



EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN

Erityiskertomus nro 3

2013

ONKO **MARCO POLO** -OHJELMIEN
AVULLA ONNISTUTTU SIIRTÄMÄÄN
TAVARALIIKENNETTÄ POIS MAANTEILTÄ?



Erityiskertomus nro 3 // 2013

ONKO MARCO POLO -OHJELMIEN AVULLA ONNISTUTTU SIIRTÄMÄÄN TAVARALIIKENNETTÄ POIS MAANTEILTÄ?

(annettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 287 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan nojalla)

EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxemburg
LUXEMBURG

P. +352 4398-1
F. +352 4398-46410
Sähköposti: eca-info@eca.europa.eu
Internet: <http://eca.europa.eu>

Erityiskertomus nro 3 // 2013

Suuri määrä muuta tietoa Euroopan unionista on käytettävissä internetissä Europa-palvelimen kautta (<http://europa.eu>).

Luettelointitiedot ovat teoksen lopussa.
Luxemburg: Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2013

ISBN 978-92-9241-207-4
doi:10.2865/78099

© Euroopan unioni, 2013
Tekstin jäljentäminen on sallittua, kunhan lähde mainitaan.

Printed in Luxembourg

SISÄLLYS

Kohta

SANASTO

I–VI TIIVISTELMÄ

1–8 JOHDANTO

1–3 MARCO POLO -OHJELMAT JA MULTIMODAAALISUUS

4–8 MARCO POLO -OHJELMIEN HALLINNOINTI

9–12 TARKASTUKSEN SISÄLTÖ JA LÄHESTYMISTAPA

13–43 HUOMAUTUKSET

13–23 OHJELMAT EIVÄT OLE OLLEET VAIKUTTAVIA

13–16 TUOTOKSISSA JÄÄTIIN KAUAS ODOTUKSISTA...

17–21 ...JA VAIKUTUS JÄI VÄHÄISEKSI, KUN TARKOITUKSENA OLII SIIRTÄÄ TAVARALIKENNETTÄ POIS MAANTEILTÄ

22–23 TODELLISTA VAIKUTUSTA EI VOIDA ARVIOIDA

24–34 TARKOITUKSEN MUKAISIA HANKE-EHDOTUKSIA EI OLE ESITETTY TARPEEKSI,...

26 ...KOSKA MARKKINATILANNE JA TUEN PIIRIIN PÄÄSYN EHDOT EIVÄT KANNUSTA LIIKENTEEN HARJOITTAJIA KÄYTTÄMÄÄN JÄRJESTELMÄÄ

27–28 MAANTEILTÄ TOSIASIALISESTI POIS SIIRRETYN LIIKENTEEN MÄÄRÄSTÄ EI OLE VARMUUTTA,...

29–31 ...TARKASTETUISTA HANKKEISTA PUOLESSA KESTÄVYYS ON VÄHÄISTÄ...

32–34 ...JA HANKKEET OLISI KÄYNNISTETTY JOPA ILMAN EU:N RAHOITUSTA

35–43 **JÄRJESTELMÄN PÄIVITTÄISHALLINTO ON VÄHITELLEN PARANTUNUT,...**

37–40 ...MUTTA MARKKINOIDEN TARPEITA EI OLE ANALYSOITU RIITTÄVÄN HYVIN...

41–43 ...JA KORJAAVIA TOIMIA OLISI VOITU TOTEUTTA AIKAISEMMIN

44–46 **PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET**

LIITE I – TIETOJA OTOKSEEN POIMITUISTA HANKKEISTA

LIITE II – MARCO POLO CALCULATOR -KERTOIMIEN AJALLINEN VERTAILU

KOMISSION VASTAUKSET

SANASTO

EACI: Kilpailukyvyyn ja innovoinnin toimeenpanovirasto. Virasto otti maaliskuussa 2008 hoitaakseen Marco Polo -hankkeen päivittäishallinnon.

Liikenteen ja liikkuvuuden PO: Liikenteestä ja liikkuvuudesta vastaava Euroopan komission pääosasto.

Marco Polo -ohjelman komitea: Hallintokomitea koostuu EU:n jäsenvaltioiden edustajista ja ohjelmissa mukana olevia kolmansiä maita edustavista tarkkailijoista. Komitea käsittelee kuljetuspalvelutoimintaan liittyviä kysymyksiä.

Marco Polo -toimet: Marco Polo -ohjelmista rahoitetaan viittä erilaista toimintamuotoa:

1. Katalyyttiset toimet: Marco Polo I- ja II -ohjelmiin (MP I ja MP II) sisältyvillä toimilla pyritään poistamaan merkittäviä tavaraliikennemarkkinoiden rakenteellisia esteitä, jotka estävät markkinoita toimimasta asianmukaisesti.
2. Liikennemuotosiirtymätoimet: MP I- ja MP II -toimia, joilla tavaraliikennettä siirretään maanteiltä rautateille, sisävesille tai lyhyen matkan merenkulkuun taikka näiden liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin.
3. Merten moottoritie -toimet: MP II -toimien tavoitteena on liikennemuotosiirtymä ottamalla käyttöön ovelta ovelle -palvelu, jolla tavaraliikennettä siirretään pitkistä maantiekuljetuksista lyhyen matkan merenkulun ja muiden liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin.
4. Liikenteen välttämistoimet: MP II -toimella pyritään siirtämisen sijaan välttämään liikennettä. Tuotanto- ja jakeluprosessia muutetaan siten, että etäisyydet lyhenevät, kuormituskertoimet kasvavat ja tyhjänä ajo, jätevirta, määrä ja/tai paino vähenevät tai tuloksena on muita vaikutuksia, joiden ansiosta maanteiden tavaraliikenne vähenee merkittävästi.
5. Yhteiset oppimistoimet: MP I- ja II -toimien tarkoituksena on toteuttaa liikennemuotosiirtymä epäsuorasti parantamalla tavaraliikennealan logistista tietämystä ja edistämällä kehittyneitä yhteistyömenetelmiä ja -menettelyjä tavaraliikennemarkkinoilla.

Multimodaalinen kuljetus: Tavaraliikenne lähtöpaikasta määräpaikkaan tapahtuu ainakin kahden eri liikennemuodon, kuten maantieliikenteen, rautatieliikenteen, sisävesiliikenteen tai lyhyen matkan merenkulun avulla.

Nollavaikutus: Rahoituksella on nollavaikutus, jos sitä suunnataan edunsaajalle, joka olisi tehnyt saman valinnan ilman tukeakin. Tällaisissa tapauksissa tuloksen ei voida katsoa johtuvan toimintalinjasta eikä edunsaajalle maksetulla tuella ole minkäänlaista vaikutusta. Näin ollen nollavaikutusta aikaansaava osuus menoista ei lähtökohtaisesti voi olla vaikuttava, koska se ei edistä tavoitteiden saavuttamista.

Tonnikilometri: Yhden tavaratonnin (1 000 kg) kuljettaminen yhden kilometrin matkan. Vuodesta 2009 alkaen Marco Polo -ohjelmien säännöt ovat sallineet sen, että omapaino otetaan huomioon siirrettyissä tonnikipometreissa.

Täydentävä infrastruktuuri: Rahoitettujen toimien päämäärien saavuttamiseen tarvittava riittävä infrastruktuuri (Marco Polo II -asetus (EY) N:o 1692/2006, 2 artiklan h kohta). Marco Polo -hankkeet ovat tavaraliikennehankkeita, joten täydentävällä infrastruktuurilla olisi ainoastaan tarvittaessa mukautettava olemassa olevaa infrastruktuuria, jotta suunnitellut liikennepalvelut voidaan toteuttaa.

Yhteentoimivuus (Euroopan laajuisen rautatiejärjestelmän yhteentoimivuus): Valmiudet toimia ilman eroavaisuuksia millä tahansa rautatieverkoston osuudella. Pyrkimyksenä on saada EU:n rautateiden erilaiset tekniset järjestelmät yhteentoimiviksi ja välttää toiminnallisia ja infrastruktuureihin liittyviä esteitä.

TIIVISTELMÄ

I.

Marco Polo -ohjelmilla on vuodesta 2003 alkaen rahoitettu liikennealan hankkeita, joiden avulla tavaraliikennettä siirretään maanteiltä rautateille, sisävesille ja lyhyen matkan merenkulkuun. Ensimmäiselle Marco Polo -ohjelmalle (Marco Polo I) oli varattu määrärahoja 102 miljoonaa euroa. Ohjelmaa toteutettiin vuosina 2003–2006. Nykyistä Marco Polo II -ohjelmaa toteutetaan vuosina 2007–2013, ja sillä on huomattavasti suuremmat määrärahat (450 miljoonaa euroa). Järjestelmän tarkoituksena oli vähentää kansainvälistä maanteiden tavaraliikennettä ja täten parantaa tavaraliikennejärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa, vähentää ruuhkia ja lisätä liikenneturvallisuutta.

II.

Euroopan tilintarkastustuomioistuin arvioi, onko komissio suunnittelun, hallinnoinnin ja valvonnan avulla maksimoinut ohjelmien vaikuttavuuden. Lisäksi arvioitiin, olivatko rahoitetut hankkeet vaikuttavia.

III.

Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että ohjelmat eivät olleet vaikuttavia seuraavista syistä: tuotostavoitteita ei saavutettu, maanteiden tavaraliikennettä vähentävä vaikutus jäi ohjelmien yhteydessä vähäiseksi eikä ollut tietoja, joiden avulla voitaisiin arvioida oletettuja hyötyjä tavarakuljetusten ympäristöhaittojen vähentymisestä, ruuhkien vähentymisestä ja tieturvallisuuden parantumisesta.

IV.

Ohjelmasta suoritettaviin maksuihin sovellettu mekanismi teki EU:n rahoituksesta tulospäätteistä. Valintamenettelyjen avulla varmistettiin, että valituksi tuli ainoastaan laadukkaita hankkeita, joista oli yleensä hyötyä laajemminkin. Tarkoitukseen sopivia hankeehdotuksia ei kuitenkaan esitetty tarpeeksi, koska markkinatilanne ja ohjelman pääsyyvaatimukset eivät kannustaneet liikenteenharjoittajia käyttämään järjestelmää. Maantieliikenteestä muihin liikennemuotoihin siirretyt määrät jäivät vähäisiksi eivätkä niistä raportoidut tiedot olleet varmoja, ja puolet hankkeista ei ollut kovinkaan kestäviä. Lisäksi hankkeet olisi käynnistetty jopa ilman EU:n rahoitusta (nollavaikutus).

V.

Ohjelmien päivittäishallinto parani ajan mittaan, mutta komissio ei analysoinut riittävän hyvin markkinoiden tarpeita arvioidakseen mahdollisuuksia saavuttaa toimintalinjan tavoitteet. Korjaavia toimia olisi voitu toteuttaa aikaisemmin. Ohjelmassa esiintyy kuitenkin edelleen merkittäviä puutteita.

VI.

Tilintarkastustuomioistuin suosittaa nykyisten ohjelmien tulosten perusteella, että neuvosto, Euroopan parlamentti ja komissio harkitsisivat EU:n rahoituksen lopettamista tavarakuljetuspalveluille Marco Polo -ohjelmien kaltaisissa ohjelmissa ("top-down supply-push"), koska nimenomaan tämä johti tässä kertomuksessa yksilöityihin puutteisiin (markkinat eivät käyttäneet ohjelmia riittävästi, tavoitteiden saavuttamisesta ei ole näyttöä, hallinnollinen rasite on suuri, kestävyys on heikko ja nollavaikutusta esiintyy). Lisäksi kyseisen rahoituksen jatkamisen ehdoksi olisi asetettava vaikutusten ennakoarviointi. Arvioinnista olisi käytävä ilmi, missä määrin rahoitus tuottaa EU:lle lisäarvoa, vai tuottaako se sitä lainkaan. Mahdollinen kysyntä olisi kartoitettava tarkkaan markkinatutkimuksen avulla ja toiminnassa olisi otettava huomioon samankaltaisia kansallisia tukijärjestelmiä soveltavien jäsenvaltioiden kokemukset ja parhaat käytännöt. Ainoastaan siinä tapauksessa, että arviointi osoittaa, että EU:n toiminta on tässä yhteydessä tarkoituksenmukaista, komission olisi tilintarkastustuomioistuimen näkemyksen mukaan toteutettava joukko toimenpiteitä, joiden ansiosta toiminta olisi tulevaisuudessa tuloksellisempaa.

JOHDANTO

MARCO POLO -OHJELMAT JA MULTIMODAALISUUS

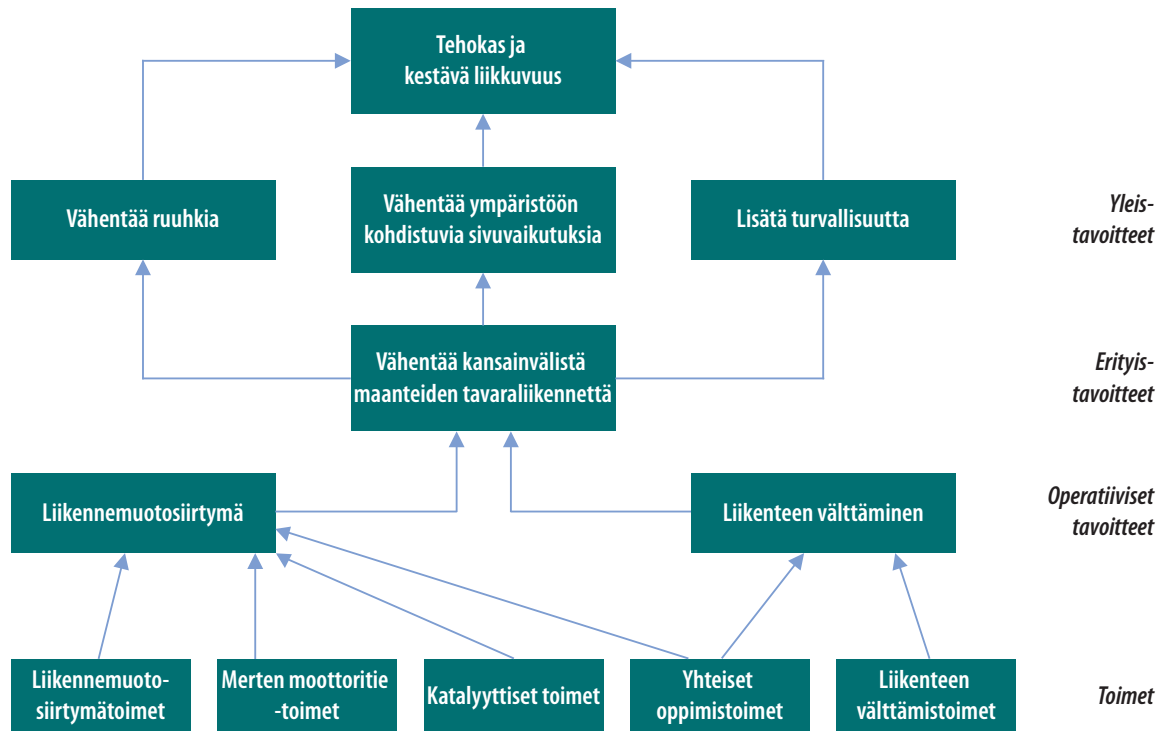
1. Multimodaalisuudella tarkoitetaan, että tavarankuljetusoperaatioon käytetään kahta tai useampaa eri kuljetusmuotoa. Multimodaalista kuljetusta on yleisesti pidetty ympäristön kannalta kestävämpänä, sillä se vähentää yksinomaan maanteitse tehtäviä kuljetusoperaatioita. Multimodaalisuuden lisääminen on täten ollut jo vuosia yksi EU:n liikennepolitiikan päätavoitteista¹.
2. EU:n lainsäätäjä perusti osana kyseistä liikennepolitiikkaa vuonna 2003 ensimmäisen Marco Polo -ohjelman (Marco Polo I; määrärahat 102 miljoonaa euroa). Ohjelmaa toteutettiin vuosina 2003–2006. Sitä seurasi nykyinen Marco Polo II -ohjelma (2007–2013), jolla on huomattavasti suuremmat määrärahat (450 miljoonaa euroa) ja laajempi soveltamisala. Tavoitteena oli rajoittaa kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen kasvua joko siirtämällä odotettu kokonaiskasvu rautatie- ja sisävesiliikenteeseen sekä lyhyen matkan merenkulkuun tai kyseisten liikennemuotojen yhdistelmään. Tarkoituksena oli vähentää ympäristöön kohdistuvia tavaraliikenteen sivuvaikutuksia, vähentää ruuhkia maanteilla ja parantaa liikenneturvallisuutta sekä edistää tehokasta ja kestävää liikkuvuutta (ks. **kaavio 1**).
3. Komissio on ehdottanut, että EU:n tukea tavaraliikennepalveluille jatketaan vuoden 2013 jälkeisellä kaudella edistämällä ”innovatiivisten liikennepalvelujen tai hyviksi todettujen olemassa olevien liikennepalvelujen yhdistelmien käyttöä, muun muassa ITS:ää käyttämällä ja asiaankuuluvia hallintorakenteita perustamalla²”. Ennakkoarvioinnin puuttuessa ei kuitenkaan vielä tiedetä, miten nämä yleistavoitteet pannaan täytäntöön, mitkä ovat erityistavoitteet ja painopisteet ja kuinka paljon rahoitusta tarvitaan.

¹ Valkoinen kirja ”Yhteisen liikennepolitiikan kehitys tulevaisuudessa” julkaistiin vuonna 1992 (KOM(92) 494 lopullinen, 2. joulukuuta 1992).
Päätavoitteena oli muuttaa eri liikennemuotojen välistä tasapainoa. Siksi vuonna 2001 annetussa valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” (KOM(2001) 370 lopullinen, 12. syyskuuta 2001) vahvistettiin, että eri liikennemuotojen suhteellisia osuuksia on tärkeää tarkistaa Euroopan liikennejärjestelmän kestävyuden lisäämiseksi. Intermodaalikuljetuksia oli kannustettava investoimalla hyviin meri-, sisävesi- ja rautatieliikenteen välisiin yhteyksiin. Vuonna 2011 annetun valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (KOM(2011) 144, lopullinen, 28. maaliskuuta 2011) päätavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä rajoittamalla maanteiden ruuhkautumista ja luomalla tehokkaita multimodaalisyhteyksiä.

² KOM(2011) 650 lopullinen/2, 19. joulukuuta 2011, 38 artikla.

KAAVIO 1

MARCO POLO II -OHJELMA JA SEN TAVOITTEET (MARCO POLO II -OHJELMAA KOSKEVA ENNAKKOARVIOINTIKERTOMUS, ECORYS, 15. KESÄKUUTA 2004, s. 1)



MARCO POLO -OHJELMIEN HALLINNOINTI

4.

Komissio hallinnoi Marco Polo -ohjelmia keskitetysti. Hankehakemuksia saadaan vuotuisten ehdotuspyyntöjen kautta ja ne arvioidaan rahoitusehtojen sekä tukikelpoisuus-, valinta- ja sopimuksentekokriteerien perusteella. Alun perin liikenteen ja liikkuvuuden pääosasto³ vastasi ohjelmista kokonaisuudessaan, mutta maaliskuusta 2008 alkaen kilpailukyvyyn ja innovoinnin toimeenpanovirasto (EACI) on hallinnoinut järjestelmän täytäntöönpanoa. Tehtävät on jaettu liikenteen ja liikkuvuuden pääosaston ja EACIn välillä seuraavasti:

- a) liikenteen ja liikkuvuuden pääosasto vastaa ohjelmien hallinnoinnista eli asettaa painopisteet, laatii ja hyväksyy vuotuisen työohjelman, laatii asiakirjoja vuotuisista ehdotuspyyntöä varten ja julkaisee ehdotuspyynnön Euroopan unionin virallisessa lehdessä, pitää yhteyttä jäsenvaltioiden viranomaisiin, arvioi ohjelman täytäntöönpanoa ja vaikutusta sekä valvoo EACIn hallintotoimintaa
- b) EACI neuvoo mahdollisia hakijoita, vastaanottaa, avaa ja arvioi hanke-ehdotukset, neuvottelee sopimuksen yksityiskohdista hakijoiden kanssa, valmistelee komission päätökset avustusten myöntämistä varten, vastaanottaa määräaikaista hankeraportteja, vastaa hankeseurannasta, suorittaa maksuja edunsaajille ja raportoi komissiolle.

³ Silloinen "energian ja liikenteen pääosasto".

5. Marco Polo -ohjelman johtoajatuksena oli, että markkina- ja sääntelypuutteiden vuoksi liikenteenharjoittajat eivät pyri löytämään vaihtoehtoja maantieliikenteelle. Ohjelman tavoitteena on täten korvata liikenteenharjoittajille tappiot, joita heille aiheutuu, kun he uusivat tai parantavat liikennepalveluja, joiden avulla tavaraliikenne siirretään pois maanteiltä. EU:n tuen määrä lasketaan sen perusteella, mikä seuraavista määristä on pienin: i) yksi euro (ennen vuoden 2009 ehdotuspyyntöä) tai kaksi euroa (vuoden 2009 ehdotuspyynnöstä alkaen) jokaista maantieltä pois siirrettyä 500:ttä tonnikilometriä kohti; ii) 35 prosenttia tukikelpoisista kuluista (50 prosenttia yhteisten oppimistoimien osalta); iii) kokonaistappio koko toiminnan keston ajalta. Tästä esitetään esimerkki **laatikossa 1**.

6. Liikennemuotosiirtymää koskevan tavoitteen saavuttamiseksi on toteutettava erityyppisiä toimia (liikennemuotosiirtymätoimia, katalyyttisiä toimia ja Merten moottoritie -toimia; ks. sanasto), mutta Marco Polo II -ohjelmasta rahoitetaan myös hankkeita, joilla pyritään kannustamaan kansainvälisen (lähinnä EU:n sisäisen) tavaraliikenteen tehostamiseen (liikenteen välttämistoimet).

LAATIKKO 1

ESIMERKKI MARCO POLO -TUKIMÄÄRÄN LASKENNASTA

Jos Marco Polo -hanke olisi valittu vuoden 2009 ehdotuspyynnön perusteella ja sen avulla olisi saatu aikaan 600 miljoonan tonnikilometrin liikennemuotosiirtymä ja jos tukikelpoisia menoja olisi ollut 35 miljoonaa euroa (4 miljoonaa euroa koski täydentävään infrastruktuuriin tehtyjä investointeja), tukeen oikeuttamattomia kuluja 9 miljoonaa euroa ja tuotto 41 miljoonaa euroa, avustus olisi laskettu seuraavasti:

Määrä 1: Vuoden 2009 ehdotuspyynnön tukitason (2 euroa/500 tonnikilometriä) mukaan EU maksaa tukea maanteiltä pois siirretyn volyymin perusteella **2,4 miljoonaa euroa**.

Määrä 2: Kun 35 miljoonan euron tukikelpoisiin kuluihin sovelletaan tuen 35 prosentin enimmäisosuutta, tulokseksi on toinen luku eli **12,25 miljoonaa euroa**.

Määrä 3: Toimesta saatu tuotto oli 41 miljoonaa euroa ja kulut 44 miljoonaa euroa (sekä tukikelpoisia että tukeen oikeuttamattomia kuluja), joten tappio oli **3 miljoonaa euroa**.

Tässä tapauksessa tuen määrä on rajattava **2,4 miljoonaan euroon**, koska se on kyseisistä kolmesta määrästä pienin.

7. Ohjelma käsittää myös hankkeita, joiden välittömänä tuloksena ei ole liikennemuotosiirtymä (osana yhteisiä oppimistoimia), sekä muita menoja (enintään 5 prosenttia määrärahoista). Vuosina 2009–2012 tukea⁴ myönnettiin noin 11,8 miljoonaa euroa seuraavasti:

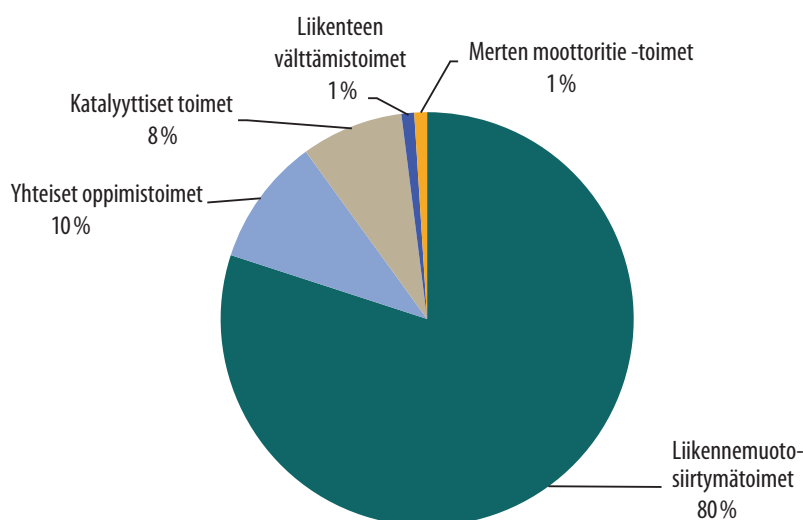
- Yhteisten oppimistoimien osana toteutetut hankkeet, joiden tarkoituksena on toteuttaa liikennemuotosiirtymä välillisesti parantamalla tavaraliikennealan logistista tietämystä ja edistämällä kehittyneitä yhteistyömenetelmiä ja -menettelyjä tavaraliikennemarkkinoilla. Vuoden 2011 loppuun mennessä oli maksettu noin 8,1 miljoonaa euroa 16 toimelle.
- Liitännäistoimenpiteet, jotka käynnistetään nykyisten toimien tueksi ja ohjelman kehittämiseksi. Näitä toimia ovat ohjelmaa edistävät tiedotustoimet, sisävesiliikennepalveluita ja tavaravaunuliikennettä koskevat selvitykset ja lyhyen matkan merenkulkua tukevan euroopalaisen ohjelman rahoitus (maksettu 3,7 miljoonaa euroa).

⁴ Määrä vastaa 12,5:tä prosenttia ohjelmista suoritetuista maksuista.

8. Ohjelmasta rahoitetuista viidestä eri toimesta ohjelmien ydintoiminnan muodostavat liikennemuotosiirtymätoimiin liittyvät hankkeet. Niiden osuus avustussopimuksista on 80 prosenttia (ks. **kaavio 2**).

KAAVIO 2

MARCO POLO -OHJELMIIN PERUSTUVA RAHOITUS TOIMITYYPEITTÄIN (VUOTUINEN TOIMINTAKERTOMUS, EACI 2010, LIITE 5.4, 1 KOHTA)



Tarkastuksen sisältö ja lähestymistapa

9. Tilintarkastustuomioistuimen tarkastuksen tavoitteena oli selvittää, olivatko Marco Polo -ohjelmat vaikuttavia. Tämä tehtiin arvioimalla, oliko komissio suunnittelun, hallinnoinnin ja valvonnan avulla maksimoinut ohjelmien vaikuttavuuden. Tilintarkastustuomioistuin arvioi lisäksi, oliko tavoitteet saavutettu tietyissä rahoitetuissa hankkeissa.
10. Tarkastus koski Marco Polo I -ohjelmaa ja parhaillaan toteutettavaa Marco Polo II -ohjelmaa heinäkuuhun 2012 saakka. Tarkastustyö käsitti joukon erilaisia tarkastusmenettelyjä: tarkastajat tutkivat tiedostoja, suorittivat haastatteluja, analysoivat vaikutusarviointeja, arviointeja ja tutkimustuloksia ja kävivät läpi hanke-ehdotusarviointeja. Tilintarkastustuomioistuin arvioi myös liikenteen ja liikkuvuuden pääosastossa saatavilla olevia tietoja jäsenvaltioissa toteutetuista tukijärjestelmistä, tutki tarkastuksen aikaan olemassa olleita kansallisia liikennepalveluiden tukijärjestelmiä ja haastatteli hanketarkastusten aikana Marco Polo -ohjelman komiteaan osallistuneita kansallisia viranomaisia.
11. Tämän lisäksi haastateltiin asian kannalta merkittäviä organisaatioita ja tarkastettiin paikan päällä ”liikennemuotosiirtymätoimiin” (ohjelman ydintoiminta, ks. edellä oleva kohta 8) liittyvistä 16:sta päätökseen saatetusta hankkeesta saadut tulokset Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa, Luxemburgissa ja Alankomaissa (ks. **liite I**, hankesisältö ja tuloksellisuutta koskevat tiedot). **Laatikossa 2** kuvaillaan lyhyesti kahta tarkastettua hanketta.
12. Tarkastetuissa 16 hankkeessa sitoumusten määrä oli 19,5 miljoonaa euroa ja maksujen määrä 11,4 miljoonaa euroa. Puolet hankkeista oli hyväksytty Marco Polo I -ohjelman yhteydessä ja puolet Marco Polo II -ohjelman yhteydessä. Neljä hanketta oli lyhyen matkan merenkulkuhankkeita, yksi oli rautatie- ja sisävesiliikenteen yhdistelmä ja loput 11 olivat rautatiehankkeita. Kyseisten 16 hankkeen 14 edunsaajaa olivat suurten kuljetusyhtiöiden konsortioita, kansallisia rautatieyhtiöitä tai kansainvälistä linjaliikennettä harjoittavia varustamoja.

LAATIKKO 2

ESIMERKKEJÄ TARKASTETUISTA MARCO POLO -HANKKEISTA

- a) Sirius 1 oli rautatiehanke, jonka avulla luontaista kivennäisvettä vietiin ranskalaiselta tuotantolaitokselta useisiin Saksassa sijaitseviin logistisiin yksiköihin. Tarkoituksena oli parantaa valmiuksia ja asiakaspalvelua sekä tukea yritystä, jotta se saavuttaisi hiilijalanjälkitavoitteen (40 prosentin vähennys vuosina 2008–2012 oman vastuualan ja kaikkien tuotemerkkien osalta).



© Euroopan tilintarkastustuomioistuin.s

Vettä lastataan juniin lähellä tuotantolaitosta (S.A. des Eaux Minérales d'Evian).

- b) Golf-virta on lyhyen matkan merenkulkuhanke, joka tarjoaa merivaihtoehtoa Pohjois-Espanjan ja Etelä-Englannin väliselle tavaraliikenteelle. Kyseessä on ro-ro-palvelu. Alukset liikennöivät joka viikonloppu espanjalaisen Santanderin sataman ja Englannin etelärannikolla sijaitsevan Poolen välillä. Tarkoituksena on ratkaista Ranskan maanteillä sovellettavaan rekka-autojen viikonloppuajokieltoon liittyvä ongelma.



© BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon

Rekat ajavat ulos laivasta ja kuljettavat rahdin määränpäähän viikonloppuna.

HUOMAUTUKSET

OHJELMAT EIVÄT OLE OLLEET VAIKUTTAVIA

TUOTOKSISSA JÄÄTIIN KAUA ODOTUKSISTA...

13. Lainsäädännössä kummallekin ohjelmalle on asetettu omat määrälliset liikennemuotosiirtymän vuositavoitteet. Marco Polo I -ohjelman vuositavoite oli 12 miljardia tonnikilometriä. Marco Polo II -ohjelman vuositavoitetta nostettiin "huomattavaan osuuteen" 20,5 miljardista⁵ tonnikilometristä 740 miljoonan euron määrärahaesityksen ansiosta. Rahoituksen oli määrä kattaa myös infrastruktuurituki. Alkuperäinen tavoite pidettiin suurelta osin ennallaan, vaikka infrastruktuuritukea koskeva määrärahaesitys hylättiin lainsäädäntöprosessin aikana.
14. Tavoitteiden ja raportoitujen ohjelmatulosten vertailusta käy ilmi, että alisuoriutuminen on ollut jatkuvaa ja merkittävää (ks. **taulukko 1**).
15. Liikennemuotosiirtymästä raportoidut tiedot ovat lopullisia ainoastaan Marco Polo I -ohjelman osalta: maanteiltä siirrettiin tavaraliikennettä muihin liikennemuotoihin 22,1 miljardia tonnikilometriä. Vaikka tuloksen mukaan maanteiltä on siirretty 1 230 000 rekkamatkaa, joiden yksittäispituus on tuhat kilometriä (Berliinin ja Pariisin välinen etäisyys), ja kunkin rekan kuljettamat 18 tonnia tavaraa⁶, ohjelmatavoitteesta on saavutettu vasta 46 prosenttia.
16. Vuosina 2007–2010 Marco Polo II -ohjelma saavutti sovitusta liikennemuotosiirtymästä ainoastaan 23,9 prosenttia (ks. **taulukko 1**). Vaikka Marco Polo II on edelleen käynnissä, sen avulla ei saavuteta koko tavoitetta eli siirretä huomattavaa osuutta 20,5 miljardista tonnikilometristä vuodessa, koska vuotuisiin hanke-ehdotuspyyntöihin ei ole saatu riittävästi ehdotuksia. Vaikka kaikki hankkeet olisivat sinänsä täysin onnistuneita, tavoitetta ei näin ollen voida käyttöön asetetulla ohjelmärahoituksella saavuttaa.

⁵ Toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (Marco Polo II) ja asetuksen (EY) N:o 1382/2003 kumoamisesta 24 päivänä lokakuuta 2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1692/2006 (EUVL L 328, 24.11.2006, s. 1) 1 artiklassa säädetään, että ohjelmalla olisi saatava aikaan liikennemuotojen muutos siten, että huomattava osuus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoidusta vuotuisesta kokonaiskasvusta tonnikilometreinä mitattuna siirretään. Asetuksen johdanto-osan 2 kappaleen mukaisesti maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen vuotuisen kasvun arvioitiin olevan 20,5 miljardin tonnikilometrin suuruinen. Asetuksen johdanto-osan 4 kappaleessa todetaan, että ohjelman on määrä auttaa siirtämään vähintään maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoitu kokonaiskasvu mutta mielellään enemmänkin.

⁶ Lähde: EACIn esittely Marco Polo -ohjelman tiedotuspäivänä 28. kesäkuuta 2012.

...JA VAIKUTUS JÄI VÄHÄISEKSI, KUN TARKOITUKSENA OLI SIIRTÄÄ TAVARALIIKENNETTÄ POIS MAANTEILTÄ

17. Marco Polo I -ohjelman tuella oli tarkoitus siirtää ainakin maanteiden tavaraliikenteen odotettu kokonaiskasvu jopa niinkin aikaisin kuin vuonna 2003. Marco Polo II -ohjelman osalta tavoitetta muutettiin: maanteiden tavaraliikenteen odotetusta kasvusta oli määrä siirtää "huomattava osa". Komission (Eurostatin pääosasto) toimittamiin tietoihin perustuvasta **kaaviosta 3** käy ilmi, että vuonna 2003 maanteiden tavaraliikenteen osuus koko EU:n tavaraliikenteestä oli 46 prosenttia, kun meriliikenteen osuus oli 38 prosenttia, rautatieliikenteen 11 prosenttia ja sisävesiliikenteen 3,5 prosenttia. Vuoteen 2010 mennessä maantieliikenne oli kasvat-
tanut kokonaisosuuttaan 50 prosenttiin koko tavaraliikenteestä, meriliikenteen osuus oli vähentynyt 33 prosenttiin, rautatieliikenteen osuus oli pysynyt 11 prosentissa ja sisävesiliikenteen osuus 4 prosentissa.

TAULUKKO 1

TAVOITTEENA OLLEET, SOVITUT JA RAPORTOIDUT MARCO POLO -OHJELMIEN AVULLA MAANTIELIIKENTEESTÄ MUIHIN KULJETUSMUOTOIHIN SIIRRETYT TAVARAMÄÄRÄT (KOMISSION JA EACIN AINEISTOON¹ PERUSTUVAT TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIMEN LASKELMAT)

	Vuotuinen tavoite	Sovitut siirtomäärät ²	Raportoidut siirtomäärät (lähde: EACI)	Prosentuaalinen osuus tavoitemäärästä ³
Marco Polo 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
Marco Polo I yhteensä	48,00	47,71	22,08	46,28
	Marco Polo I keskiarvo			46,00
Marco Polo 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
Marco Polo II 2007–2011	102,50	87,69	19,64	22,40
	Marco Polo II keskiarvo 2007–2010 (31.12.2012)			19,16
Kaikki yhteensä	150,50	135,40	41,72	

¹ Uusimpien, 30.12.2012 saatavilla olleiden tietojen perusteella.

² Siirrettäviksi suunnitellut määrät komission ja maaliskuusta 2008 alkaen EACIn allekirjoittamien avustussopimusten perusteella.

³ Raportoidut siirretyt määrät suhteessa siirrettäviksi sovittuihin määriin.

⁴ Marco Polo II -ohjelman osalta vuotuisen tavoitteen pitäisi olla "huomattava osuus" 20,5 miljardista tonnikipometristä.

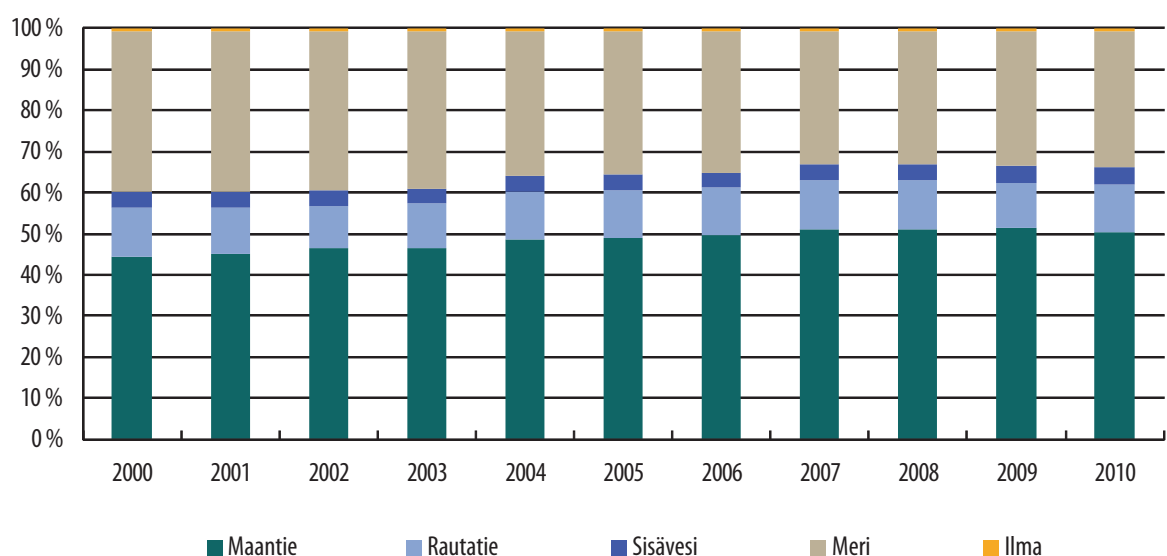
18. Vuonna 2007 alkaneen rahoitus- ja talouskriisin seurauksena tavaraliikennemäärät ovat yleisesti ottaen vähentyneet. Tiettyjen liikennemuotojen osalta on kirjattu suuria tappioita: rautatieliikenne on vähentynyt 17,9 prosentilla ja sisävesiliikenne 10,6 prosentilla⁷. Maanteiden tavarakuljetuksista vastaavat liikenteenharjoittajat laskivat kriisin takia hintojaan pitääkseen ajoneuvonsa tien päällä. Tämä ei rohkaissut siirtymään maantieliikenteestä muihin liikennemuotoihin vaan kannusti siirtymistä muista liikennemuodoista yksinomaan maanteitse tapahtuviin kuljetusoperaatioihin (käänteinen liikennemuotosiirtymä). Tilanne korostaa nykyisen ohjelmasuunnittelun syklistä haavoittuvuutta.

⁷ Lähde: Eurostat, *Statistics in focus* 13/2012, 21.2.2012.

19. Marco Polo I -ohjelman avulla saatiin raporttien mukaan aikaan 22,1 miljardin tonnikilometrin liikennemuotosiirtymä. Sen osuus on vain 0,3 prosenttia koko EU:n kansainvälisestä maanteiden tavaraliikenteestä ja noin 25 prosenttia samalla kaudella koetusta EU:n kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen lisäyksestä. Pääsyy tähän on se, että kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen kasvu vuosina 2003–2006 (113,7 miljardia tonnikilometriä) oli paljon suurempi kuin alun perin ennakoitiin (48 miljardia tonnikilometriä).

KAAVIO 3

LIIKENNEMUOTOJEN KÄYTÖN KEHITYS EU:N SISÄISESSÄ, KANSALLISESSA JA KANSAINVÄLISESSÄ TAVARALIIKENTEESSÄ (EUROSTATIN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIMELLE TOIMITTAMAT TIEDOT)

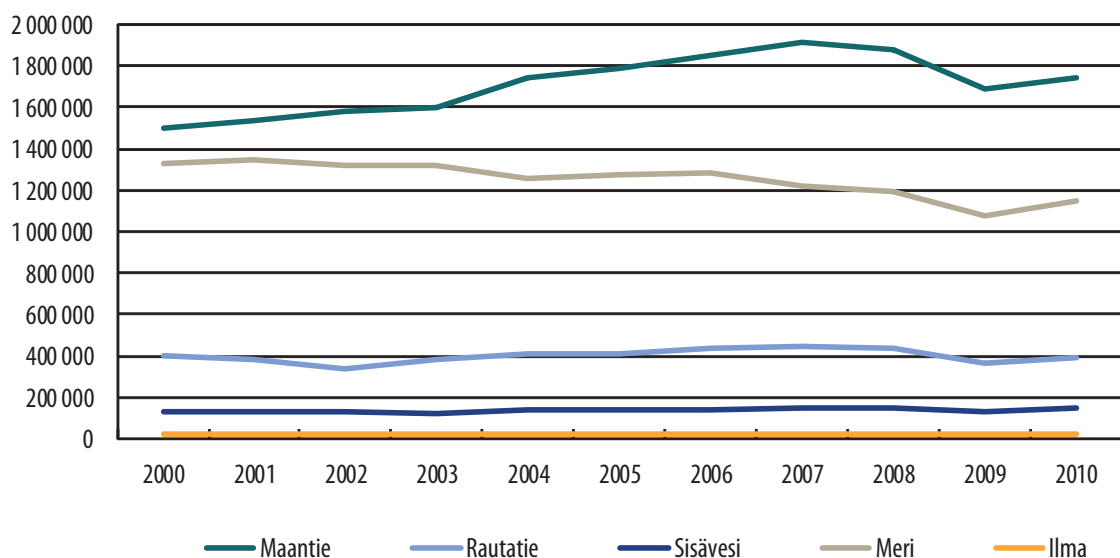


Lähde: Eurostat.

20. Tarkastuksen aikaan oli saatu päätökseen ainoastaan muutama Marco Polo II -ohjelmaan liittyvä hanke ja hankkeiden vaikuttavuudesta ja mahdollisesta vaikutuksesta oli liian aikaista tehdä lopullista arviointia. Kun otetaan huomioon, minkä verran talousarviomäärärahoja oli käytettävissä ja miten vähän niitä käytettiin, on epätodennäköistä, että ohjelman vaikutus tulee olemaan merkittävä liikenteen siirtämisessä pois maanteilta (ks. **taulukko 2**).
21. Maanteiden tavaraliikenne on edelleen hallitseva liikennemuoto, kun taas rautatieliikenne ja sisävesiliikenne ovat yhä erittäin vaatimattomalla tasolla. **Kaaviosta 4** käy ilmi, että ennen vuotta 2007 maanteiden tavaraliikenteen määrä kasvoi vuosi vuodelta, vuosina 2007–2009 tavaraliikenteen määrä väheni kriisistä johtuen kaikkien liikennemuotojen kohdalla ja vuodesta 2009 alkaen tavaraliikenteen määrissä oli selkeästi havaittavissa palautumista lähinnä maanteiden tavaraliikenteessä ja meriliikenteessä, kun taas rautatie- ja sisävesiliikenteen osuutta ei onnistuttu lisäämään.

KAAVIO 4

EU:N TAVARALIIKENNE LIKENNEMUODOITTAIN MILJOONINA TONNIKILOMETREINÄ (KAAVIOSSA 3 ESITETTY TIEDOT LIKENNEMUOTOJEN PROSENTUAALISINA OSUUKSINA)



Lähde: Eurostat.

TODELLISTA VAIKUTUSTA EI VOIDA ARVIOIDA

- 22.** Ohjelmasta saatavalla rahoituksella oli tarkoitus tukea seuraavia toimintatavoitteita: tavarakuljetuksista ympäristöön kohdistuvien sivuvaikutusten vähentäminen, maantieruuhkien vähentäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Tilintarkastustuomioistuin pani merkille komission arviot, joiden mukaan kutakin Marco Polo I -ohjelmaan investoitua euroa kohti saadaan 13,30 euron arvosta ympäristöhyötyä⁸.
- 23.** Teiden ruuhkautumisesta ja liikenneonnettomuuksista saatavilla olevien tietojen perusteella ei voida arvioida todellista vaikutusta, sillä Eurostatilla ei ole sovittua virallista menetelmää eikä yhdenmukaistettuja tilastotietoja teiden ruuhkautumisesta, eivätkä liikenneonnettomuuksia koskevat tiedot ole kattavia. Vaikka on yleisesti tunnustettua, että yksinomaan maanteitse tapahtuvalle tavarakuljetukselle vaihtoehdon tarjoavista liikennemuodoista on yleensä enemmän hyötyä laajemmin, todellinen vipuvaikutustaso on todennäköisesti paljon alhaisempi. Tämä johtuu siitä, että vuosina 2004–2010 käytetyt Marco Poloa koskevat laskentatiedot⁹ olivat vanhentuneita ja täten epätarkkoja. Vuodesta 2004 alkaen maantieliikenteestä on vähitellen tullut tutkimuksen ja innovaatioiden ansiosta puhtaampaa¹⁰. Komissio ei ottanut tätä huomioon ehdotuspyynnössään vuosina 2005–2010. Vasta vuoden 2011 ehdotuspyynnössä sovellettiin uusia kertoimia ja uutta metodologiaa, joiden avulla tavaroiden rautatie-, sisävesi- ja lyhyen matkan merikuljetusten vaikutukset ilmaistaan määrällisesti. Joissakin tapauksissa niistä saatava hyöty ei ole paljonkaan suurempi kuin yksinomaan maanteitse tapahtuviin tavarakuljetuksiin perustuvasta vaihtoehdosta saatava hyöty (ks. *liite II*). Esimerkiksi pelkästään maanteitse tapahtuvien kuljetusten ja dieseljunien, pienten proomujen tai tavanomaisia polttoaineita käyttävien, 20–23 solmun nopeudella kulkevien ro-pax-alusten välillä ei ole enää paljon eroa. Heti kun ro-pax-alukset ylittävät 23 solmun nopeuden, ympäristön kannalta olisi parempi, jos tavarat kuljetettaisiin rekka-autolla.

⁸ EACIn esittely Marco Polo -ohjelman tiedotuspäivänä 28. kesäkuuta 2012.

⁹ *Marco Polo Calculator* on automatisoitu laskentataulukko, jossa vertaillaan teoreettisia ulkoisia kustannuksia, jotka liittyvät ympäristötekijöihin (kuten ilmansaasteet, ilmastonmuutos ja melu) ja sosioekonomisiin tekijöihin (kuten onnettomuudet, ruuhkautuminen ja infrastruktuuri). Laskelmat on ilmaistu euroina tonnikipometria kohti. Vertailu tapahtuu yksinomaan maanteitse tapahtuvaan tavarankuljetukseen perustuvan ratkaisun ja vaihtoehdoisen multimodaalisen tavaraliikenteen (rautatie- ja sisävesiliikenne sekä lyhyen matkan merenkulku) välillä.

¹⁰ "Marco Polo II -ohjelmaa koskeva ennakkoarviointikertomus", Ecorys, 15. kesäkuuta 2004, s. 56: "kun uudenaikaisia rekka-auton moottoreita verrataan vanhentuneisiin moottoreihin tai laivojen suurnopeusmoottoreihin, maantieliikenne saattaa osoittautua ympäristön kannalta suotuisammaksi vaihtoehdoksi".

TARKOITUKSENMUKAISIA HANKE-EHDOTUKSIA EI OLE ESITETTY TARPEEKSI,...

- 24.** Tämän ohjelman kautta rahoitetut hankkeet ovat yksi harvoista tapauksista, joissa EU:n rahoitus on tulosperusteista. Tilintarkastustuomioistuin panee merkille, että EACIn menettelyjen avulla EU:n varat voidaan käyttää hankkeisiin, jotka täyttävät parhaiten valintakriteerit. Yleensä kuitenkin laadukkaita hankkeita ei ole esitetty tarpeeksi (käytettävissä olevat resurssit oli sidottu kokonaisuudessaan ainoastaan vuonna 2004, ks. **taulukko 2**).
- 25.** Marco Polo -ohjelmilla on siis ongelmia määrärahojen käyttöön saattamisessa. Marco Polo I -ohjelman käyttöön asetetusta 101,8 miljoonan euron rahoitustuesta maksettiin ainoastaan 41,8 miljoonaa euroa (41 prosenttia)¹¹. Marco Polo II -ohjelmalla on 450 miljoonan euron määrärahat, joista ainoastaan 77,8 miljoonaa euroa (25 prosenttia käytettävissä olleista määrärahoista) oli maksettu lähinnä ennakkomaksuina vuoden 2012 loppuun mennessä. Näin ollen on todennäköistä, että merkittävä osuus varoista jää käyttämättä, mikä ei edistä yleisten tavoitteiden saavuttamista.

¹¹ Määrään sisältyy 1,4 miljoonan euron maksut kahdelle hankkeelle, jotka toteutettiin osana katalyyttista toimea. Varojen avulla ei tuettu liikennemuotosiirtymää: EU:n varoilla rahoitettiin veturin muutostöitä ja hankkeen täytäntöönpanokertomusten laadintaa.

TAULUKKO 2

YHTEENVETO MARCO POLO -OHJELMIIN LIITTYVISTÄ HANKKEISTA JA KÄYTETTÄVISSÄ OLLEISTA, SIDOTUISTA JA MAKSETUISTA VAROISTA (KOMISSION JA EACIN AINEISTOON PERUSTUVAT TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIMEN LASKELMAT¹⁾)

	Hankkeiden määrä	Käytettävissä olevat määrärahat	Sidotut varat	Sidotettujen varojen prosentuaalinen osuus kaikista määrärahoista	Maksetut varat	Maksettujen varojen prosentuaalinen osuus kaikista määrärahoista
Marco Polo 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
Marco Polo I yhteensä	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
Marco Polo 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
Marco Polo II yhteensä	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Kaikki yhteensä	172	406,0	301,2		119,5	

¹⁾ Uusimpien, 30.12.2012 saatavilla olleiden tietojen perusteella.

...KOSKA MARKKINATILANNE JA TUEN PIIRIIN PÄÄSYN EHDOT EIVÄT KANNUSTA LIIKENTEENHARJOITAJIA KÄYTTÄMÄÄN JÄRJESTELMÄÄ

26. Markkinatilanteessa tapahtuneen muutoksen (ks. kohta 18) lisäksi merkittävä syy määrärahojen alhaiseen käyttöasteeseen on se, että tuen saaminen Marco Polo -ohjelmista on osoittautunut pitkälliseksi, riskialttiiksi, monimutkaiseksi ja kalliiksi prosessiksi:

- a) Tarkastuksen kohteina olleiden edunsaajien pääsy järjestelmään kesti keskimäärin kaksi vuotta (ensimmäisestä vastaanotetusta hankeideasta avustussopimuksen tekemiseen). Tänä aikana ehdotuspyynnön päättämisestä avustussopimusten allekirjoittamiseen kului keskimäärin yksi vuosi. Edunsaajat olivat yhtä mieltä siitä, että odotusaika oli epävakaassa toimintaympäristössä liian pitkä. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että useissa tapauksissa asiakkaat hävisivät tällä välin. Komissio ja EACI eivät antaneet yhtäläisen kohtelun ja reilun kilpailun nimissä muuttaa alkuperäisiä reittejä, kuljetettavia tuotteita tai matkan lähtöpaikkaa ja määränpäättä, joten vuosien 2003–2010 väliseltä ajanjaksolta valituista 154 hankkeesta 53 (tai 34 prosenttia) ”ei käynnistynyt tai päätettiin varhain”. Hankkeisiin liittyvien sitoumusten määrä oli 64,2 miljoonaa euroa ja maksujen määrä 3,7 miljoonaa euroa.
- b) Edunsaajat kantavat edelleen yksin täyden vastuun täydentäviin infrastruktuureihin tehdyistä investoinneista: vaikka lainsäädäntö sallii tällaisen infrastruktuurin osittaisen rahoituksen, rahoitusmekanismista saa tukea yleensä ainoastaan siirrettyjen tonnikilometrien määrän perusteella ja käytännössä ohjelmasta on täten mahdotonta osarahoittaa infrastruktuureihin tehtäviä investointeja.
- c) Liikenteenharjoittajien mielestä ohjelmaehdot ovat liian monimutkaisia päivittäisen liiketoiminnan realiteettien kannalta; tämän vuoksi monet edunsaajat turvautuivat konsultteihin asiakirjojen laadinnassa¹².
- d) Marco Polo -ohjelmiin osallistuminen on myös kallista¹³: kun laskelmissa otetaan huomioon konsortion jäsenten käyttöön asettaman henkilöstön matkakulut, konsulttipalkkiot ja edunsaajien henkilöstön henkilötyökuukausista aiheutuvat kustannukset, hakemuksen laadinnasta aiheutui tarkastuskohteina olleille 16 edunsaajalle kuluja keskimäärin 105 000 euroa.

¹² Kuudestatoista tarkastetusta hankkeesta 14 edunsaajaa eli 87 prosenttia käytti konsultteja.

¹³ Asetuksen (EY) N:o 1692/2006 johdanto-osan 4 kappaleessa ja asetuksen (EY) N:o 1692/2006 muuttamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 923/2009 (EUVL L 266, 9.10.2009, s. 1) johdanto-osan 8 kappaleessa todetaan, että oletettavasti monet pienet ja keskisuuret yritykset (pk-yritykset) osallistuvat ohjelmaan. Marco Polo -ohjelman edunsaajista ainoastaan 24 prosenttia oli pk-yrityksiä, koska ohjelmat olivat monimutkaisia, kustannukset suuria ja osarahoitukselle asetetut kynnyksarvot korkeita. (Lähde: EACIn toimittamat tiedot).

MAANTEILTÄ TOSIASIALLISTESTI POIS SIIRRETYN LIIKENTEN MÄÄRÄSTÄ EI OLE VARMUUTTA,...

- 27.** *Taulukon 1* pylväässä 4 esitetään raportoidut maantieliikenteestä pois siirretyt tavaramäärät. Tarkastuksessa ei voitu saada varmuutta kyseisten lukujen luotettavuudesta. Ensinnäkin tapauksissa, joissa oli kyse olemassa olevien palvelujen tehostamisesta, EACI oli hyväksynyt ilman minkäänlaista tarkastusta tavaramäärät, jotka ilmoituksen mukaan oli kuljetettu asianomaisella reitillä ennen kuin hanke käynnistettiin (nämä määrät vähennetään hankkeen päättyessä, jotta liikennemuotosiirtymän lisäys voidaan laskea). Toiseksi liikennemuotosiirtymien raportoituja määriä koskevissa ensimmäisissä jälkitarkastuksissa, jotka EACI sai päätökseen vasta vuonna 2011, paljastui virheitä¹⁴ ja yhdessä tapauksessa raportointi perustui nettopainon sijasta bruttopainoon.
- 28.** Tilintarkastustuomioistuimen 16:tta hanketta koskevassa tarkastuksessa kävi ilmi, että ainoastaan yhden hankkeen osalta oli ilmoitettu täsmällisesti terminaaleissa punnitut saapuvat tavaramäärät. Kuudessa tapauksessa nettopainon kirjaamiseen käytetty väline ei ollut saatavilla paikalla tehtävää testausta varten ja yhdeksässä muussa hankkeessa välinettä testatessa osoittautui, että kirjausketju ei ollut kovinkaan luotettava ja että liian suuren tukimäärän maksamisen riski oli kasvanut. Esimerkiksi yhden hankkeen kohdalla kuljetusasiakirjassa (CMR-rahtisopimuksessa¹⁵) ei ollut mainittu painoa ja eräässä toisessa hankkeessa järjestelmään kirjattu paino ei vastannut CMR-rahtisopimuksissa mainittuja painoja eikä edunsaaja ollut varma, oliko hän raportoinut EACI:lle brutto- vai nettopainot.

...TARKASTETUISTA HANKKEISTA PUOLESSA KESTÄVYYS ON VÄHÄISTÄ...

- 29.** Ei ole tarkoituksenmukaista rahoittaa kertaluonteisia toimia, jotka eivät ole kestäviä. Rahoitettavien hankkeiden odotetaan muuttuvan kannattaviksi niiden toteuttamisaikana eli viimeistään kolmen vuoden kuluessa, ja toiminnan odotetaan jatkuvan tämän jälkeen. Vaikka kestävyys mainitaan asetuksissa yhtenä rahoitusehtona¹⁶, sitä ei ole otettu avustusso-
pimuksissa huomioon eikä sitä ole tarkastettu hankkeen toteuttamisen päättymisen jälkeen.

¹⁴ EACI havaitsi ennakkotarkastuksessa yhdessä raportissa 20 prosentin virheen.

¹⁵ CMR-rahtikirja on kansainvälisessä maanteiden tavaraliikenteessä käytössä oleva asiakirja, joka perustuu ”yleissopimukseen tavarankansainvälisessä tiekuljetuksessa käytettävästä rahtisopimuksesta” (Yhdistyneiden kansakuntien yleissopimus, tehty Genevessä 19. toukokuuta 1956).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EY) N:o 1382/2003, annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003, yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma) (EUVL L 196, 28.2003, s. 1), 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, ja asetukset (EY) N:o 1692/2006, liite I.

30. Kestävyyttä on niin ikään vähentänyt vaikea toimintaympäristö erityisesti rautateiden kohdalla. Rautatiepalveluja perustaneiden edunsaajien toimintariskit ovat suuria ja toiminta on ollut vaikeaa kansallisten rautatieyhtiöiden kanssa yllättävien huoltotöiden, juna- ja satamalakojen sekä järjestelmien yhteentoimivuuden puutteen vuoksi. Yhdessä tarkastetuista hankkeista seurauksena oli, että suunnitelluista lähdistä peruuntui hankekaudella 20 prosenttia. Erään toisen hankkeen kolmantena toimintavuonna esiintyi 44 tapausta, jotka viivästyttivät toimituksia ja keskeyttivät toiminnan yli viikon ajaksi. Kolmannessa hankkeessa edunsaajan oli vaihdettava veturia neljä kertaa Romanian tuotantolaitokselta Pohjois-Italian jakelukeskukseen johtavalla reitillä.

¹⁷ "Marco Polo I -ohjelmaa koskeva arviointi", Ecorys, 7. marraskuuta 2007, kohta 3.6.

¹⁸ COM(2012) 675 lopullinen, 21. marraskuuta 2012, s. 6.

31. Monet ohjelman edunsaajista ovat täten päättäneet lopettaa hankkeensa toteuttamisen jo kauan ennen avustussopimusten päättymistä, ja monet hankkeen päättäneistä edunsaajista ovat joko lopettaneet palvelunsa tai muuttaneet merkittäväällä tavalla sen soveltamisalaa hankerahoituksen lakattua. Tilintarkastustuomioistuimen tarkastamista 16 hankkeesta kuudessa tuettu palvelu ei tarkastuksen aikaan ollut enää toiminnassa (koska tavaraliikenteen volyymi ei ollut riittävän suuri tai koska yksi kumppaneista oli vetäytynyt hankkeesta tai tehnyt konkurssin) ja kahta muuta hanketta toteutettiin edelleen, mutta pienemmässä mittakaavassa.

...JA HANKKEET OLISI KÄYNNISTETTY JOPA ILMAN EU:N RAHOITUSTA

32. Tilintarkastustuomioistuimen tarkastamista Marco Polo -hankkeista saatiin näyttöä siitä, että EU:n rahoituksen ansiosta hankkeet oli ollut mahdollista käynnistää aiemmin, palvelun soveltamisalaa oli voitu laajentaa tai investoinnista oli saatu tuottoa aikaisemmin.

33. Tarkastuksessa havaittiin kuitenkin myös vakavia merkkejä nollavaikutuksesta:

- Kuudestatoista tarkastetusta edunsaajasta 13 vahvisti, että ne olisivat käynnistäneet ja tarjonneet kuljetuspalveluja jopa ilman tukea.
- Arvioija Ecorys totesi, että suurin osa hankkeista olisi käynnistetty myös ilman tukea¹⁷.
- Ohjelmaa hallinnoiva komissio totesi uusimmassa Euroopan parlamentille ja neuvostolle laatimassaan kertomuksessa¹⁸, että 42 prosenttia edunsaajista oli todennut, että hankkeet olisi ehdottomasti käynnistetty ilman Marco Polo -varoja.

- 34.** Tätä selittävät seuraavat tekijät: i) raskaiden tavaroiden pitkän matkan kuljetukset toteutettaisiin joka tapauksessa meri-, rautatie- tai sisävesiteitse kustannussyistä varsinkin, jos tavarantoimitukset voidaan suunnitella ennakolta, ja ii) Marco Polo -rahoitus kattaa niin pienen osan kaikista hankekuluista, että sitä ei voida pitää todellisena kannustimena (tilintarkastustuomioistuimen tarkastamissa 16 hankkeessa tuki kattoi ainoastaan 2,8 prosenttia edunsaajien investoimasta määrästä).

¹⁹ "Marco Polo II -ohjelmaa koskeva ennakoarviointikertomus", Ecorys, 15. kesäkuuta 2004, luku 6.3.

JÄRJESTELMÄN PÄIVITTÄISHALLINTO ON VÄHITELLEN PARANTUNUT...

- 35.** Komissiossa sovelletun käytännön mukaan EACIn työ perustuu komission hyväksymään vuotuisen työohjelmaan. Komissio valvoo Marco Polo -ohjelmien päivittäishallintoa EACIn neljännesvuosittain laatimien kertomusten, neljännesvuosittain ja puolivuositain pidettävien koordinoitavien kokousten ja neljännesvuosittain pidettävien ohjauskomitean kokousten välityksellä. Komissiossa tätä tehtävää hoitaa täysipäiväisesti toimihenkilö, joka on säännöllisesti yhteydessä EACIn johtoon ja henkilöstöön ja joka osallistuu työkokouksiin ja tekee toisinaan käyntejä paikan päälle. EACI laatii vuotuisia toimintakertomuksia, joissa tosiasiallisia tuloksia verrataan vuotuisen työsuunnitelmaan.
- 36.** Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että EACI on ajan mittaan parantanut Marco Polo -ohjelman hankehallintoa mm. i) tiukentamalla hankkeiden valintamenettelyä, jotta varmistetaan, että ainoastaan laadukkaat hankkeet tulevat valituksi, ii) järjestämällä mahdollisten hakijoiden käyttöön helpdesk-palvelun ja sähköpostiin asiointiosoitteita, joita tarkastetut edunsaajat pitivät hyödyllisinä ja vaikuttavina, iii) vahvistamalla komission tietopohjaa analyttisillä kertomuksilla, iv) suorittamalla säännöllistä rahoitettujen hankkeiden seurantaa ja v) vähentämällä maksuviipeitä.

...MUTTA MARKKINOIDEN TARPEITA EI OLE ANALYSOITU RIITTÄVÄN HYVIN...

- 37.** Marco polo -ohjelmat on suunniteltu siten, että EU:n rahoituksella korvataan osittain uuden liikennepalvelun perustamisesta tai olemassa olevan kehittämisestä aiheutuneet huomattavat menot. Odotusarvona on, että palvelutoimintaa lisäämällä luodaan markkinakysyntää ("ylhäältä alas tarjonnan mukaan"¹⁹).

- 38.** Molempien Marco Polo -ohjelmien rakenne perustui komission ehdotukseen²⁰, joka pohjautuu kummankin ohjelman käynnistämistä edeltävistä sidosryhmien kuulemisista saatuihin tuloksiin²¹.
- 39.** Tilintarkastustuomioistuin ei kuitenkaan pidä tätä riittävänä, sillä liikenteenharjoittajat siirtyvät yksinomaan maanteitse tapahtuvasta kuljetuksesta muihin liikennemuotoihin tavallisissa markkinaolosuhteissa ainoastaan siinä tapauksessa, että olosuhteet (yleensä kulut, aika, luotettavuus, tavarantoimitusten volyymi ja terminaalien läheisyys) sitä edellyttävät. Liikennepalvelujen tukiohjelman suunnittelun onnistuminen olisi vaatinut, että olisi ensin analysoitu, miksi multimodaalista tavaraliikennettä ei luotu tai kehitetty tavallisissa markkinaolosuhteissa ja miten tällaisten palvelujen luomista tai kehittämistä mahdollisesti haittaavista tai ehkäisevistä esteistä tai rajoitteista päästään eroon.
- 40.** Vuodesta 2007 alkaen Marco Polo -ohjelmien vaikuttavuuspotentiaali on vähentynyt entisestään seuraavista ulkoisista syistä: rahoitus- ja talouskriisi on vähentänyt koko kuljetusvolyymiä (ks. kohta 18), ja kansallisten rautatieyhtiöiden päätökset lopettaa yhden vaunun kuljetukset sisäisten kustannusten takia on vaikuttanut välittömästi siten, että pienempien yritysten on ollut pakko siirtyä multimodaalisista toimituksista takaisin yksinomaan maanteitse tapahtuvaan kuljetukseen. Lisäksi hiljattain hyväksytyjen säädösten²² vuoksi odotettavissa on nyt käänteinen liikennemuotosiirtymä (laivaliikenteestä maantieliikenteeseen).

...JA KORJAAVIA TOIMIA OLISI VOITU TOTEUTTAA AIKAISEMMIN

- 41.** Yhdessä vuoden 2007 arviointikertomuksessa²³ mainittiin useita ensimmäiseen Marco Polo -ohjelmaan liittyviä ongelmia: raja-arvot eivät ole asianmukaisia, tonnikilometrejä koskevat säännöt eivät ole joustavia ja hankehakemusten toimittamista ja valintaa sekä hankesopimusten tekoa koskevat säännöt ovat epäselviä ja monimutkaisia. Komissio oli kuitenkin hanke- ja ohjelmavalvontansa ansiosta tietoinen hankkeiden täytäntöönpanoviipeistä sekä vaikeuksista saavuttaa tavoitteet aikaisemmin (maaliskuusta 2006 alkaen).

²⁰ KOM(2002) 54 lopullinen, 4. helmikuuta 2002.

²¹ "Marco Polo II -ohjelmaa koskeva ennakoarviointikertomus", Ecorys, 15. kesäkuuta 2004, luvut 2 ja 7.

²² Tavarantoimitusten polttoainekulut kasvavat huomattavasti vuodesta 2015 alkaen syyskuussa 2012 hyväksytyjen uusien rikkipitoisuussääntöjen ja uusien yleisten rikkipitoisuuden raja-arvojen vuoksi. Tämä palauttaa osan laivoilla suoritetuista tavarakuljetuksista maanteille. *Lähde:* Euroopan meriturvallisuusvirasto (EMSA), tekninen raportti, 13.12.2010 ja KOM(2011) 439 lopullinen, 15. heinäkuuta 2011.

²³ "Marco Polo I -ohjelmaa koskeva arviointi", Ecorys, 7. marraskuuta 2007.

- 42.** Vuoden 2008 vaikutusarvioinnissa²⁴ tarjottiin useita eri vaihtoehtoja ohjelmien parantamiseksi: oikeudellisen perustan täysimittainen tarkistaminen, ohjelman toteutuksen päättäminen tai Marco Polo II -ohjelman muuttaminen. Ohjelman houkuttavuutta lisättiin rajaamalla komission ehdotus Marco Polo II -ohjelmaa koskeviin määräraha- ja teknisiin tarkistuksiin²⁵ (esim. kaksinkertaistetaan tukimäärä, otetaan tyhjät kontit ja ajoneuvojen paino huomioon tukikelpoisessa tavaramäärässä, alennetaan raja-arvoja ja tehdään järjestelmästä joustavampi). Näillä toimenpiteillä ei kuitenkaan korjattu edellä mainittuja merkittäviä ohjelmapuutteita.
- 43.** Komissio ei myöskään arvioinut perusteellisesti jäsenvaltioiden multimodaalisuutta tukevia kansallisia järjestelmiä oppiakseen niistä jotain Marco Polo -ohjelmien mahdollista uudelleenlaatimista silmällä pitäen. Tilintarkastustuomioistuimien katsoo, että kansallisista ohjelmista voitaisiin oppia, miten kysyntää lisätään hallinnollisen taakan pysyessä pienenä suorittamalla kertamaksuja suoraan niille maantieliikenteen harjoittajille, jotka päättävät siirtää rekkansa tai konttinsa maantieliikenteestä laivatai rautatieliikenteeseen (esim., "Ecobonus" tai "Ferrobonus" Italiassa²⁶). Yhdessä maassa (Itävalta) kansallisilla järjestelmillä myös edistetään infrastruktuuriin tehtäviä investointeja: tuen laskentaperustana on odotetun liikennemuotosiirtymän suhde tosiasiallisesti siirrettyyn volyymiin.

²⁴ SEC(2008) 3022, 10. joulukuuta 2008, vaihtoehto C.

²⁵ Asetus (EY) N:o 923/2009.

²⁶ Italian viranomaisilla oli kummankin ohjelman hallinnointiin käytössä 235 miljoonan euroa talousarviomäärärahoja (joista oli maksettu 193,5 miljoonaa euroa; käyttöaste oli 82,3 prosenttia), 15 kokoaikaista työntekijää ja kuluja vain 970 000 euroa vuodessa. Täten hallinnollisten kulujen osuus ohjelman kokonaisbudjetista oli 1,2 prosenttia.

PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

- 44.** Marco Polo -ohjelmat ovat osa liikennepoliittista tavoitetta, jonka tarkoituksena on kehittää yksinomaan maanteitse tapahtuvalle EU:n tavarakuljetukselle vaihtoehtoisia kuljetustapoja. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että ohjelmat eivät olleet vaikuttavia: i) tavoitteista saavutettiin vain erittäin pieni osa; ii) ohjelmien vaikutus tavarakuljetusten siirtämisessä pois maanteiltä jäi vähäiseksi, ja iii) ei ole tietoa, jonka avulla voitaisiin arvioida oletettuja hyötyjä tavarakuljetusten ympäristöhaittojen vähentymisestä, ruuhkien vähentymisestä ja liikenneturvallisuuden paranemisesta.
- 45.** Ohjelmassa käytetyn maksumekanismin myötä EU:n tuki oli tulosperusteista ja hankkeista oli yleensä hyötyä laajemminkin. Tarkoituksenmukaisia hanke-ehdotuksia ei kuitenkaan esitetty tarpeeksi, koska markkinatilanne ja toimintaympäristöön kohdistuvat ehdot (menettelyjen pituus, riskit, monimutkaisuus ja hallinnolliset kulut) eivät kannusta siihen. Lisäksi i) ei ole selvyyttä siitä, minkä verran liikennettä on tosiasiallisesti siirretty pois maanteiltä, ii) useissa tapauksissa rahoitettujen palvelujen (hankkeiden) soveltamisalaa supistettiin merkittävästi tai ne lakkautettiin, ja iii) kävi ilmi, että monet hankkeet olisi käynnistetty ilman EU:n rahoitustakin.
- 46.** Ohjelmien päivittäishallinto on parantunut ajan mittaan. Muun muassa asianmukaisella hankevalintamenettelyllä varmistetaan, että valituksi tulee ainoastaan laadukkaita hankkeita. Komission tekemä markkina-analyysi ei ollut kuitenkaan riittävä menestymismahdollisuuksien arvioimiseen. Komissio ei myöskään ottanut huomioon viimeaikaista kehitystä eikä toteuttanut korjaavia toimia oikea-aikaisesti puuttuakseen ohjelman vaikuttavuusongelmaan.

SUOSITUKSET

Neuvoston, Euroopan parlamentin ja komission olisi

- a) harkittava EU:n rahoituksen lakkauttamista sellaisille tavarakuljetuspalveluille, jotka perustuvat samankaltaiseen suunnitteluun ("top-down supply-push") kuin Marco Polo -ohjelmat, koska se johti erityisesti tässä kertomuksessa yksilöityihin puutteisiin (markkinakysyntä oli riittämätöntä, tavoitteiden saavuttamisesta ei ole näyttöä, hallinnollinen rasite on suuri, kestävyys on heikko ja nollavaikutusta esiintyy)
- b) asetettava tällaisten hankkeiden mahdollisen jatkamisen ehdoksi ennakoarviointi, josta käy ilmi mahdollisesti saatavan EU:n lisäarvon määrä. Niin ollen liikenteenharjoittajien kysyntäpotentiaalista olisi tehtävä tarkka markkina-analyysi ja otettava huomioon samankaltaisten kansallisten tukijärjestelmien parhaat käytännöt. Ainoastaan siinä tapauksessa, että arviointi osoittaa, että EU:n toiminta on tässä yhteydessä tarkoituksenmukaista, komission olisi erityisesti

- i) asetettava realistisia tavoitteita maantieliikenteestä pois siirrettäville tavaramäärille; arvioitava säännöllisesti ohjelman tuotoksia ja tuloksia ja ryhdyttävä pikaisesti korjaaviin toimiin, jos asetettuihin tavoitteisiin nähden ilmenee puutteita
- ii) tehtävä EU:n rahoituksesta tulosperusteinen (esim. pro rata -maksut kirjatusta maantieliikenteestä pois siirretyistä määristä)
- iii) arvioitava infrastruktuurin ja välineistön tukemisen tarvetta, rajoituksia ja ehtoja, jotta riski jaetaan niiden liikenteenharjoittajien kanssa, jotka luovat multimodaalista tavaraliikennettä lisääviä rakenteita
- iv) toteutettava edelleen tehokkaita toimenpiteitä, joiden avulla päästään teknisistä, operatiivisista ja infrastruktuuriin liittyvistä esteistä, jotka voisivat heikentää hankkeiden vaikuttavuutta esim. rajat ylittävän rautatieliikenteen osalta
- v) varmistettava, että rahoitettujen toimien tuloksellisuudesta on saatavilla riittävästi näyttöä
- vi) lyhennettävä hankkeiden valintaan ja sopimuksentekoon tarvittava aika mielellään kuuteen kuukauteen
- vii) asetettava välttämättömäksi ehdoksi, että hankkeen on oltava kestävä ainakin hankkeen päättämistä seuraavien kolmen vuoden ajan
- viii) käsiteltävä nollavaikutusilmiötä hankearvioinnin yhteydessä.

Tilintarkastustuomioistuimen II jaosto on tilintarkastustuomioistuimen jäsenen Harald NOACKIN johdolla hyväksynyt tämän kertomuksen Luxemburgissa 24. huhtikuuta 2013 pitämässään kokouksessa.

Tilintarkastustuomioistuimen puolesta



Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA
presidentti

TIETOJA OTOKSEEN POIMITUISTA HANKKEISTA

Tarkastetut hankkeet	Ehdotus-pyyntö	Maa	Lyhyt kuvaus hankesisällöstä
MP I			
AIN	2003	Belgia	Intermodaalisen proomu- ja rautatieliikenteen parantaminen Antwerpenin satamaan/satamasta: lisätään olemassa olevien palvelujen liikennöintiä tai käynnistetään uusia palveluja Antwerpenin kehätien suunnitelluista kunnostustöistä aiheutuvien ruuhkien varalta.
DUE LOKO-MOTION	2003	Saksa	Kiskokulkuneuvojen kuljetus matkan alkupisteestä määränpäähän ja yhteentoimiva eri maiden kautta tapahtuva kiskokulkuneuvojen kuljetus ilman pysähdyksiä uusilla eri verkoissa toimivilla vetureilla Münchenin (Riem, Saksa) ja Cervignano del Friulin (Italia) välillä toimivaa kokojuna-palvelua varten.
BRIDGE OVER EUROPE	2004	Alankomaat	Multimodaalinen (lyhyt merimatka/juna/maantie) yhteys Iberian niemimaahan; painopiste on 45 jalan konttien tarvikkeissa ja varusteissa. Yhteys tarjoaa taloudellisesti kannattavan ja kustannustehokkaan vaihtoehtoon etelä-pohjoinen-etelä-maantiekuljetukselle perävaunulla.
BASS	2005	Saksa	Meriliikenteen osuuden lisääminen suhteessa koko tavaraliikennemäärään yhtäältä Länsi- ja Keski-Euroopan välillä sekä toisaalta Baltian maiden ja Itsenäisten valtioiden yhteisön välillä.
NEPOL EXPRESS	2005	Saksa	Säännöllisen aikataulun mukainen junayhteys Rotterdamin (Alankomaat) ja Poznan-Franowon (Puola) välille.
LUNA	2006	Italia	Yhdistetty rautatieyhdyshäily, joka yhdistää Italian, Saksan ja Skandinavian markkinat Sveitsin kautta.
RAIL	2006	Belgia	Kaksi rautatiereittiä: reitti Golbeyn/Golbeysta (Ranska) ja reitti Pohjois-Espanjaan/Pohjois-Espanjasta (Tarragona/Barcelona) Le Bouloun (Ranska) rautatie-/maantieterminaalien kautta. Reitit on yhdistetty toisiinsa rautatiesolmun avulla.
LORRY RAIL	2006	Luxemburg	Pohjoisen ja etelän yhdistävä intermodaalinen rautatieyhteys erillisten perävaunujen kuljetukseen Bettembourgin (Luxemburg) ja Le Bouloun (Perpignan) rautatieterminaalien välillä erityisteknologian avulla.

Tarkastetut hankkeet	Ehdotuspyyntö	Maa	Lyhyt kuvaus hankesisällöstä
MP II			
GULF-STREAM	2007	Ranska	Suora meriyhteys Poolen (Yhdistyneen kuningaskunnan etelärannikko) ja Santanderin (Pohjois-Espanja) välille rekka-autoille, jotka eivät voi ajaa läpi Ranskan, koska Ranskan mannermaalla on viikonloppuna voimassa ajokielto.
ITABEL EXPRESS	2007	Italia	Säännöllinen kokojunayhteys Pescaraasta (Keski-/Etelä-Italia) Mecheleniin (Belgia) kodinkoneille.
SIRIUS 1	2007	Ranska	Hanke, jonka avulla vettä toimitetaan Ranskan tuotantolaitokselta junalla Saksan markkinoille.
VIKING RAIL	2007	Saksa	Saksan ja Ruotsin välinen rautatieyhteys, joka yhdistää Saksassa sijaitsevat autonosien toimittajat Göteborgin tuotantolaitokseen.
EURO-REEFER RAIL	2008	Alankomaat	Rautatiepalvelu maitotuotteiden ja muiden pilaantuvien tuotteiden jäähdytyskonttikuljetukseen; päivittäiset lähdöt Genkistä (Belgia) Busto Arsizioon (Italia); Zabrzea (Puola) Salzburgiin (Itävalta) sekä Piacenzaan ja Padovaan (Italia); Busto Arsiziosta (Italia), Slawkowista (Puola) ja Budapestistä (Unkari) Zeebruggeen (Belgia); Münchenistä (Saksa) Duisburgiin (Saksa); ja Hernesta (Saksa) Norrköpingiin (Ruotsi).
KTS	2008	Italia	Kokojuna, joka yhdistää tuotantolaitokset Saksassa, Slovakiassa ja Romaniassa jakelukeskukseen San Vito al Tagliamentossa (Italia).
OFE	2008	Belgia	Säännöllinen rautatiekäytävä konteille Zeebruggesta ja Antwerpenistä (Belgia) Ottmarsheimiin (Ranska).
SCADAE	2008	Italia	Suora yhteys Adrianmeren satamista – Koper (Slovenia), Venetsia, Ravenna ja Ancona (Italia) – Thessalonikiin (Kreikka), Istanbuliin ja Izmiriin (Turkki).

MARCO POLO CALCULATOR -KERTOIMIEN AJALLINEN VERTAILU¹

Liikenne- muoto	Alatyypit	Vuoden 2003 ehdotus- pyyntö ²	Vuoden 2004 ehdo- tuspyyntö ³	Vuoden 2011 ehdotuspyynnön osalta ainoastaan liikennemuotosiirtymä ⁴			
Maantie		0,024	0,035	0,018			
Rautatie	Diesel	0,012	0,015	0,015			
	Sähkö			0,004			
Sisävesi- väylät	1 000–1 500 tonnia	0,005	0,010	0,014			
	1 500–3 000 tonnia (sekä seka/ tuntematon)			0,013			
	>3 000 tonnia			0,010			
				Perinteinen polttoaine ⁵	Nesteytetty maakaasu (LNG)	Pesu merivedellä	Pesu makealla vedellä
Lyhyet merimatkat	Yleinen/ irtolasti	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Konttialus			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro-pax-alus (< 17 kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro-pax-alus (17–20 kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro-pax-alus (20–23 kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro-pax-alus (> 23 kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Lähde: Tilintarkastustuomioistuin on koonnut Euroopan komissiolta/kilpailukyvyn ja innovoinnin toimeenpanovirastolta saamansa tiedot.

² Lähde: vuoden 2003 ehdotuspyyntö (EUVL C 245, 11.10.2003, s. 52).

³ Lähde: vuoden 2004 ehdotuspyyntö (EUVL C 255, 15.10.2004, s. 8).

⁴ Ks. vuoden 2011 ehdotuspyyntö (EUVL C 309, 21.10.2011, s. 12).

⁵ Kertoimet pienenevät edelleen, jos käytetään vähärikkistä polttoainetta.

KOMISSIION VASTAUKSET

TIIVISTELMÄ

III.

Marco Polo -ohjelmat ovat edistäneet merkittävästi liikennemuotosiirtymää. Marco Polo -ohjelmien tavoitteena on tarjota pienimuotoisia kannustimia tavaraliikenteen siirtämiseksi maanteiltä intermodaalisiin järjestelmiin, jotka ovat tieliikennetkaisuja monimutkaisempia ja hankalamminkin toteutettavissa. Jo päättyneen Marco Polo I -ohjelman (MP I) avulla saavutettu liikennemuotosiirtymä oli 22 miljardia tonnikiilometriä, ja ohjelman määrärahojen käyttöaste oli 41 prosenttia. Marco Polo II -ohjelman (MP II) tulokset eivät ole vielä saatavilla, koska sen toteuttaminen on yhä kesken.

MP I -ohjelman tärkein määrällinen tavoite oli "siirtää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoitu vuotuinen kasvu ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin". MP II -ohjelman avulla on tarkoitus siirtää "huomattava osa" tuosta kasvusta.

Lainsäätäjien Marco Polo -ohjelmille myöntämä kokonaistalousarvio oli pieni (MP I -ohjelman määrärahojen osuus oli vain 0,01 prosenttia ja MP II -ohjelman määrärahojen osuus noin 0,05 prosenttia unionin talousarviosta) ja ohjelmat olivat suppeita Euroopan unionin liikennealan merkitykseen verrattuna. Näin ollen komissio ei odottanut suuria muutoksia eri liikennemuotojen välisessä tasapainossa unionin tasolla.

Marco Polo -ohjelmien tuloksia voidaan arvioida määrällisesti liikennemuotosiirtymän perusteella. Marco Polo Calculator -laskentataulukon (tilintarkastustuomioistuinten huomautusten alaviite 9) avulla voidaan arvioida ohjelmien tuottamia ympäristöhyötyjä sekä ulkoisia kustannussäästöjä. Tämä on Marco Polo -ohjelmien erityispiirre.

IV.

Marco Polo -ohjelmissa sovelletaan poikkeuksellista mekanismia, jossa rahoitus on tulospäätteistä. Näin ollen ohjelmien yleiset tavoitteet ja saavutettu liikennemuotosiirtymä vaikuttavat suoraan ohjelmien määrärahoihin.

Ohjelmien tavoitteena on löytää tasapaino varainhoitoasetuksessa säädettyjen vaatimusten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston Marco Polo -ohjelmien perustamisasetuksissa säättämien rahoitussääntöjen sekä yritysten tarpeiden välille. Ohjelmien pääsyvaatimukset suunniteltiin siten, että ne mukailevat ohjelmien tulospäätteisuutta ja varmistavat asianmukaisen hallinnollisen valvonnan. Pääsyvaatimuksia tarkistettiin ja muutettiin kesken ohjelmakauden ohjelmiin pääsyn helpottamiseksi.

KOMISSIION VASTAUKSET

Marco Polo -hankkeet kärsivät suuresti talouskriisistä. Tämä on yksi syy siihen, että ohjelmasta tuettujen hankkeiden määrä jäi toivottua pienemmäksi.

Kilpailukyvyn ja innovoinnin toimeenpanovirasto (EACI) otti vuonna 2010 käyttöön täydentävät tarkastuslausunnot, jotka lisäsivät varmuutta Marco Polo -hankkeiden avulla saavutetun liikennemuotosiirtymän määrästä. Tämä oli yksi ohjelmakauden aikana tehdyistä korjauksista.

Komissio on sitä mieltä, että rahoitusta saaneet liikennepalvelut olivat riittävän kestäviä. Marco Polo -ohjelmia koskevat ulkoiset arvioinnit (Ecorys 2007 ja Europe Economics 2011) osoittavat, että suurin osa (Europe Economicsin arvioinnin mukaan 72 prosenttia) palveluista jatkuu jossain muodossa myös rahoitussopimuksen päättymisen jälkeen (eli ne ovat sopeutuneet markkinaolosuhteiden muuttumiseen).

Edunsaajien mukaan MP-ohjelmista myönnetty tuki mahdollisti sen, että hankkeet voitiin käynnistää aiemmin ja laaja-alaisempina.

V.

Komissio esittää seuraavat huomautukset:

- 1) MP I -ohjelmasta tehtiin asianmukainen markkinatutkimus julkisen kuulemisen yhteydessä ja MP II -ohjelmasta tehtiin ennakoarviointi vuonna 2004.
- 2) Ohjelmia muutettiin ja mukautettiin tarvittaessa ja oikea-aikaisesti niistä saadun palautteen perusteella kesken ohjelmakauden¹.
- 3) Korjaustoimenpiteet toteutettiin oikea-aikaisesti sekä tavanomaisia käytäntöjä ja menettelyjä noudattaen.

¹ Tätä varten annettiin asetukset (EY) N:o 1382/2003, 1692/2006 ja 923/2009 sekä tehtiin useita muutoksia kyseisten asetusten sallimissa rajoissa.

VI.

Komissio ottaa tämän suosituksen huomioon.

Erityiskertomuksessa mainittujen "puutteiden" osalta komissio palauttaa mieliin kantansa vastauksissa kohtiin 15, 16, 26, 27, 31 ja 33.

Komissio on tietoinen siitä, että Marco Polo -ohjelmassa oli useita puutteita. Komissio kuitenkin katsoo, että MP-ohjelmien ansiosta Euroopan liikennealalla on voitu testata innovatiivisia ratkaisuja ja liikenteestä on onnistuttu siirtämään huomattava osa unionin ruuhkaisilta maanteiltä muihin liikennemuotoihin määrärahojen vähäisyydestä huolimatta (rahoitusosuus 0,01–0,05 prosenttia EU:n talousarviosta).

Komissio on sitä mieltä, että unionin tukea voitaisiin jatkossa myöntää innovatiivisille tavaraliikennepalveluille EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden (yhdenmetyt intermodaalisen järjestelmän käyttöönotto, ruuhkien helpottaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, innovatiivisten ratkaisujen kehittäminen ja uusien markkinoiden ja teknologioiden luominen) toteuttamiseksi ja niistä hyötyvien unionin kansalaisten etujen palvelemiseksi parhaalla mahdollisella tavalla.

Marco Polo III -ohjelmalle ei ole ehdotettu erityistä rahoitusasetusta ohjelmakaudelle 2014–2020, vaan tavaraliikennepalvelujen yleinen tukikehys sisältyy komission vuonna 2011 antamiin ehdotuksiin Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevista uusista suuntaviivoista sekä Verkkojen Eurooppa -välineestä.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien suuntaviivojen sisältämään yleiseen kehykseen kuuluvien tavaraliikennepalvelujen alalla voidaan suunnitella uusia yksityiskohtaisia toimia vain erityisen ennakoarvioinnin jälkeen. Siihen on liitettävä myös asianmukainen markkinatutkimus, ja siinä on otettava asianmukaisesti huomioon kansallisista tukiohjelmista saadut kokemukset ja ohjelmien hyvät käytännöt. Tilintarkastustuomioistuimen suositus otetaan tässä huomioon.

Lainsäätäjät kuitenkin päättävät lopullisesti järjestelmän tulevasta kehiksestä monivuotisen rahoituskehiksen, Verkkojen Eurooppa -välineen sekä Euroopan laajuisten liikenneverkon yhteydessä.

KOMISSIION VASTAUKSET

HUOMAUTUKSET

14.

”Merkittävästä alisuoriutumisesta” komissio huomauttaa, että ohjelmien tuloksia tarkasteltaessa pitäisi huomioida myös markkinoilla tapahtuneet muutokset sekä talouskriisistä johtuvat haasteet. Taulukossa 1 esitettyjen lukujen perusteella Marco Polo I -ohjelman (eli ennen talouskriisiä toteutetun ohjelman) tavoitteet vastasivat liikennealalla arvioituja markkinaosuuksia (sovittuja siirtymiä). Myös Marco Polo II -ohjelmassa sovittu siirtymä vastaa huomattavalla osin ennakoitua kasvua, joka oli 20,5 miljardia tonnikilometriä. Taulukon 1 perusteella voidaan todeta, että Marco Polo II -ohjelman ensimmäiseksi vuodeksi sovittu siirtomäärä on suurempi kuin 20,5 miljardia tonnikilometriä.

15.

MP I -ohjelman ansiosta tavaraliikennettä saatiin siirrettyä 22,1 miljardia tonnikilometriä unionin maanteiltä muihin liikennemuotoihin. Komissio pitää tätä merkittävänä saavutuksena erityisesti siksi, että määrärahoista käytettiin vain 41 prosenttia.

Koska suurin osa hankkeista jatkuu rahoituskauden päättyttyä, on todennäköistä, että liikennemuotosiirtymän määrä kasvaa edelleen tai liikennettä onnistutaan välttämään vielä enemmän (katso vastaus kohtaan 31).

Ohjelmaan liittyi myös muita saavutuksia: Marco Polo -laskentataulukon (ks. tilintarkastustuomioistuimen huomautusten alaviite 9) perusteella 22,1 miljardin tonnikilometrin liikennemuotosiirtymä on tuottanut 434 miljoonan euron arvosta ympäristöhyötyjä ja ulkoisia kustannussäästöjä. Kun tätä tulosta verrataan liikennemuotosiirtymää koskeville hankkeille myönnettyihin määrärahoihin (32,6 miljoonaa euroa), jokainen maksettu euro on komission laskujen mukaan tuottanut jopa 13,3 euron arvosta ympäristöhyötyjä.

16.

Tilintarkastustuomioistuimen mukaan vuotuisiin hankeehdotuspyyntöihin ”ei saatu riittävästi vastauksia”. Tässä yhteydessä komissio pyytää huomioimaan, että vuonna 2008 puhjennut talouskriisi on vaikuttanut yritysten toimintaan kielteisesti. Intermodaaliset liikenne-ratkaisut ovat myös monimutkaisempia kuin yksinomaan tieliikenteeseen perustuvat tavaraliikennejärjestelmät. Monimutkaisen hankkeen käynnistäminen jyrkästi heikenevässä taloustilanteessa tarkoittaa ylimääräisen riskin ottamista. Näin ollen ohjelmat eivät ole houkutelleet siinä määrin osallistujia kuin ennen kriisiä oletettiin. Toisaalta intermodaalisen tavaraliikennejärjestelmän tukeminen ei ole menettänyt merkitystään ja Marco Polo -ohjelmien poliittiset tavoitteet pätevät edelleen.

Yhteinen vastaus kohtiin 19 ja 20

Komissio ei odottanut eri liikennemuotojen välisen tasapainon muuttuvan unionin tasolla, koska MP-ohjelmien määrärahat olivat niin vaatimattomat:

- MP I: 102 miljoonaa euroa, eli noin 0,01 prosenttia Euroopan unionin talousarviosta rahoituskaudella 2000–2006
- MP II: 450 miljoonaa euroa, eli noin 0,05 prosenttia Euroopan unionin talousarviosta rahoituskaudella 2007–2013.

Lainsäätäjien hyväksymän soveltamisalan mukaisesti MP I -ohjelmassa voitiin siirtää maanteiltä muihin liikennemuotoihin vain ”maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoitu vuotuinen kasvu” (joka oli todellisuudessa suurempaa kuin mitä oli ennakoitu) ja MP II -ohjelmassa ”huomattava osa maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoidusta vuotuisesta kasvusta”.

Näin ollen komissio katsoo, että ohjelmien erityistavoitteisiin liittyvät saavutukset olivat merkittäviä.

23.

Eurostat ei kerää maantieruuhkia koskevaa tietoa, eikä kyseinen toimi ole mukana vuotuisessa tilasto-ohjelmassa. Tieliikenneonnettomuuksien osalta neuvosto päätti vuonna 1993 tieliikenneonnettomuuksia koskevan yhteisön tietokannan (Community database on road accidents, CARE) perustamisesta². Eurostatin vuotuinen taulukko tieliikenneonnettomuuksista on kattava.

Marco Polo Calculator -laskentataulukossa esitetystä tiedosta komissio on sitä mieltä, että taulukko oli juuri niin hyvä kuin sen perustana olevat menetelmät ja saatavilla olevat tiedot mahdollistivat. Lisäksi taulukkoa päivitettiin välittömästi sen jälkeen, kun komissio oli päättänyt ulkoisia kustannuksia koskevasta arviointimenetelmästä³.

² Neuvoston päätös 93/704/EY (EYVL L 329, 30.12.1993, s. 63).

³ Vuonna 2008 laadittu käsikirja kuljetusalan ulkoisista kustannuksista sekä tiedonanto ympäristöystävällisempää liikennettä koskevasta paketista.

KOMISSIION VASTAUKSET

Komissio arvioi, että ympäristöhyötyjen alalla ohjelmien todellinen vipuvaikutus on 13 euroa jokaista käytettyä euroa kohti. Lisäksi on pantava merkille seuraavat seikat:

- Tieliikenteestä on tullut koko ajan puhtaampaa, mutta myös muiden liikennemuotojen teknologia on kehittynyt. Vanhojen ja uusien kertoimien välinen ero johtuu tieliikenteen suorituskyvyn paranemisen ohella myös siitä, että laskentataulukon menetelmää tarkistettiin vuoden 2008 jälkeen (esimerkiksi hiilidioksidin hinta, aluksen tyyppi, käytetyt polttoaineet, uusi teknologia sekä sähkö- ja dieseljunien erot huomioitiin aiempaa paremmin).
- Joitain kustannuskertoimia (kuten menetettyihin mahdollisuuksiin liittyviä kustannuksia tieliikenneinfrastruktuurille) ei otettu mukaan laskentataulukkoon, koska niiden arvioinnissa ja käytännön toteutuksessa ilmeni teknisiä ongelmia.

Vaikka tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen välinen ero on kaventunut, tavarankuljetus muulla tavoin kuin rekoilla maanteitä pitkin on yhä yleisesti ottaen ympäristöystävällisempää. Laskentataulukon perusteella vain yhden liikennemuodon tulokset ovat maantieliikennettä huonommat.

Näin ollen komissio katsoo, että laskentataulukko osoittaa hyvin MP-ohjelmien tuottamat ympäristöhyödyt.

25.

Rahoitus- ja talouskriisi on yksi merkittävimmistä tekijöistä, jotka ovat hankaloittaneet ohjelmiin osallistumista ja vaikuttaneet haitallisesti Marco Polo -hankkeiden käynnistämiseen ja toteuttamiseen. Tämän seurauksena myös määrärahojen käyttöaste on jäänyt aiottua pienemmäksi.

Lisäksi tiedetään, että MP-rahoituksen ansiosta jotkut hankkeet ovat tuottaneet tuloksia tai saavuttaneet kannattavuustason nopeammin kuin mitä rahoitushakemuksissa oli arvioitu. Koska hankkeita ei voida rahoittaa ohjelmista enempää kuin rahoituskauden kokonaistappioita vastaavalla summalla (voiton tuottamisen kieltävä sääntö, katso myös kohta 5), joillekin edellä mainituille hankkeille myönnettyjä tukia alennettiin tai tuki jopa peruttiin kokonaan. Vaikka tilanne on sinänsä myönteinen, se laskee osaltaan käytettävissä olevien määrärahojen käyttöastetta.

26. a)

Komissio ei voi vaikuttaa siihen, miten paljon aikaa hakijat tarvitsevat hanke-ehdotuksen laatimiseen, eikä tätä pitäisi huomioida ehdotusten käsittelyyn kuluvan ajan laskennassa.

Koska hakemusten käsittelyaikaa koskeva tunnusluku on tärkeä, ohjelmien menettelyjä yksinkertaistettiin (muutosasetus (EY) N:o 923/2009). Tämä ansiosta käsittelyaika lyheni (ja oli 209 päivää vuonna 2011).

Jos hankkeiden muuttaminen sallittaisiin joissakin hankkeissa, muita hankkeita kohdeltaisiin epätasa-arvoisesti. Tämä koskisi erityisesti sellaisia hankkeita, joille ei haettu tukea lainkaan tai jotka katsottiin tukikelvottomiksi. Yhtäläinen kohtelu ja reilun kilpailun varmistaminen ovat perusperiaatteita Marco Polo -ohjelmien hallinnoinnissa.

Sellaisten hankkeiden määrästä, jotka "eivät käynnistyneet tai jotka päätettiin varhain", voidaan todeta, että Marco Polo -ohjelmat ovat markkinavetoisia. Markkinaolosuhteet ja talousilmapiiri vaikuttavat siten merkittävästi hankkeiden onnistumiseen. Koska intermodaaliset liikenneratkaisut ovat monimutkaisempia kuin yksinomaan tieliikenteeseen perustuvat liikennejärjestelmät, ohjelmat ovat olleet erityisen alttiita talouskriisin vaikutuksille. Kriisi on yksi tärkeimmistä syistä niin monen hankkeen epäonnistumiseen.

26. b)

Asetuksessa (EY) N:o 1382/2003 ja alkuperäisessä asetuksessa (EY) N:o 1692/2006 säädettyihin katalyyttisiin toimiin sovelletut säännöt mahdollistivat sen, että osa täydentävään infrastruktuuriin ja operatiivisiin laitteisiin liittyvistä kuluista voitiin korvata suoraan (esimerkiksi Excite- ja Ocrä-hankkeet).

Asetuksessa (EY) N:o 923/2009 yksinkertaistettiin rahoitussääntöjä kaikkien toimien osalta kolmen tekijän huomioimiseksi: liikennemuotosiirtymätoimet / liikenteen välttämistoimet (yhteisiä oppimistoimia lukuun ottamatta), tukikelpoiset kustannukset sekä kokonaistappiot rahoituskaudella.

Näin ollen sijoittaja kantaa pääosin infrastruktuuriin tehtäviin investointeihin liittyvän riskin, kun aiemmin edunsajalle voitiin korvata osa tukikelpoisen hankkeen infrastruktuuriin liittyvistä kuluista.

KOMISSIION VASTAUKSET

26. c)

Ohjelmien tavoitteena on löytää tasapaino varainhoitoasetuksessa säädettyjen vaatimusten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston Marco Polo -ohjelmien perustamisasetuksissa säätämien rahoitussääntöjen sekä yritysten tarpeiden välille.

26. d)

Yritykselle koituu hankesuunnittelusta olennaisia kustannuksia silloinkin, kun yritys ei saa julkista tukea. Uuden hankkeen käynnistäminen vaatii yleensä aina jonkin verran investointeja (jotka kohdistuvat esimerkiksi organisaatioon tai hankkeen hallinnointiin).

27.

EACI otti vuonna 2010 käyttöön täydentävät tarkastuslausunnot, jotka lisäsivät varmuutta Marco Polo -hankkeiden avulla saavutetun liikennemuotosiirtymän määrästä. Komissio on tietoinen siitä, että uudet säännöt asettivat edunsaajille lisävaatimuksia ja kasvattivat heille koituvaa hallinnollista taakkaa.

Komissio ilmoitti vuotuisessa toimintakertomuksessaan, että MP I -ohjelman jäännösvirhetaso oli 1,9 prosenttia ja MP II -ohjelman 2,9 prosenttia.

29.

Koska Marco Polo -hankkeet ovat luonteeltaan erityisiä (kaupallisia toimia), kestävyysnäkökohdat huomioidaan asianmukaisesti hanke-ehdotusten arvioinnin yhteydessä (osana hankkeen uskottavuus- ja toteutettavuusanalyysia). Jos säännöt (esimerkiksi säännöt, joiden mukaan hankkeen kestävyys on tuen maksamisen ehtona) olisivat tiukempia, niiden toteuttaminen ja valvonta olisi miltei mahdotonta ja jotkut hakijat päättäisivät varmasti jäädä ohjelman ulkopuolelle markkinaolosuhteiden muutoksiin liittyvän liiketoimintariskin lisääntymisen takia.

30.

Tämä osoittaa selvästi, että liiketoimintaympäristö on Marco Polo -ohjelmista rahoitettavien hankkeiden kannalta hyvin hankala ja että kestävyysnäkymien suhteen omaksuttu lähestymistapa on asianmukainen.

Lisäksi tämä havainto tuo esiin sen, että Marco Polo -ohjelmien tavoitteena on tarjota pienimuotoisia kannustimia, jotta suhteessa helpoista, edullisista ja riskittömistä tie-liikenneratkaishuista siirryttäisiin intermodaaliin järjestelmiin, jotka ovat monimutkaisempia ja vaikeammin toteutettavissa.

31.

Marco Polo -ohjelmia koskevat ulkoiset arvioinnit (Ecorys 2007 ja Europe Economics 2011) osoittavat, että suurin osa (Europe Economicsin arvioinnin mukaan 72 prosenttia) palveluista jatkuu jossain muodossa myös rahoitussovimuksen päättymisen jälkeen (eli ne ovat sopeutuneet markkinaolosuhteiden muuttumiseen). On kuitenkin huomattava, että liiketoimintaympäristö on hyvin dynaaminen, talousilmapiiri on ollut vuodesta 2008 lähtien epäsuotuisa ja intermodaaliset ratkaisut ovat yksinomaan maantieliikenteeseen perustuviin tavaraliikennejärjestelmiin verrattuna monimutkaisia. Tässä mielessä komissio pitää tulosta tyydyttävänä.

Tämä viittaa siihen, että lyhyen aikavälin rahoituksella on saatu aikaan pitkän aikavälin muutoksia nykyisistä vaihtelevista markkinaolosuhteista huolimatta. Näin ollen ohjelmien odotetaan tuottavan lisähyötyjä liikennemuotosiirtymän / liikenteen välttämisen sekä ulkoisten kustannussäästöjen osalta myös sopimuskauden päätyttyä.

33.

Komissio katsoo, että tarkastetuissa hankkeissa ohjelmat ovat tuottaneet selvää lisäarvoa; vaikka 42 prosenttia haastatelluista edunsaajista viittasi ohjelmien nollavaikutukseen, unionin myöntämän rahoituksen ansiosta moni hanke voitiin käynnistää aiemmin, palveluja onnistuttiin laajentamaan tai edunsaajat saivat nopeammin tuottoa investoinnilleen.

Nollavaikutusilmiötä on vaikea arvioida määrällisesti, koska monet eri tekijät vaikuttavat tuloksiin. Kyseisiä tekijöitä ovat esimerkiksi kestävyysnäkökulma (olisiko hanke ollut kestävä ilman tukea), kerrannaisvaikutus (suuremmissa hankkeissa liikennemuotosiirtymä on merkittävämpi), edunsaajien uskottavuuden ja näkyvyyden paraneminen (EU:n rahoittamien hankkeiden tavaramerkki) sekä kumppaneiden välisestä yhteistyöstä (taitotiedon ja hyvien käytäntöjen siirtämisestä) saadut hyödyt.

34.

Komissio esittää seuraavat huomautukset:

- i) Marco Polo -ohjelmista tuetaan liikennemuotosiirtymää, eli tukea ei makseta tavaraliikenteelle, joka hoidetaan jo nyt meri- tai rautateitse tai sisävesiteitse. Ohjelmat edistävät tapamuutosta markkinoilla sekä kannustavat siirtämään yhä suuremman osan tavaraliikenteestä maanteiltä vaihtoehtoisiin liikennemuotoihin.

KOMISSIION VASTAUKSET

- ii) Pienimuotoisten kannustimien vipuvaikutus oli Marco Polo -hankkeissa hyvin suuri. Summat ovat merkittäviä edunsaajille, jotka joutuvat kilpailemaan tavaraliikenteessä suhteellisen halvan maantieliikenteen kanssa ja joiden voittomarginaali jää siten yleensä pieneksi. Marco Polo -ohjelmista on tarkoitus korvata alkuvaiheen tappioita, jotta edunsaajat selviytyisivät markkinoilla hankalimmassa käynnistysvaiheessa.

37.

Ohjelmat on suunnattu huolitsijoille ja logistiikkapalvelujen tarjoajille, jotka vastaavat liikenneyhteyksien järjestämisestä monimutkaisissa toimitusketjuissa, sekä rahdinomistajille tai heidän edustajilleen, jotka muodostavat markkinoiden kysyntäpuolen. Ensiksi mainitut ovat ohjelmien tärkein kohderyhmä, mutta monet rahtaaajien (autokuljetusyhtiöt mukaan luettuina) ja valmistajien toteuttamat hankkeet ovat myös olleet menestyksekkäitä.

Marco Polo -ohjelmien kohderyhmiä analysoitiin Ecorysin MP II -ohjelmasta tekemää ennakoarviointia koskevan kertomuksen luvussa 2.2 "Needs assessment":

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

38.

Marco Polo I -ohjelma perustui yhdistelmäkuljetuksen kokeiluhankkeessa (PACT) saavutettuihin tuloksiin, joita täydennettiin tärkeimpien eurooppalaisten kuljetusalan järjestöjen laatimilla analyyseillä ja kuulemisten yhteydessä antamilla vastauksilla.

Marco Polo II -ohjelmassa tukeuduttiin ennakoarviointiin.

39.

Komissio analysoi ennen ohjelmien käynnistämistä esteet, jotka hankaloittivat kaikki eri liikennemuodot yhdistävien intermodaalisten palvelujen luomista ja kehittämistä, ja ehdotti erityisiä toimia havaittujen puutteiden ja ongelmien ratkaisemiseksi. Komissio viittaa tässä vuonna 2001 laatimaansa ja sidosryhmille julkista kuulemistä varten jaettuun kuulemisasiakirjaan sekä Marco Polo II -ohjelmaa koskevaan ennakoarviointiin, johon kuului myös markkinatutkimus, MP I -ohjelmasta saadut opit, tarvearviointi ja erityinen sidosryhmien keskuudessa toteutettu kuuleminen.

40.

Komissio on aina kiinnittänyt erityistä huomioita tässä kohdassa mainittuihin seikkoihin, ja se toteutti seuraavat toimenpiteet:

- Marco Polo II -ohjelmaa koskevaan suunnitelmaan tehtiin muutoksia (rahoituksen intensiteettiä lisättiin muutosasetuksella (EY) N:o 923/2009) ohjelmakauden aikana, jotta ohjelma olisi houkuttelevampi ja kannustaisi alan toimijoita siirtämään suuremman osan tavaraliikenteestä maanteiltä lähimerenkulkuun, rautateille ja sisävesiliikenteeseen.
- Marco Polo -ohjelmien vuotuisissa työohjelmissa ja ehdotuspyynnöissä etsittiin erityisratkaisuja, joiden avulla voitaisiin torjua tavaraliikenteen mahdollinen siirtyminen lähimerenkulusta tai rautateiltä takaisin maanteille (esimerkkeinä voidaan mainita innovatiivisia lähimerenkulkupalveluita ja yhden vaunun kuljetuksia koskevat poliittiset painopisteet ja kannustimet).
- Komissio on myös suunnitellut ja ehdottanut keskipitkän ja pitkän aikavälin toimenpiteitä meriliikenteen rikkipitoisuuksia koskevien uusien vaatimusten johdosta. Esimerkkinä mainittakoon "kestävän vesiliikenteen työkalupakki" (Sustainable waterborne transport toolbox)⁴.

41.

Vuosien 2003 ja 2004 ehdotuskierroksilla hyväksytyjen hankkeiden ennakoitu liikennemuotosiirtymä oli suurempi kuin MP I -ohjelmassa asetetut liikennemuotosiirtymätavoitteet (12 miljardia tonnikilometriä vuosittain). Vuonna 2003 odotettu liikennemuotosiirtymä oli 12,4 miljardia tonnikilometriä ja vuonna 2004 se oli 14,4 miljardia tonnikilometriä. Saatavilla olevien tietojen perusteella ei ollut syytä olettaa, että toteutunut liikennemuotosiirtymä jäisi ennusteita pienemmäksi.

MP I -ohjelmaa koskeva ulkoinen arviointikertomus vuodelta 2007 oli ensimmäinen virallinen asiakirja, jossa tuotiin esiin tiettyjä ongelmia. Ecorysin tekemän arvioinnin johtopäätökset olivat kuitenkin myönteisempiä, sillä ne osoittivat, että ohjelma on melko tehokas ja sen vipuvaikutus on melko suuri: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf.

⁴ Katso asiakirja "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox", SEC(2011) 1052 final.

KOMISSIION VASTAUKSET

PÄÄTELMÄT JA SUOSITUKSET

42.

Ennakoarvioinnin perusteella päädyttiin vaihtoehtoon ”oikeusperustan kohdennettu tarkistaminen”. Tällä toimenpiteellä toteutettiin Ecorysin vuonna 2007 laatiman arviointikertomuksen tärkeimmät suositukset ja varmistettiin, että ohjelmaan mahdollisesti tehtävät muutokset hyväksyttäisiin ripeästi ja myös pantaisiin täytäntöön mahdollisimman nopeasti. Ajatus ohjelman kattavammasta tarkistamisesta hylättiin yksinkertaisesti siksi, ettei ohjelmaa haluttu muuttaa liian myöhäisessä vaiheessa ohjelmakaudella (2007–2013).

Lisäksi asetus (EY) N:o 923/2009 tuli voimaan vasta vuoden 2010 ehdotuspyyntökierroksella. Näin ollen on liian aikaista arvioida muutosten pitkäaikaisvaikutuksia.

43.

Komissio myöntää, että Ecobonus-ohjelman kaltaisiin ohjelmiin liittyy mahdollisia etuja. Toisaalta komissio on tietoinen siitä, että niihin voi liittyä myös haittapuolia (esimerkiksi hallinnollisen taakan ja hallintokulujen, kestävyys, tehokkuuden ja kilpailuvaikutusten näkökulmasta) etenkin siinä tapauksessa, että ohjelmia toteutettaisiin unionin tasolla kaikissa jäsenvaltioissa. Unionin tasolla toteutettavat ohjelmat ovat luonteeltaan erilaisia, koska ne on perusteltava toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Niiden avulla on voitava ratkaista ongelmia, joita jäsenvaltiot eivät voi ratkaista yksin, ja niillä on myös saavutettava tavoitteita, joita ei voida saavuttaa kansallisesti. Lisäksi jäsenvaltioiden välillä on huomattavia eroja muun muassa maantieteellisessä sijainnissa, tavaraliikenteen määrässä, saatavilla olevassa infrastruktuurissa sekä käytetyissä liikennemuodoissa.

Komissiolla ei ollut oikeudellista velvoitetta ”arvioida perusteellisesti jäsenvaltioiden multimodaalisuutta tukevia kansallisia järjestelmiä oppiakseen niistä jotain Marco Polo -ohjelmien mahdollista uudelleenlaatimista silmällä pitäen”. Komissio halusi kuitenkin varmistaa synergian ja välttää päällekkäisyydet unionin ja jäsenvaltioiden käyttämien rahoitusvälineiden välillä, joten se päätti luetteloida kansalliset tukijärjestelmät ja teettää aiheesta analyysin (MP II -ohjelmaa koskevan ennakoarviointikertomuksen luku 5: ”Analysis of European Added Value”).

44.

Komissio pitää ohjelmille asetettuja tavoitteita hyvin kunnianhimoisina. Ohjelmien vaikutusta voidaan myös pitää toivottua vähäisempänä. Miljardeissa tonnikipometreissä mitattuna ohjelmien avulla tavaraliikenteestä on kuitenkin onnistuttu siirtämään huomattava osa maanteiltä muihin liikennemuotoihin. Marco Polo -ohjelmien tavoitteena on tarjota pienimuotoisia kannustimia, jotta suhteessa helppoista, edullisista ja riskittömistä tieliikenneratkaistuista siirryttäisiin intermodaaliin järjestelmiin, jotka ovat monimutkaisempia ja vaikeammin toteutettavissa.

- i) Marco Polo I -ohjelman yhteydessä saavutettu liikennemuutosiirtymä oli 22 miljardia tonnikipometriä eli 46 prosenttia asetetusta tavoitteesta⁵. Marco Polo II -ohjelma on edelleen käynnissä, joten sen lopulliset tulokset eivät ole vielä saatavilla.
- ii) Ohjelmien tärkein määrällinen tavoite on ”siirtää maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoitu vuotuinen kasvu (MP II -ohjelmassa huomattava osa siitä) ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin”. Marco Polo -ohjelmille myönnettyjen määrärahojen kokonaismäärä on pieni (MP I -ohjelman määrärahojen osuus vain 0,01 prosenttia ja MP II -ohjelman määrärahojen osuus noin 0,05 prosenttia unionin talousarviosta) ja ohjelmat olivat suppeita unionin liikennealan merkitykseen verrattuna, joten komissio ei odottanut merkittävää muutosta eri liikennemuotojen välisessä tasapainossa unionin tasolla.
- iii) Marco Polo -ohjelmien tuloksia voidaan arvioida määrällisesti liikennemuutosiirtymän perusteella. Marco Polo Calculator -laskentataulukon (tilintarkastustuomioistuimen huomautusten alaviite 9) avulla voidaan arvioida ohjelman tuottamia ympäristöhyötyjä sekä ulkoisia kustannussäästöjä. Tämä on Marco Polo -ohjelmien erityispiirre.

45.

Marco Polo -ohjelmien maksumekanismi on unionissa ainutlaatuinen, koska tuen maksaminen on tulosperusteista. Näin määrärahat voidaan kohdentaa ohjelmille asetettujen tavoitteiden mukaisesti.

Liiketoimintaympäristöä koskevista ehdoista ei voida väittää, että ne ”eivät kannusta” esittämään hankkeita. Ohjelmien tavoitteena on löytää sopiva tasapaino varainhoitoasetuksessa säädettyjen vaatimusten ja Euroopan parlamentin ja neuvoston Marco Polo -ohjelmien perustamisasetuksissa säättämien rahoitussääntöjen sekä yritysten tarpeiden välille. Tähän mennessä yli 650 yritystä on saanut Marco Polo -ohjelmista tukea, ja talouskriisi on yksi suurimmista syistä siihen, että ohjelmat ovat houkutelleet toivottua vähemmän osallistujia.

⁵ Määrärahoista käytettiin tätä tavoitetta varten 41 prosenttia.

KOMISSION VASTAUKSET

Marco Polo -ohjelmien tavoitteena on tarjota pienimuotoisia kannustimia, jotta suhteessa helpoista, edullisista ja riskittömistä tieliikenneratkaistuista siirryttäisiin intermodaalisiin järjestelmiin, jotka ovat monimutkaisempia ja vaikeammin toteutettavissa. Näin ollen Marco Polo -hankkeet kärsivät talouskriisistä aivan erityisesti. Tämä on yksi syy siihen, että ohjelmasta tuettujen hankkeiden määrä jäi toivottua pienemmäksi.

Tähän liittyen esitetään seuraavat huomiot:

- i) EACI otti vuonna 2010 käyttöön täydentävät tarkastuslausunnot, jotka lisäsivät varmuutta Marco Polo -hankkeiden yhteydessä saavutetun liikennemuotosiirtymän määrästä.
- ii) Suurin osa hankkeista jatkuu rahoituskauden jälkeen, joten liikennemuotosiirtymän määrä kasvaa vielä.
- iii) Marco Polo -ohjelmiin liitettyä nollavaikutusilmiötä on vaikea arvioida määrällisesti, koska monet eri tekijät voivat vaikuttaa tuloksiin. Komissio katsoo, että tarkastetuissa hankkeissa ohjelmat ovat tuottaneet selvää lisäarvoa; vaikka 42 prosenttia haastatelluista edunsaajista viittasi ohjelmien nollavaikutukseen, unionin myöntämän rahoituksen ansiosta moni hanke voitiin käynnistää aiemmin, palveluja onnistuttiin laajentamaan tai edunsaajat saivat nopeammin tuottoa investoinnilleen.

46.

Marco Polo I -ohjelmasta tehtiin asianmukainen markkinatutkimus julkisen kuulemisen yhteydessä ja Marco Polo II -ohjelmasta tehtiin kattava etukäteisarviointi vuonna 2004.

Saadun palautteen perusteella ohjelmiin tehtiin ohjelmakauden aikana oikea-aikaisesti tarvittavat muutokset.

Korjaustoimenpiteet toteutettiin oikea-aikaisesti sekä tavanomaisia käytäntöjä ja menettelyjä noudattaen.

Suosituksat a)

Komissio ottaa tämän suosituksen huomioon.

Erityiskertomuksessa mainittujen ”puutteiden” osalta komissio palauttaa mieliin kantansa, joka esitetään vastauksissa kohtiin 15, 16, 26, 27, 31 ja 33.

Komissio on tietoinen siitä, että Marco Polo -ohjelmassa oli useita puutteita. Komissio kuitenkin katsoo, että MP-ohjelmien ansiosta Euroopan liikennealalla on voitu testata innovatiivisia ratkaisuja ja liikenteestä on onnistuttu siirtämään huomattava osa unionin ruuhkaisilta maanteiltä muihin liikennemuotoihin määrärahojen vähäisyydestä huolimatta (rahoitusosuus 0,01–0,05 prosenttia EU:n talousarviosta).

Komissio on sitä mieltä, että unionin tukea voitaisiin jatkossa myöntää innovatiivisille tavaraliikennepalveluille EU:n liikennepoliittisten tavoitteiden (yhdenmukainen intermodaalisen järjestelmän käyttöönotto, ruuhkien helpottaminen, ympäristövaikutusten vähentäminen, innovatiivisten ratkaisujen kehittäminen ja uusien markkinoiden ja teknologioiden luominen) toteuttamiseksi ja niistä hyötyvien unionin kansalaisten etujen palvelemiseksi parhaalla mahdollisella tavalla.

Marco Polo III -ohjelmalle ei ole ehdotettu erityistä rahoitusasetusta ohjelmakaudelle 2014–2020, vaan tavaraliikennepalvelujen yleinen tukikehys sisältyi komission vuonna 2011 antamiin ehdotuksiin Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevista uusista suuntaviivoista sekä Verkkojen Eurooppa -välineestä.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevien suuntaviivojen sisältämään yleiseen kehykseen kuuluvien tavaraliikennepalvelujen alalla voidaan suunnitella uusia yksityiskohdaisia toimia vasta erityisen ennakoarvioinnin jälkeen.

Lainsäätäjät kuitenkin päättävät lopullisesti järjestelmän tulevasta kehyksestä monivuotisen rahoituskehyksen, Verkkojen Eurooppa -välineen sekä Euroopan laajuisten liikenneverkon yhteydessä.

KOMISSIION VASTAUKSET

Suosituksset b)

Komissio on yhtä mieltä siitä, että kansallisten tukijärjestelmien hyvät käytännöt huomioiva ennakoarviointi on tarpeellinen.

Kuten kohdassa a) todetaan, ennakoarviointi on mahdollista tehdä vasta sitten, kun monivuotista rahoituskehystä, Verkkojen Eurooppa -välinettä ja Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva lainsäädäntömenettely on saatu päätökseen. Kyseisessä menettelyssä luodaan kehys Marco Polo -ohjelmien jatkotoimenpiteille.

Koska ennakoarviointi luo perustan myös tavaraliikennepalveluja koskevan välineen suunnittelulle, komissio pitää tässä vaiheessa joitakin seuraavista suosituksista ennenäikaisina:

Suosituksset b) i)

Kuten edellisissä kohdissa todetaan, Marco Polo -ohjelmien kaltaisten, uuden TEN-T-ohjelman yhteydessä toteutettavien toimien suunnittelua ei ole vielä saatu päätökseen. Tuleva poliittinen kehys ja ennakoarviointi vaikuttavat siihen. Komissio on yhtä mieltä siitä, että uudelle välineelle asetettavien tavoitteiden on oltava realistisia ja puutteiden ilmetessä on ryhdyttävä nopeasti korjaustoimiin. Marco Polo -ohjelmien jatkotoimenpiteissä ei kuitenkaan välttämättä painoteta liikennemuutosiirtymää eivätkä asetetut tavoitteet perustu välttämättä maanteiltä muihin liikennemuotoihin siirretyn tavaraliikenteen määrään.

Suosituksset b) ii)

Marco Polo -ohjelmien jatkotoimenpiteisiin sovellettava rahoitusmekanismi riippuu vallitsevasta poliittisesta kehiksestä sekä ennakoarvioinnin tuloksista.

Suosituksset b) iii)

Tässä kohdassa mainittuja asioita arvioidaan edellä mainitun ennakoarvioinnin yhteydessä.

Suosituksset b) iv)

TEN-T-suuntaviivoja ja Verkkojen Eurooppa -välinettä koskevista ehdotuksista unionin liikennealalla toteuttamien toimien tärkeimmiksi tavoitteiksi määritetään pullonkaulojen poistaminen ja eri liikennemuotojen yhteentoimivuuden varmistaminen.

Suosituksset b) v)

Komissio sitoutuu varmistamaan, että rahoitettujen toimien tuloksellisuudesta on saatavilla riittävästi tietoa.

Suosituksset b) vi)

Komissio pyrkii lyhentämään hankkeiden valintaan ja sopimuksetekoon tarvittavaa aikaa varainhoitoasetuksen mukaisesti.

Suosituksset b) vii)

Liiketoimintaympäristössä tapahtuvien muutosten takia toteuttamisen ja valvonnan kannalta olisi epärealistista asettaa välttämättömäksi ehdoksi, että hankkeen on oltava kestävä ainakin hankkeen päättämistä seuraavien kolmen vuoden ajan. Tämä saisi hakijat epäröimään ja lisäisi huomattavasti markkinaolosuhteiden muuttumiseen liittyvää liiketoimintariskiä.

Suosituksset b) viii)

Nollavaikutusilmiöön liittyviä riskejä ja tehokkaita keinoja kyseisen ilmiön torjumiseksi arvioidaan edellä mainitun ennakoarvioinnin yhteydessä.

Euroopan tilintarkastustuomioistuin

Erityiskertomus nro 3/2013

Onko Marco Polo -ohjelmien avulla onnistuttu siirtämään tavaraliikennettä pois maanteiltä?

Luxemburg: Euroopan unionin julkaisutoimisto

2013 – 39 s. – 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-207-4

doi:10.2865/78099

MISTÄ EU:N JULKAISUJA SAA?

Maksuttomat julkaisut:

- yksi kappale:
EU Bookshopista (<http://bookshop.europa.eu>)
- enemmän kuin yksi kappale tai julisteet/kartat:
Euroopan unionin edustustoista (http://ec.europa.eu/represent_fi.htm),
muissa kuin EU-maissa sijaitsevista lähetystöistä (http://eeas.europa.eu/delegations/index_fi.htm),
ottamalla yhteyttä Europe Direct -palveluun (http://europa.eu/europedirect/index_fi.htm)
tai soittamalla 00 800 6 7 8 9 10 11 (maksuton numero koko EU:n alueella) (*).

(*) Saat pyytämäsi tiedot maksutta. Myös useimmat puhelut ovat maksuttomia, joskin jotkin operaattorit, puhelinkioskit tai hotellit voivat periä puhelusta maksun.

Maksulliset julkaisut:

- EU Bookshopista (<http://bookshop.europa.eu>).

Maksulliset tilaukset:

- Euroopan unionin julkaisutoimiston myyntiedustajalta
(http://publications.europa.eu/others/agents/index_fi.htm).

MARCO POLO -OHJELMILLA ON VUODESTA 2003 ALKAEN RAHOITETTU HANKKEITA, JOIDEN AVULLA TAVARALIIKENNETTÄ SIIRRETÄÄN MAANTEILTÄ RAUTATEILLE, SISÄVESILLE JA LYHYEN MATKAN MERENKULKUUN. TARKOITUKSENA ON VÄHENTÄÄ KANSAINVÄLISTÄ MAANTEIDEN TAVARALIIKENNETTÄ, PARANTAA TAVARALIIKENNEJÄRJESTELMÄN YMPÄRISTÖNSUOJELUN TASOA, VÄHENTÄÄ RUUHKIA JA LISÄTÄ LIIKENNETURVALLISUUTTA. TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN EI PIDÄ OHJELMIA VAIKUTTAVINA, KOSKA NIISSÄ HA-VAITTIIN USEITA PUUTTEITA (TUOTOSTAVOITTEITA EI SAAVUTETTU; MAANTEIDEN TAVARALIIKENNETTÄ VÄHENTÄVÄ VAIKUTUS JÄI OLEMATTOMAKSI; EI OLE TIETOJA, JOIDEN AVULLA OLETETTUJA HYÖTYJÄ VOITAISIN ARVIOIDA; HANKE-EHDOTUKSIA EI OLLUT RIITTÄVÄSTI; RAPORTOIDUISTA VÄHÄISISTÄ LIIKENNESIIRTYMISTÄ EI OLE VARMUUTTA; MONIEN HANKKEIDEN KESTÄVYYS OLI HEIKKO JA NE OLISI KÄYNNISTETTY JOPA ILMAN EU:N RAHOITUSTA). TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN EHDOTTAÄ TÄTEN, ETTÄ MARCO POLO -OHJELMIEN TÄYTÄNTÖÖNPANOÄ EI ENÄÄ JATKETA, JA SUOSITTAA, ETTÄ RAHOITUKSEN EHDOKSI ASETETAAN KYSYNTÄPOTENTIAALIN ENNAKKOARVIOINTI, JOTTA MAHDOLLISET TULEVAT LIIKENNEPALVELUIDEN TUKIJÄRJESTELMÄT OLISIVAT ENTISTÄ TULOKESELLISEMPIÄ. AINOASTAAN SIINÄ TAPAUKSESSA, ETTÄ POTENTIAALIA LÖYTYÄ, OLISI MÄÄRITETTÄVÄ SELKEÄT SÄÄNNÖT JA EHDOT, JOITA ON NOUDATETTAVA TULEVAN RAHOITUKSEN OSALTA.



EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN

