκε του κανονισμού 923/2009). Αυτό επέτρεψε χρόνου για τη χορήγηση των επιδοτήσεων (2011).

Όσον αφορά τις αλλαγές στα έργα, η ευελιξία για ορισμένους θα σήμαινε άνιση μεταχείριση για άλλους, ιδίως για εκείνους που επέλεξαν να μην τις εφαρμόσουν ή τις εφάρμοσαν ανεπιτυχώς. Η ανάγκη να διασφαλιστεί ισότιμη μεταχείριση και να αποφεύγονται αδικαιολόγητα ζητήματα ανταγωνισμού περιλαμβάνεται στις βασικές αρχές παράλληλα με τη διαχείριση του προγράμματος.

Όσον αφορά τον αριθμό των έργων που «δεν δρομολογήθηκαν ποτέ ή έληξαν πρόωρα», το Marco Polo είναι ένα πρόγραμμα που βασίζεται στην αγορά, όπου οι συνθήκες τις αγορές είναι σημαντικοί παράγοντες για την επιτυχία των έργων. Δεδομένου ότι οι διατροφικές μεταφορές είναι πιο περίπλοκες από τις καθαρά οδικές μεταφορές, το πρόγραμμα υπήρξε ιδιαίτερα ευαίσθητο στην οικονομική κρίση. Η κρίση υπήρξε ένας από τους κύριους λόγους που δικαιολογούν τον αριθμό των ανεπιτυχών έργων.

26. β)

Οι κανόνες που ισχύουν για τις καταλυτικές δράσεις στον κανονισμό 1382/2003 και τον αρχικό κανονισμό 1692/2006 επέτρεψαν εν μέρει την άμεση επιστροφή δαπανών για βοηθητικές υποδομές και λειτουργικό εξοπλισμό (βλ. π.χ. έργα Excite, Odra).

Ο κανονισμός 923/2009 απλούστευσε τους κανόνες χρηματοδότησης για όλες τις δράσεις βάσει τριών στοιχείων: στροφή των μεταφορών / αποφυγή της κυκλοφορίας (με εξαίρεση τις δράσεις κοινής διδασχής), επιλέξιμες δαπάνες και σωρευτικό έλλειμμα κατά την περίοδο χρηματοδότησης.

Ως εκ τούτου, ενώ ο επενδυτής είναι αυτός ο οποίος επωμίζεται τον κίνδυνο των επενδύσεων υποδομών, στο παρελθόν ένας δικαιούχος μπορούσε να λάβει μερική επιστροφή των εξόδων υποδομών για ένα έργο που πραγματοποιήθηκε βάσει των επιλέξιμων δαπανών.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

26. γ)

Το πρόγραμμα αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των απαιτήσεων του δημοσιονομικού κανονισμού και των κανόνων χρηματοδότησης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στους κανονισμούς που θεσπίζουν τα προγράμματα Marco Polo και τις ανάγκες των επιχειρήσεων.

26. δ)

Οι σχετικές δαπάνες που συνδέονται με την ανάπτυξη έργων προκύπτουν συνήθως από εταιρείες, επίσης στην περίπτωση όπου ασκούν τις δραστηριότητές τους χωρίς κρατική στήριξη. Είναι συνήθης πρακτική να πραγματοποιείται ένα ορισμένο επίπεδο επενδύσεων σε κάθε περίπτωση (π.χ. στην οργάνωση και διαχείριση έργων) για να ξεκινήσει ένα νέο έργο.

27.

Από το 2010 ο Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI) καθιέρωσε συμπληρωματικά πιστοποιητικά ελέγχου, γεγονός που πρόσφερε επιπλέον βεβαιότητα για το φορτίο που μεταφέρεται στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo. Η Επιτροπή γνωρίζει, ωστόσο, ότι αυτοί οι νέοι κανόνες θέσπισαν πρόσθετες απαιτήσεις για τους δικαιούχους, αυξάνοντας έτσι τον διοικητικό φόρτο για αυτούς.

Η Επιτροπή ανέφερε στην ΕΕΔ της ότι το εναπομένον ποσοστό σφάλματος είναι 1,9 % για το MPI και 2,9 για το MPII.

29.

Δεδομένης της ιδιαιτερότητας των έργων Marco Polo (εμπορικές πράξεις), το ζήτημα της βιωσιμότητας αντιμετωπίζεται επαρκώς κατά τη διάρκεια της διαδικασίας αξιολόγησης των προτάσεων (ως μέρος της ανάλυσης αξιοπιστίας και βιωσιμότητας). Πράγματι, τυχόν αυστηρότεροι κανόνες (ιδίως εκείνοι που ρυθμίζουν την καταβολή της επιδότησης για τη βιωσιμότητα των έργων) δεν είναι εφικτό να εφαρμοστούν ή να ελεγχθούν και θα αποθάρρυναν αναμφίβολα τους αιτούντες από το πρόγραμμα λόγω αυξημένου επιχειρησιακού κινδύνου σε περίπτωση αλλαγής των συνθηκών της αγοράς.

30.

Αυτή η διαπίστωση δείχνει σαφώς πόσο περίπλοκο είναι το επιχειρηματικό περιβάλλον για τα χρηματοδοτούμενα έργα του Marco Polo και πόσο κατάλληλη είναι η προσέγγιση που έχει υιοθετηθεί όσον αφορά τη βιωσιμότητα.

Δείχνει επίσης ποιος είναι ο σκοπός του Marco Polo, π.χ. να παράσχει περιορισμένα κίνητρα για τη μεταστροφή από σχετικά εύκολες, φθηνές και ασφαλείς οδικές μεταφορές σε πιο περίπλοκα και πιο δύσκολα στην εφαρμογή τους διατροφικά συστήματα μεταφορών.

31.

Από τις εξωτερικές αξιολογήσεις που πραγματοποιήθηκαν για τα προγράμματα Marco Polo (Ecorys, 2007 και Europe Economics, 2011) προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές η πλειονότητα των υπηρεσιών (72 % σύμφωνα με τη Europe Economics) συνεχίζουν σε κάποια μορφή μετά το τέλος της συμφωνίας επιχορήγησης (προσαρμοζόμενες στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς). Λαμβάνοντας υπόψη το δυναμικό επιχειρηματικό περιβάλλον, το δυσμενές οικονομικό κλίμα από το 2008 και την πολυπλοκότητα των διατροφικών μεταφορών σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, η Επιτροπή θεωρεί ικανοποιητικό αυτό το ποσοστό.

Αυτό δείχνει ότι η βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση έχει δημιουργήσει μακροπρόθεσμη αλλαγή, ακόμη και στις τρέχουσες εξελισσόμενες συνθήκες της αγοράς. Συνεπώς, τα προγράμματα αναμένεται να αποφέρουν πρόσθετα οφέλη όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών / αποφυγή της κυκλοφορίας και την εξοικονόμηση εξωτερικού κόστους μετά τη συμβατική διάρκεια ζωής.

33.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το πρόγραμμα έχει σαφώς προστιθέμενη αξία για τα ελεγχθέντα έργα, διότι, παρά τη μη αποδοτική δαπάνη που αναφέρει το 42 % των ερωτηθέντων δικαιούχων, η χρηματοδότηση της ΕΕ επέτρεψε να ξεκινήσουν νωρίτερα, να αυξηθεί η κλίμακα της υπηρεσίας ή να υπάρξει πρόωμη απόδοση επένδυσης.

Το φαινόμενο της μη αποδοτικής δαπάνης είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, καθώς υπάρχουν πολλοί παράγοντες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα αποτελέσματα, π.χ. ζητήματα βιωσιμότητας (το κατά πόσον τα έργα θα μπορούσαν να είναι βιώσιμα χωρίς την επιδότηση), πολλαπλασιαστικοί παράγοντες (μεγαλύτερα έργα τα οποία προκαλούν πολύ μεγαλύτερη στροφή των μεταφορών), αυξημένη αξιοπιστία και προβολή των δικαιούχων (σήμα ΕΕ του έργου), οφέλη που προκύπτουν από τη συνεργασία μεταξύ εταιριών (μεταφορά τεχνογνωσίας, βέλτιστες πρακτικές) κ.λπ.

34.

Η Επιτροπή θα ήθελε να παρατηρήσει τα εξής:

- i) Το πρόγραμμα υποστηρίζει τη στροφή των μεταφορών, δηλαδή δεν αναλαμβάνει το κόστος για φορτίο που έχει ήδη μεταφερθεί διά θαλάσσης, σιδηροδρομικώς ή μέσω πλωτών οδών. Ενθαρρύνει την αγορά να αλλάξει συνήθειες και να μεταστρέψει τις μεταφορές που επί του παρόντος πραγματοποιούνται οδικώς σε εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς,

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

- ii) τα περιορισμένα κίνητρα οδηγούν σε πολύ υψηλό αποτέλεσμα «μόχλευσης» στα έργα ΜΡ. Ωστόσο, τα ποσά αυτά είναι σημαντικά για τους δικαιούχους που συνήθως λειτουργούν εντός μικρού περιθωρίου κέρδους, στην περίπτωση κατά την οποία αναμένεται να ανταγωνιστούν για φορτίο τις σχετικά φθηνές οδικές μεταφορές. Στην πραγματικότητα το Marco Polo προβλέπεται να καλύψει τις αρχικές ζημίες και να βοηθήσει τους δικαιούχους να «επιβιώσουν» στην αγορά, κατά την πιο δύσκολη περίοδο έναρξης.

37.

Το πρόγραμμα απευθύνεται εξίσου σε πρακτορεία μεταφορών / εταιρείες διακίνησης εμπορευμάτων, που ασχολούνται με την οργάνωση των μεταφορικών συνδέσεων σε πολύπλοκες αλυσίδες εφοδιασμού και σε ιδιοκτήτες φορτίων ή τους εκπροσώπους τους οι οποίοι αποτελούν την πλευρά της ζήτησης στην αγορά. Ενώ η πρώτη κατηγορία αντιπροσωπεύει την κύρια ομάδα-στόχο του ΜΡ, υπάρχει μια σειρά επιτυχημένων έργων που υποβάλλονται από φορτωτές (συμπεριλαμβανομένων των επιχειρήσεων μεταφορών) / κατασκευαστές.

Οι ομάδες-στόχοι του Marco Polo αναλύθηκαν, για παράδειγμα, στην «Έκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του ΜΡ II», Ecorys, κεφάλαιο 2.2 Εκτίμηση αναγκών:

http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf

38.

Το πρόγραμμα Marco Polo I βασίστηκε στα αποτελέσματα του προγράμματος πειραματικών δράσεων στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών (PACT), το οποίο συμπληρώθηκε με αναλύσεις και διαβουλεύσεις με τις κυριότερες ευρωπαϊκές ενώσεις μεταφορών.

Το πρόγραμμα Marco Polo II υποστηρίχθηκε από εκ των προτέρων μελέτη.

39.

Πριν από την έναρξη των προγραμμάτων, η Επιτροπή είχε προβεί σε ανάλυση των εμποδίων που τίθενται για τη δημιουργία και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών για όλους τους τρόπους μεταφοράς και πρότεινε συγκεκριμένους τύπους παρέμβασης για την αντιμετώπιση αυτών των αστοχιών και των προβλημάτων των εν λόγω τρόπων μεταφοράς. Η Επιτροπή παραπέμπει σε αυτό το σημείο στο έγγραφο διαβούλευσης που καταρτίστηκε από την Επιτροπή το 2001 και διαβιβάστηκε στους ενδιαφερόμενους για τις ανάγκες της δημόσιας διαβούλευσης, καθώς και στην εκ των προτέρων μελέτη για το Marco Polo II, η οποία περιελάμβανε μια σχετική ανάλυση έρευνας αγοράς, διδάγματα που αντλήθηκαν από το ΜΡ I, εκτίμηση αναγκών και μια ειδική διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους.

40.

Τα ζητήματα αυτά αποτελούσαν πάντα μείζον πρόβλημα για την Επιτροπή, η οποία έλαβε τα εξής μέτρα:

- πραγματοποιήθηκαν τροποποιήσεις στον σχεδιασμό του προγράμματος Marco Polo II (αύξηση της έντασης χρηματοδότησης, τροποποιητικός κανονισμός 923/2009) κατά τη διάρκεια του κύκλου ζωής ώστε να καταστεί πιο ελκυστικό και να ενθαρρύνει περαιτέρω τον τομέα να στραφεί στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (ΘΜΜΑ), στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στις μεταφορές εσωτερικών υδάτων (ΜΕΥ),
- προτάθηκαν συγκεκριμένες λύσεις στο πλαίσιο των ετήσιων προγραμμάτων εργασίας του ΜΡ και προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για την αντιμετώπιση του προβλήματος των δυνατοτήτων μεταστροφής στις ΘΜΜΑ και στις σιδηροδρομικές μεταφορές (πχ. πολιτικές προτεραιότητες και κίνητρα για καινοτόμες υπηρεσίες ΘΜΜΑ και την κίνηση φορτίων μεμονωμένων φορταμαξών),
- προσδιορίστηκαν και προτάθηκαν μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα σε επίπεδο Επιτροπής για την αντιμετώπιση των νέων απαιτήσεων όσον αφορά τα όρια θείου στις θαλάσσιες μεταφορές, π.χ. εργαλειοθήκη για αειφόρες πλωτές μεταφορές ⁴.

41.

Τα αριθμητικά στοιχεία της στροφής των μεταφορών που αναμένονταν από τα έργα που επελέγησαν στο πλαίσιο των προσκλήσεων του 2003 και του 2004 ήταν υψηλότερα από αυτά των στόχων στροφής των μεταφορών που τέθηκαν για το πρόγραμμα ΜΡ I (12 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα ετησίως) με 12,4 και 14,4 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα αντίστοιχα. Δεν υπήρξαν διαθέσιμα στοιχεία τα οποία θα οδηγούσαν στη διαπίστωση ότι τα υπάρχοντα αριθμητικά στοιχεία στροφής των μεταφορών θα ήταν χαμηλότερα από την εν λόγω πρόβλεψη.

Η πρώτη επίσημη έκθεση που επεσήμανε ορισμένα προβλήματα ήταν πράγματι η εξωτερική αξιολόγηση του ΜΡ I που διενεργήθηκε το 2007. Ωστόσο, τα συμπεράσματα της αξιολόγησης Ecorys ήταν πιο ισορροπημένα και διαπίστωσαν αποτελεσματικότητα και υψηλή μόχλευση του προγράμματος:

http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

⁴ Βλ. «Περιστολή της εκπομπής ρύπων κατά τις θαλάσσιες μεταφορές και εργαλειοθήκη για αειφόρες πλωτές μεταφορές», SEC(2011) 1052 τελικό.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

42.

Η «στοχοθετημένη αναθεώρηση της νομικής βάσης» ήταν η επιλογή που εφαρμόστηκε ως αποτέλεσμα της εκ των προτέρων αξιολόγησης. Η επιλογή αυτή εξέτασε τις κύριες συστάσεις της έκθεσης αξιολόγησης της Ecorys του 2007 και εγγυήθηκε ότι τυχόν αλλαγές που θα προτεινόταν στο πρόγραμμα θα εγκρίνονταν γρήγορα προκειμένου να εφαρμοστούν το συντομότερο δυνατό. Μια σημαντική αναθεώρηση του προγράμματος με επιπτώσεις στην πολιτική απορρίφθηκε απλώς για να αποφευχθεί η καθυστερημένη έγκριση τροπολογιών κατά τη διάρκεια ζωής του προγράμματος (2007-2013).

Τέλος, ο κανονισμός 923/2009 τέθηκε σε ισχύ μόλις από την πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2010 και έπειτα. Ως εκ τούτου, είναι πολύ νωρίς ακόμα να αξιολογηθούν οι μακροπρόθεσμες επιπτώσεις των τροπολογιών.

43.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τα πιθανά πλεονεκτήματα των προγραμμάτων όπως το Ecobonus, αλλά ταυτόχρονα γνωρίζει ότι θα μπορούσαν να υπάρξουν μειονεκτήματα (πχ. διοικητικός φόρτος και κόστος, βιωσιμότητα, αποτελεσματικότητα, επιπτώσεις στον ανταγωνισμό κ.λπ.), ιδίως αν τα εν λόγω προγράμματα επρόκειτο να εφαρμοστούν σε επίπεδο ΕΕ, σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Τα προγράμματα που βασίζονται στην ΕΕ είναι διαφορετικής φύσης, υπό την έννοια ότι πρέπει να δικαιολογούνται για λόγους επικουρικότητας. Πρέπει να αντιμετωπίσουν προβλήματα τα οποία δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν από τα ίδια τα κράτη μέλη και να επιτευχθούν στόχοι οι οποίοι δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν σε εθνικό επίπεδο. Υπάρχουν επίσης σημαντικές διαφορές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη γεωγραφική θέση, τις εμπορευματικές ροές, τη διαθεσιμότητα των υποδομών, τους τρόπους που χρησιμοποιούνται κ.λπ.

Ενώ δεν υπήρχε νομική υποχρέωση για την Επιτροπή να «πραγματοποιήσει εμπεριστατωμένη αξιολόγηση των εθνικών καθεστώτων στήριξης των κρατών μελών προκειμένου να αποκομίσει διδάγματα τα οποία θα μπορούσε να αξιοποιήσει στο πλαίσιο του τυχόν επανασχεδιασμού των προγραμμάτων Marco Polo», η Επιτροπή, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέργεια και να αποφευχθούν οι επικαλύψεις μεταξύ των διαφόρων μέσων χρηματοδότησης σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών, προέβη σε απογραφή των εθνικών καθεστώτων στήριξης και διενήργησε σχετική ανάλυση (Έκθεση εκ των προτέρων αξιολόγησης του MP II, κεφάλαιο 5 «Ανάλυση της ευρωπαϊκής προστιθέμενης αξίας»).

44.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι, δεδομένων των εξαιρετικά φιλόδοξων στόχων τους, τα προγράμματα μπορούν να θεωρηθούν λιγότερο αποτελεσματικά από ό,τι θα ήταν επιθυμητό, παρ' όλα αυτά έχουν επιτύχει σημαντική στροφή των μεταφορών που εκφράζεται σε δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Τα προγράμματα Marco Polo αφορούν την παροχή περιορισμένων κινήτρων για τη μεταστροφή από σχετικά εύκολες, φθηνές και ασφαλείς οδικές μεταφορές σε πιο περίπλοκα και πιο δύσκολα στην εφαρμογή τους διατροπικά συστήματα μεταφορών.

- i) Το Marco Polo I κατάφερε να επιτύχει τουλάχιστον 22 δισεκατομμύρια τονοχιλιόμετρα, ποσοστό το οποίο αντιπροσωπεύει το 46 % του στόχου⁵. Το Marco Polo II εξακολουθεί να εκτελείται, επομένως δεν είναι ακόμη διαθέσιμα τα τελικά αποτελέσματα.
- ii) Ο βασικός ποσοτικός στόχος των προγραμμάτων ήταν «η μεταστροφή της αναμενόμενης ετήσιας συνολικής αύξησης (ένα σημαντικό τμήμα για το MPII) των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών». Δεδομένων της συνολικής χρηματοδότησης του Marco Polo (το MPI αντιπροσώπευε περίπου 0,01 % και το MPII περίπου 0,05 % του προϋπολογισμού της ΕΕ) και του μεγέθους του προγράμματος έναντι του τομέα μεταφορών της ΕΕ, η Επιτροπή δεν ανέμενε σημαντική μεταβολή της ισορροπίας μεταξύ των τρόπων μεταφορών σε επίπεδο ΕΕ.
- iii) Το Marco Polo επιτρέπει την ποσοτικοποίηση των αποτελεσμάτων του προγράμματος όσον αφορά τη στροφή των μεταφορών. Μέσω της χρήσης του αριθμητικού υπολογιστή Marco Polo (βλ. υποσημείωση 9 των παρατηρήσεων του Ελεγκτικού Συνεδρίου), είναι δυνατόν να εκτιμηθούν τα περιβαλλοντικά οφέλη και η εξοικονόμηση του εξωτερικού κόστους του προγράμματος. Αυτό αποτελεί ένα εξαιρετικό χαρακτηριστικό του Marco Polo.

45.

Το πρόγραμμα διαθέτει έναν μοναδικό μηχανισμό σε επίπεδο ΕΕ, σύμφωνα με τον οποίο οι εκταμιεύσεις της χρηματοδότησης εξαρτώνται από τα αποτελέσματα. Αυτό επιτρέπει τη χρήση των πιστώσεων σύμφωνα με τους στόχους του προγράμματος.

Οι προϋποθέσεις για το επιχειρηματικό περιβάλλον δεν είναι «αποτρεπτικές». Το πρόγραμμα αποσκοπεί στην επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των απαιτήσεων του δημοσιονομικού κανονισμού και των κανόνων χρηματοδότησης που αποφάσισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στους κανονισμούς που θεσπίζουν τα προγράμματα Marco Polo και τις ανάγκες των επιχειρήσεων. Περισσότερες από 650 επιχειρήσεις έχουν λάβει έως τώρα στήριξη και η οικονομική κρίση είναι ένας από τους βασικούς λόγους στους οποίους οφείλεται η χαμηλότερη από την επιθυμητή απορρόφηση του προγράμματος.

⁵ Για να επιτευχθεί αυτό, δαπανήθηκε το 41 % του προϋπολογισμού.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τα προγράμματα Marco Polo αφορούν την παροχή περιορισμένων κινήτρων για τη μεταστροφή από σχετικά εύκολες, φθηνές και ασφαλείς οδικές μεταφορές σε πιο περίπλοκα και πιο δύσκολα στην εφαρμογή τους διατροφικά συστήματα μεταφορών. Επομένως, τα προγράμματα Marco Polo ήταν ιδιαίτερα ευαίσθητα στην οικονομική κρίση. Αυτός είναι ένας από τους λόγους στους οποίους οφείλεται ο χαμηλότερος από τον επιθυμητό αριθμός των έργων που υποστηρίζονται από το πρόγραμμα.

Όσον αφορά τα εξής:

- i) από το 2010, ο Εκτελεστικός Οργανισμός για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI) καθιέρωσε συμπληρωματικά πιστοποιητικά ελέγχου, γεγονός που πρόσφερε επιπλέον βεβαιότητα για το φορτίο που μεταφέρεται στο πλαίσιο των προγραμμάτων Marco Polo,
- ii) η πλειονότητα των εν λόγω προγραμμάτων συνεχίζεται μετά τη λήξη της περιόδου χρηματοδότησης, επιτυγχάνοντας περαιτέρω στροφή των μεταφορών,
- iii) το ζήτημα της μη αποδοτικής δαπάνης στο πρόγραμμα Marco Polo είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί, καθώς υπάρχουν πολλοί παράγοντες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα αποτελέσματα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το πρόγραμμα έχει σαφώς προστιθέμενη αξία για τα ελεγχθέντα έργα, διότι, παρά τη μη αποδοτική δαπάνη που αναφέρει το 42 % των ερωτηθέντων δικαιούχων, η χρηματοδότηση της ΕΕ επέτρεψε να ξεκινήσουν νωρίτερα, να αυξηθεί η κλίμακα της υπηρεσίας ή να υπάρχει πρώιμη απόδοση επένδυσης.

46.

Για το Marco Polo I διενεργήθηκε σχετική ανάλυση της αγοράς στο πλαίσιο της διαδικασίας δημόσιας διαβούλευσης και για το Marco Polo II διεξήχθη μια ολοκληρωμένη εκ των προτέρων αξιολόγηση το 2004.

Βάσει των πληροφοριών σχετικά με την πολιτική, τα προγράμματα υποβλήθηκαν σε σημαντικές και επίκαιρες τροπολογίες και τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια ολόκληρου του κύκλου ζωής τους.

Διορθωτικές ενέργειες θεσπίστηκαν εγκαίρως και σύμφωνα με τις καθιερωμένες πρακτικές και τις υφιστάμενες διαδικασίες.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ α)

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τη σύσταση.

Όσον αφορά τις «αδυναμίες» που διαπιστώθηκαν στην παρούσα έκθεση, η Επιτροπή υπενθυμίζει τη θέση της σύμφωνα με τις απαντήσεις στα σημεία 15, 16, 26, 27, 31 και 33.

Η Επιτροπή γνωρίζει ότι το πρόγραμμα Marco Polo χαρακτηρίστηκε από μια σειρά από αδυναμίες. Ωστόσο, είναι επίσης της γνώμης ότι τα προγράμματα MP κατάφεραν να βοηθήσουν την ευρωπαϊκή βιομηχανία μεταφορών να δοκιμάσει καινοτόμες λύσεις και να μεταστρέψει ένα σημαντικό μέρος της κυκλοφορίας από τους δρόμους της ΕΕ με συμφόρηση δαπανώντας μικρό τμήμα (από 0,01 % έως 0,05 %) του προϋπολογισμού της ΕΕ.

Για το μέλλον, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι σκόπιμο να παρέχεται ενωσιακή στήριξη για καινοτόμες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ (ολοκληρωμένες διατροφικές υπηρεσίες, μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καινοτόμες λύσεις, νέες αγορές και τεχνολογίες) και να διασφαλιστούν τα συμφέροντα των πολιτών της ΕΕ που επωφελούνται από αυτές.

Δεν προτάθηκε ειδικός κανονισμός χρηματοδότησης για το Marco Polo III για την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020, αλλά ένα γενικό πλαίσιο για την υποστήριξη των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών συμπεριλήφθηκε στις προτάσεις της Επιτροπής για τις νέες κατευθυντήριες γραμμές του νέου Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ) ήδη από το 2011.

Οποιαδήποτε μελλοντική ανάπτυξη λεπτομερών δράσεων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών με βάση το γενικό πλαίσιο που ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να βασίζεται σε μια ειδική εκ των προτέρων αξιολόγηση.

Ωστόσο, εναπόκειται στις νομοθετικές αρχές να καθορίζουν τελικά το μελλοντικό πλαίσιο του εν λόγω συστήματος στο πλαίσιο των ΠΔΠ, ΔΣΕ και ΔΕΔ-Μ.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β)

Η Επιτροπή συμφωνεί όσον αφορά την ανάγκη για τη διενέργεια μιας εκ των προτέρων εκτίμησης επιπτώσεων, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις βέλτιστες πρακτικές των εθνικών καθεστώτων στήριξης.

Όπως εξηγήθηκε στο σημείο α), η ανάλυση αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μετά την ολοκλήρωση της νομοθετικής διαδικασίας για τα ΠΔΠ, ΔΣΕ και ΔΕΔ-Μ. Η διαδικασία αυτή θα παράσχει το πλαίσιο για την παρακολούθηση του Marco Polo.

Δεδομένου ότι αυτή η εκ των προτέρων ανάλυση θα αποτελέσει μια βάση για τον σχεδιασμό του μέσου για τη στήριξη των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένες από τις ακόλουθες προτάσεις είναι πρόωρες σε αυτό το στάδιο.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) i)

Όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα σημεία, ο σχεδιασμός του τύπου ενεργειών του προγράμματος Marco Polo στο πλαίσιο του νέου προγράμματος ΔΕΔ-Μ δεν έχει ακόμη καθοριστεί και θα προκύψει από τη ρύθμιση του πλαισίου πολιτικής και την εκ των προτέρων αξιολόγηση. Η Επιτροπή συμφωνεί με την ανάγκη να τεθούν ρεαλιστικοί στόχοι για το νέο μέσο και να ληφθούν άμεσα μέτρα για την αντιμετώπιση ελλείψεων εάν κριθεί σκόπιμο. Ωστόσο, η παρακολούθηση του προγράμματος Marco Polo δεν θα επικεντρωθεί απαραίτητα στη στροφή των μεταφορών και οι στόχοι της δεν θα καθοριστούν απαραίτητα σε σχέση με τον όγκο στροφής από τις οδικές μεταφορές.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) ii)

Ο μηχανισμός χρηματοδότησης για την παρακολούθηση του τύπου δράσεων του προγράμματος Marco Polo θα προκύψει από το πλαίσιο πολιτικής και θα βασίζεται σε εκ των προτέρων ανάλυση.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) iii)

Μια τέτοια αξιολόγηση θα διενεργηθεί στο πλαίσιο της ανωτέρω εκ των προτέρων ανάλυσης.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) iv)

Οι προτάσεις για τις κατευθυντήριες γραμμές ΔΕΔ-Μ και της ΔΣΕ προσδιορίζουν τα σημεία συμμόρφωσης και τη διαλειτουργικότητα ως έναν από τους κύριους στόχους της παρέμβασης της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) v)

Η Επιτροπή δέχεται να διασφαλιστεί ότι θα υπάρχουν διαθέσιμα επαρκή δεδομένα για να αποδεικνύεται η απόδοση που επιτυγχάνεται από τις χρηματοδοτούμενες ενέργειες.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) vi)

Θα καταβληθούν προσπάθειες για την περαιτέρω μείωση του χρόνου που απαιτείται για την επιλογή και την ανάθεση των έργων σύμφωνα με τον δημοσιονομικό κανονισμό.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) vii)

Η βιωσιμότητα των έργων τουλάχιστον για τρία έτη μετά την ολοκλήρωση ως απαραίτητη προϋπόθεση δεν αποτελεί εφικτό στόχο όσον αφορά την εφαρμογή ή τον έλεγχο στο πλαίσιο του ασταθούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος. Αυτό θα αποθαρρύνει τους αιτούντες και θα αυξήσει ουσιαστικά τον επιχειρηματικό κίνδυνο σε περίπτωση αλλαγής των συνθηκών της αγοράς.

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ β) viii)

Οι κίνδυνοι που συνδέονται με το φαινόμενο της μη αποδοτικής δαπάνης και οι αποτελεσματικοί τρόποι για την αντιμετώπισή τους θα εξεταστούν στην προαναφερθείσα εκ των προτέρων ανάλυση.

Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο

Ειδική έκθεση αριθ. 3/2013

Συνέβαλαν αποτελεσματικά τα προγράμματα Marco Polo στη μεταστροφή τμήματος της οδικής κυκλοφορίας προς άλλους τρόπους μεταφοράς;

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης

2013 — 39 σ. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-203-6

doi:10.2865/77598

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΙΤΕ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΕ

Δωρεάν εκδόσεις:

- ένα αντίτυπο:
από το EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).
- περισσότερα από ένα αντίτυπα ή αφίσες/χάρτες:
από τις αντιπροσωπείες της Ευρωπαϊκής Ένωσης(http://ec.europa.eu/represent_el.htm),
από τα γραφεία εκπροσώπησης στις εκτός ΕΕ χώρες (http://eeas.europa.eu/delegations/index_el.htm),
επικοινωνώντας με την υπηρεσία Άμεση Ευρώπη (http://europa.eu/europedirect/index_el.htm) ή
καλώντας τον αριθμό 00 800 6 7 8 9 10 11 (δωρεάν τηλεφωνικός αριθμός από όλη την Ένωση) (*).

(*) Οι πληροφορίες παρέχονται δωρεάν, και οι κλήσεις είναι γενικώς δωρεάν (ενδέχεται όμως κάποιες κλήσεις που πραγματοποιούνται μέσω ορισμένων τηλεπικοινωνιακών φορέων ή από τηλεφωνικούς θαλάμους ή ξενοδοχεία να χρεώνονται).

Εκδόσεις επί πληρωμή:

- από το EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>).

Συνδρομές επί πληρωμή:

- μέσω των εμπορικών αντιπροσώπων της Υπηρεσίας Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm).

ΑΠΟ ΤΟ 2003 ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ MARCO POLO ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝ ΕΡΓΑ ΠΟΥ ΜΕΤΑΣΤΡΕΦΟΥΝ ΤΜΗΜΑ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΤΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΛΩΤΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ, ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΔΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ. ΔΕΔΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΠΛΗΘΩΡΑΣ ΑΔΥΝΑΜΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΠΙΣΤΩΘΗΚΑΝ, ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΘΕΩΡΕΙ ΟΤΙ ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΑ (ΔΕΝ ΠΕΤΥΧΑΝ ΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΤΟΥΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΕΙΣ, ΔΕΝ ΕΙΧΑΝ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟ ΣΤΗ ΣΤΡΟΦΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΟΔΙΚΕΣ ΠΡΟΣ ΑΛΛΟΥΣ ΤΡΟΠΟΥΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ ΝΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΘΟΥΝ ΤΑ ΠΡΟΣΔΟΚΩΜΕΝΑ ΟΦΕΛΗ, ΔΕΝ ΥΠΟΒΛΗΘΗΚΕ ΕΠΑΡΚΗΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΥΠΑΡΧΕΙ ΑΒΕΒΑΙΟΤΗΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΠΟΣΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΔΗΛΩΘΗΚΕ ΣΤΡΟΦΗ ΣΕ ΑΛΛΟ ΤΡΟΠΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΕΝΩ ΠΟΛΛΑ ΕΡΓΑ ΕΙΧΑΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΘΑ ΕΙΧΑΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΘΕΙ ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΧΩΡΙΣ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΕ). ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ, ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ MARCO POLO ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΑ ΝΑ ΤΙΘΕΤΑΙ ΩΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ Η ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΕΞΟΔΙΚΗΣ ΕΚ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ, ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΟΥΝ ΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΙΘΑΝΩΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΚΑΘΕΣΤΩΤΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ. ΕΦΟΣΟΝ ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΕΤΑΙ Η ΥΠΑΡΞΗ ΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΜΟΝΟΝ, ΟΡΙΖΕΙ ΣΑΦΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων



ISBN 978-92-9241-203-6



9 789292 412036