



EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA

Īpašais ziņojums Nr. 3

2013

VAI *MARCO POLO* PROGRAMMAS
IR BIJUŠAS EFEKTĪVAS SATIKSMES
NOVIRZĪŠANĀ NO AUTOCEĻIEM?



Īpašais ziņojums Nr. 3 // 2013

VAI *MARCO POLO* PROGRAMMAS IR BIJUŠAS EFEKTĪVAS SATIKSMES NOVIRZĪŠANĀ NO AUTOCEĻIEM?

(saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu)

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tālrunis +352 4398-1
Fakss +352 4398-46410
E-pasts: eca-info@eca.europa.eu
Internets: <http://eca.europa.eu>

Īpašais ziņojums Nr. 3 // 2013

Papildu informācija par Eiropas Savienību ir pieejama portālā *Europa* (<http://europa.eu>).

Kataloga dati ir atrodami šīs publikācijas beigās.
Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2013. gads

ISBN 978-92-9241-212-8
doi:10.2865/78442

© Eiropas Savienība, 2013. gads
Reproducēšana ir atļauta, ja tiek norādīts avots.

Printed in Luxembourg

SATURS

Punkts

GLOSĀRIJS

I–VI KOPSAVILKUMS

1–8 IEVADS

1–3 *MARCO POLO PROGRAMMAS UN MULTIMODALITĀTE*

4–8 *MARCO POLO PROGRAMMU PĀRVALDĪBA*

9–12 REVĪZIJAS TVĒRUMS UN PIEEJA

13–43 APSVĒRUMI

13–23 PROGRAMMAS NAV BIJUŠAS EFEKTĪVAS

13–16 TIEŠIE REZULTĀTI STIPRI ATPALIEK NO GAIDĪTAJIEM...

17–21 ... UN NELIELA IETEKME KRAVU NOVIRZĪŠANĀ NO AUTOCEĻIEM

22–23 NAV IESPĒJAMS NOVĒRTĒT REĀLO IETEKMI

24–34 NEPIETIEKAMS ATBILSTOŠU PROJEKTU PRIEKŠLIKUMU PIEDĀVĀJUMS...

26 ... JO TIRGUS SITUĀCIJA UN PIEKĻUVES NOSACĪJUMI NEMUDINĀJA PĀRVADĀTĀJUS IZMANTOT SHĒMU

27–28 NESKAIDRĪBA PAR TO, KĀDĀ APMĒRĀ SATIKSMI FAKTISKI NOVIRZĪJA NO AUTOCEĻIEM...

29–31 ... UN PUSE NO REVIDĒTAJIEM PROJEKTIEM IR AR IEROBEŽOTU ILGTSPĒJU...

32–34 ... UN PROJEKTI BŪTU UZSĀKTI PAT BEZ ES FINANSĒJUMA

35–43 **SHĒMAS IKDIENAS PĀRVALDĪBA IR PAKĀPENISKI UZLABOJUSIES...**

37–40 ... BET TIRGUS VAJADZĪBU ANALĪZE NEBIJA PIETIEKAMA...

41–43 ... UN KORIĢĒJOŠU RĪCĪBU VARĒJA ĪSTENOT AGRĀK

44–46 **SECINĀJUMI UN IETEIKUMI**

I PIELIKUMS. DETALIZĒTA INFORMĀCIJA PAR ATLASĪTAJIEM PROJEKTIEM

II PIELIKUMS. MP APRĒĶINU KOEFICIENTU SALĪDZINĀJUMS LAIKA GAITĀ

KOMISIJAS ATBILDE

GLOSĀRIJS

EACI: Konkurētspējas un jauninājumu izpildaģentūra. Šī aģentūra 2008. gada martā pārņēma *Marco Polo* projektu ikdienas vadību.

(Eiropas dzelzceļu sistēmas) savstarpējā izmantojamība: spēja bez atšķirībām izmantot vilcienus jebkurā dzelzceļa tīklu posmā, orientējoties uz ES dzelzceļu dažādu tehnisko sistēmu kopēju darbību un izvairoties no ekspluatācijas un infrastruktūras šķēršļiem.

Marco Polo programmu komiteja: pārvaldības komiteja, kuras sastāvā ir dažādi pārstāvji no ES dalībvalstīm un novērotāji no trešajām līdzdalības valstīm, kas nodarbojas ar transporta pakalpojumiem.

Marco Polo rīcības: ar *Marco Polo* programmām tiek finansēti šādi pieci rīcību veidi:

1. katalizatora rīcība: rīcība atbilstoši *Marco Polo* pirmajai un otrajai programmai (MP I un MP II), kas vērsta uz to, lai novērstu nozīmīgus strukturālos šķēršļus kravu pārvadājumu tirgū, kas kavē tirgus apmierinošu darbību;
2. kravu novirzīšanas rīcība: MP I un MP II rīcības, lai novirzītu kravas no autoceļiem uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu vai arī uz šo transporta veidu kombināciju;
3. jūras maģistrāļu rīcības: MP II rīcības kravu novirzīšanai, ieviešot piegādes pakalpojumus, ar kuriem kravas no garajām autoceļu distancēm tiek novirzītas uz tuvsatiksmes kuģošanas un citu transporta veidu kombināciju;
4. satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība: MP II rīcība, kas vērsta uz satiksmes noslogojuma mazināšanu, nevis novirzīšanu, orientējoties uz ražošanas/izplatīšanas procesu modificēšanu, lai panāktu īsākus attālumus, lielākus slodzes koeficientus, mazāk tukšgaitas, atkritumu plūsmu samazinājumu, apjoma un/vai svara samazinājumu vai arī jebkuru citu ietekmi, kas būtiski samazina kravu autopārvadājumu apjomu;
5. kopīgu mācību rīcība: MP I un MP II rīcība, lai nodrošinātu kravu novirzīšanu netieši, uzkrājot pieredzi kravu loģistikas sektorā un veicinot progresīvas sadarbības metodes un procedūras kravu pārvadājumu tirgū.

Mobilitātes un transporta ĢD: Eiropas Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts.

Multimodāls transports: preču pārvadājumi no sākuma punkta līdz galamērķim ar vismaz diviem atšķirīgiem transporta veidiem, piemēram, autoceļiem, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem vai tuvsatiksmes kuģošanu.

Palīginfrastruktūra: nepieciešamā un pietiekamā infrastruktūra, lai sasniegtu finansēto rīcību mērķus (*Marco Polo* II Regula (EK) Nr. 1692/2006, 2. panta h) apakšpunkts). Tā kā *Marco Polo* projekti ir transporta pakalpojumu projekti, palīginfrastruktūrai vajadzētu būt tikai esošās infrastruktūras pielāgojumiem, kas nepieciešami paredzēto transporta pakalpojumu īstenošanai.

Nevajadzīgais atbalsts: nevajadzīgais atbalsts rodas, ja finansējumu piešķir saņēmējam, kurš būtu izdarījis to pašu izvēli arī bez atbalsta. Šādos gadījumos iznākumu nevar attiecināt uz politiku, un saņēmēju izmaksātais atbalsts nav ietekmējis. Līdz ar to izdevumu daļa, kas rada nevajadzīgo atbalstu, pēc definīcijas ir neefektīva, jo tā neveicina izvirzīto mērķu sasniegšanu.

Tonnkilometrs (tkm): vienas tonnas (1000 kg) kravas pārvadāšana viena kilometra attālumā. Kopš 2009. gada noteikumi ir jāvuši iekļaut taru ar *Marco Polo* programmām novirzītajā tkm.

KOPSAVILKUMS

I.

Kopš 2003. gada no *Marco Polo* programmām ir finansēti transporta pakalpojumu projekti, ar kuriem kravu pārvadājumus novirzīja no autoceļiem uz dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu. Pirmās *Marco Polo* programmas (*Marco Polo I*) budžets bija 102 miljoni EUR, un tā ilga no 2003. līdz 2006. gadam. Pašreizējās *Marco Polo II* programmas darbības laiks ir no 2007. līdz 2013. gadam, un tās budžets ir ievērojami lielāks — 450 miljoni EUR. Shēmas mērķis bija samazināt starptautisko kravu autosatiksmi, tādējādi uzlabojot kravu pārvadājumu ekoloģiskos rādītājus, samazinot sastrēgumus un palielinot ceļu satiksmes drošību.

II.

Eiropas Revīzijas palāta vērtēja, vai Komisija ir plānojusi, pārvaldījusi un pārraudzījusi programmas, lai maksimāli palielinātu to efektivitāti, un vai finansētie projekti ir bijuši efektīvi.

III.

Palāta konstatēja, ka programmas ir bijušas neefektīvas, jo ar tām nav sasniegti tiešo rezultātu mērķi, tām ir bijusi maza ietekme, novirzot kravas no autoceļiem, un nav datu, lai novērtētu gaidāmos ieguvumus, ja samazinātos kravu transporta ietekme uz vidi, sastrēgumi uz ceļiem un uzlabotos ceļu drošība.

IV.

Saskaņā ar programmas maksājumiem izmantoto mehānismu ES finansējumu izmaksāja atkarībā no rezultātiem, ar atlases procedūru tika nodrošināta tikai augstas kvalitātes projektu atlase, un šie projekti parasti nodrošināja lielāku ieguvumu plašākai kopienai. Tomēr atbilstošu projektu priekšlikumu piedāvājums bija nepietiekams, jo tirgus situācija un piekļuves nosacījumi atturēja pārvadātājus no shēmas izmantošanas. Turklāt pastāvēja nenoteiktība attiecībā uz ziņotajiem ierobežotajiem novirzīšanas apjomiem un puse no revidētajiem projektiem bija ar ierobežotu ilgtspēju. Projekti būtu uzsākti arī bez ES finansējuma (nevajadzīgais atbalsts).

V.

Lai gan programmu ikdienas pārvaldība laika gaitā uzlabojās, Komisija pietiekami neanalizēja tirgus vajadzības, lai novērtētu politikas mērķu sasniegšanas iespējamību, un koriģējošu rīcību varēja īstenot agrāk. Tomēr saglabājas nozīmīgas programmas nepilnības.

VI.

Ņemot vērā pašreizējo programmu rezultātus, Palāta iesaka Padomei, Eiropas Parlamentam un Komisijai apsvērt iespēju pārtraukt ES finansējumu transporta kravu pārvadājumu pakalpojumiem pēc *Marco Polo* programmu koncepcijas ("piedāvājuma noteikta lejupēja pieeja"), kas noveda pie šajā ziņojumā konkrēti aprakstītajām nepilnībām (nepietiekama ieviešana tirgū, pierādījumu trūkums par mērķu sasniegšanu, augsts administratīvais slogs, vāja ilgtspēja un nevajadzīgais atbalsts) un ieviest kārtību, ka turpmāk šādam finansējumam nepieciešams *ex ante* ietekmes novērtējums, kas parāda, vai un kādā mērā finansējumam ir ES pievienotā vērtība. Tas nozīmē, ka vajadzētu veikt potenciālā pieprasījuma detalizētu tirgus analīzi un izmantot pieredzi un labāko praksi līdzīgās valsts atbalsta shēmās dalībvalstīs. Palāta iesaka Komisijai veikt pasākumu kopumu, lai stiprinātu turpmāko shēmu sniegumu tikai tad, ja novērtējums par nozīmīgu ES rīcību šajā jomā ir pozitīvs.

IEVADS

MARCO POLO PROGRAMMAS UN MULTIMODALITĀTE

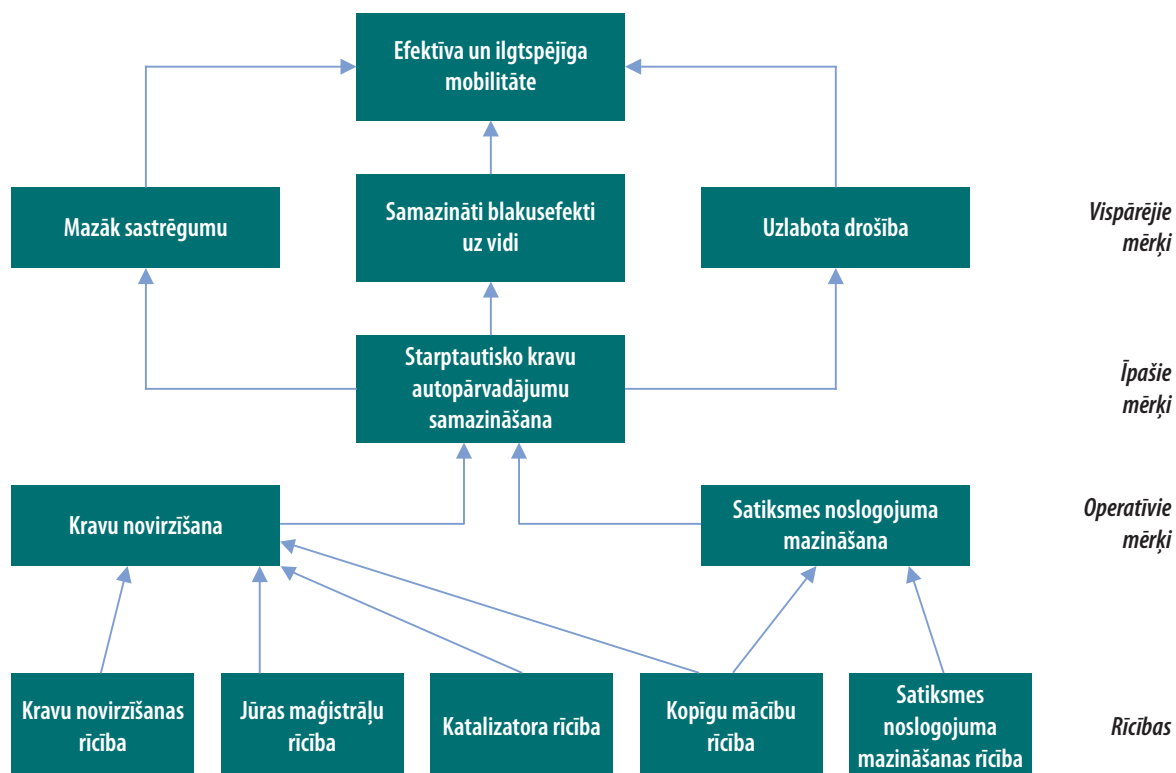
1. Multimodalitāte nozīmē, ka vienas kravas pārvadājuma operācijas veikšanai izmanto divus vai vairākus atšķirīgus transporta veidus. Multimodālus pārvadājumus kopumā uzskata par ilgtspējīgākiem vides aspektā, jo tādā veidā samazinās pārvadājumi tikai pa autoceļiem. Tādēļ jau daudzus gadus viens no ES transporta politikas galvenajiem mērķiem¹ ir palielināt multimodalitātes izmantošanu.
2. Kā daļu no šīs politikas ES likumdevējs 2003. gadā izstrādāja pirmo *Marco Polo* programmu (*Marco Polo I*, kuras budžets bija 102 miljoni EUR), kuru īstenoja no 2003. līdz 2006. gadam. Tai sekoja pašreizējā *Marco Polo II* programma (2007.–2013. gads) ar būtiski lielāku 450 miljonu EUR budžetu un paplašinātu tvērumu. Programmas mērķis bija vērsties pret pieaugošajiem starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem, novirzot sagaidāmo kopējo pieaugumu uz dzelzceļiem, iekšzemes ūdensceļiem un tuvsatiksmes kuģošanu vai arī uz šo transporta veidu kombināciju. Tādā veidā bija paredzēts samazināt kravu autopārvadājumu blakusefektus uz vidi, mazināt sastrēgumus uz autoceļiem un uzlabot ceļu satiksmes drošību, kā arī veicināt efektīvu un ilgtspējīgu mobilitāti (sk. **1. attēlu**).
3. Laikposmam pēc 2013. gada Komisija ir piedāvājusi turpināt ES atbalstu kravas transporta pakalpojumiem, veicinot "novatorisku transporta sistēmu ieviešanu vai jaunas pārbaudītu, jau pastāvošu transporta pakalpojumu kombinācijas, tostarp piemērojot ITS un izveidojot piemērotas pārvaldības struktūras²". Izpaliekot *ex ante* novērtējumam, tomēr vēl nav zināms, kā šie plašie mērķi tiks īstenoti, kādi ir īpašie mērķi un prioritātes, kā arī kāds ir vajadzīgais finansējums.

¹ 1992. gada Baltā grāmata "Kopējās transporta politikas turpmākā attīstība" (COM(92) 494 galīgā redakcija, 2.12.1992.) uzlūkoja kā galveno mērķi līdzsvara novirzi starp transporta veidiem. 2001. gada Baltā grāmata "Eiropas transporta politika 2010. gadam: laiks izlemt" (COM(2001) 370 galīgā redakcija, 12.9.2001.) apstiprināja nepieciešamību pārskatīt transporta veidu attiecīgās daļas, lai palielinātu Eiropas transporta sistēmas ilgtspējību. Bija jāveicina intermodāla transporta attīstība, investējot labos savienojumos starp jūru, iekšzemes ūdensceļiem un dzelzceļu. 2011. gada Baltās grāmatas "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144 galīgā redakcija, 28.3.2011.) galvenais mērķis ir samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, ierobežojot ceļu sastrēgumus un izveidojot efektīvus multimodālus savienojumus.

² COM(2011) 650 galīgā redakcija/2, 19.12.2011., 38. pants.

1. ATTĒLS

MARCO POLO II PROGRAMMAS PĀRSKATS UN MĒRĶI (EX ANTE NOVĒRTĒJUMA ZIŅOJUMS PAR MP II, ECORYS, 2004. GADA 15. JŪNIJS, 1. LPP.)



MARCO POLO PROGRAMMU PĀRVALDĪBA

4. Komisija centralizēti pārvalda Marco Polo programmas. Projektu pieņemumus saņem, izmantojot ikgadējus priekšlikumu konkursus, un tos novērtē saskaņā ar finansēšanas nosacījumiem un attiecināmības, atļases un piešķiršanas kritērijiem. Sākotnēji par programmām pilnībā bija atbildīgs Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts³, tomēr kopš 2008. gada marta shēmas faktisko izpildi ir pārvaldījusi Konkurences un jauninājumu izpildaģentūra (EACI). Uzdevumi starp Mobilitātes un transporta ĢD un EACI ir sadalīti šādi:
- a) Mobilitātes un transporta ĢD ir atbildīgs par programmu pārvaldību, tostarp prioritāšu noteikšanu, gada darba programmas izstrādi un pieņemšanu, dokumentu sagatavošanu ikgadējiem konkursiem un uzaicinājuma publicēšanu Oficiālajā Vēstnesī, attiecībām ar dalībvalstu iestādēm, programmas īstenošanas un ietekmes novērtēšanu, kā arī EACI pārvaldības darba pārraudzību;
 - b) EACI konsultē potenciālos pretendentes, saņem, izskata un novērtē projektu priekšlikumus, vienojas ar pretendentiem par līgumtiesību piešķiršanas detaļām, sagatavo Komisijas lēmumus par dotāciju piešķiršanu, saņem periodiskus ziņojumus par projektiem, nodrošina projektu uzraudzību, veic maksājumus saņēmējiem un ziņo Komisijai.

³ Tajā laikā to sauca par "Energētikas un transporta ģenerāldirektorātu".

5. *Marco Polo* loģiskais pamatojums ir tāds, ka tirgus un regulējuma nepilnības attur pārvadātājus no alternatīvu noteikšanas autotransportam. Tādēļ programmu mērķis ir kompensēt pārvadātājiem sākotnējos zaudējumus, kas rodas, sniedzot jaunus vai modernizētus transporta pakalpojumus, kuri satiksmi novirza no autoceļiem. ES subsīdijas tiek aprēķinātas kā zemākā summa no: i) viena EUR (pirms 2009. gada konkursa) vai diviem EUR (kopš 2009. gada konkursa) par katriem 500 tkm, kas novirzīti no autoceļiem; ii) 35 % no attiecināmajām izmaksām (50 % kopīgu mācību rīcībai); iii) uzkrātā deficīta visā rīcības laikā. Piemērs ir dots **1. izcēlumā**.

6. Lai sasniegtu kravu novirzīšanas mērķi, paredzētas dažāda veida rīcības (kravu novirzīšanas rīcības, katalizatora rīcības un jūras maģistrāļu rīcības, sk. glosāriju), bet *Marco Polo* II programma finansē arī projektus, kuru mērķis ir veicināt starptautisko (galvenokārt ES iekšienē) kravas pārvadājumu augstāku efektivitāti (satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcības).

1. IZCĒLUMS

PIEMĒRS MP SUBSĪDIJAS SUMMAS APRĒĶINAM

Ja *Marco Polo* projekts būtu atlasīts, pamatojoties uz 2009. gada konkursu, ja ar to būtu panākta 600 miljonu tkm novirzīšana un ja šā projekta attiecināmās izmaksas būtu 35 miljoni EUR (ieskaitot 4 miljonus EUR palīginfrastruktūras investīcijās) un neattiecināmās izmaksas — 9 miljoni EUR, un ieņēmumi no šā projekta būtu 41 miljons EUR, būtu jāpiemēro šāds subsīdijas aprēķins.

1. summa: ieguldījuma likmes 2 EUR/500 tkm piemērošana 2009. gada konkursam dod ES ieguldījumu **2,4 miljoni EUR** par apjomiem, kas novirzīti no autoceļiem;

2. summa: piemērojot maksimālo intervences likmi 35 % no 35 miljoniem EUR attiecināmo izmaksu, iegūst otru skaitli — **12,25 miljonus EUR**;

3. summa: darbības rezultātā iegūst 41 miljonu EUR ieņēmumos un 44 miljonus EUR izmaksās (gan attiecināmās, gan neattiecināmās), kas rada **3 miljoni EUR** zaudējumus.

Šajā gadījumā subsīdija jāierobežo līdz **2,4 miljoniem EUR**, kas ir zemākā no trim summām.

7. Programma attiecas arī uz projektiem, kas tieši nenodrošina kravu novirzīšanu (daļa no kopīgu mācību rīcībām), kā arī uz citiem izdevumiem (līdz 5 % no budžeta). Tādēļ no 2009. līdz 2012. gadam apmēram 11,8 miljoni EUR subsīdijās⁴ tika izlietoti

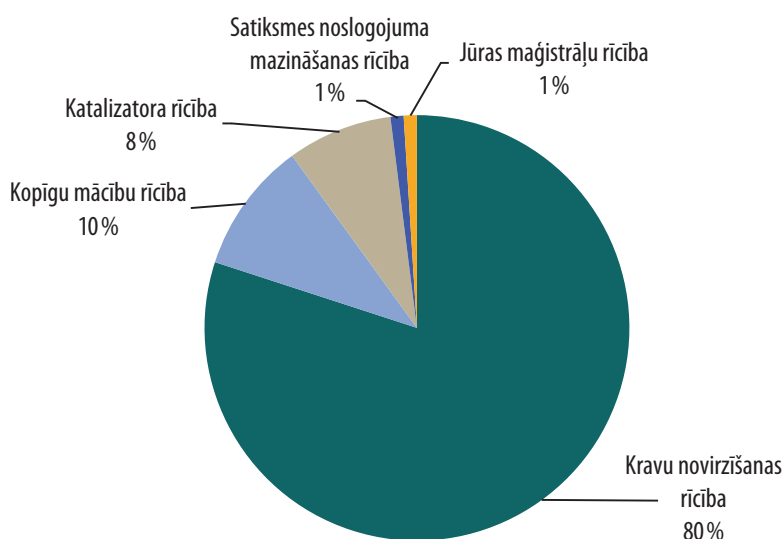
- projektiem, kas realizēti kā daļa no kopīgu mācību rīcības, kuras mērķis ir panākt kravu novirzīšanu netieši, kāpinot zināšanas kravu loģistikas sektorā un veicinot mūsdienīgas metodes un procedūras sadarbībai kravu tirgū. Līdz 2011. gada beigām apmēram 8,1 miljoni EUR izmaksāja 16 projektiem;
- papildu pasākumiem, kurus veica, lai atbalstītu pašreizējās rīcības un programmas turpmāko attīstību. Šajos pasākumos ietilpa saziņas pasākumi programmas reklamēšanai, pētījumi par iekšzemes ūdensceļu transporta pakalpojumiem un vagonu satiksmi, kā arī ieguldījums Eiropas programmā tuvsatiksmes kuģošanas atbalstam (par ko tika izmaksāti 3,7 miljoni EUR).

⁴ Tas veido 12,5 % no summām, kas izmaksātas no programmām.

8. No programmas finansētajiem pieciem rīcību veidiem programmu kodols ir kravu novirzīšanas rīcības veida projekti, kas veido 80 % no parakstītajiem dotāciju nolīgumiem (sk. **2. attēlu**).

2. ATTĒLS

MARCO POLO PROGRAMMU FINANSĒJUMA IZLIETOJUMS ATBILSTOŠI RĪCĪBAS VEIDAM (GADA DARBĪBAS PĀRSKATS, EACI, 2010. G., 5.4. PIELIKUMS, 1. PUNKTS)



REVĪZIJAS TVĒRUMS UN PIEEJA

9. Palātas revīzijas mērķis bija noskaidrot, vai *Marco Polo* programmas ir bijušas efektīvas. Palāta to darīja, vērtējot, vai Komisija ir programmas plānojusi, kā arī ir tās pārvaldījusi un pārraudzījusi, lai pēc iespējas palielinātu to efektivitāti. Palāta arī vērtēja, vai vairāku finansēto projektu mērķi tika sasniegti.
10. Revīzija aptvēra *Marco Polo* I programmu, kā arī *Marco Polo* II programmu līdz 2012. gada jūlijam. Darbā tika apvienotas vairākas revīzijas procedūras: dokumentu izskatīšana, intervijas, ietekmes novērtējumu analīze, novērtējumi un apsekojumu rezultāti, kā arī projektu priekšlikumu novērtējumu pārskats. Palāta vērtēja arī Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorātā pieejamo informāciju par dalībvalstīs īstenotajām atbalsta shēmām, apsekoja revīzijas laikā esošās valstu transporta pakalpojumu atbalsta shēmas un iztaujāja izvēlētas valstu iestādes, kuras projektu revīziju laikā piedalījās *Marco Polo* programmu komitejā.
11. Papildus šim darbam notika intervijas ar attiecīgām struktūrām, kā arī 16 pabeigto kravu novirzīšanas rīcības veida projektu rezultātu pārbaude uz vietas (programmas kodols, sk. 8. punktu) Beļģijā, Vācijā, Francijā, Itālijā, Luksemburgā un Nīderlandē (sk. **I pielikumu** par projektu saturu un detalizētiem rezultātiem). Divu revidēto projektu īss apraksts ir dots **2. izcēlumā**.
12. Revidēto 16 projektu saistības veidoja 19,5 miljonus EUR un maksājumi — 11,4 miljonus EUR. Puse no šiem projektiem bija apstiprināti kā MP I, otra puse — kā MP II projekti. Bija četri tuvsatiksmes kuģošanas projekti, viens kombinēts dzelzceļa/iekšzemes ūdensceļu projekts, pārējie 11 — dzelzceļa projekti. Četrpadsmit no 16 projektu saņēmējiem bija nozīmīgāko transporta uzņēmumu konsorcijs, valsts dzelzceļu uzņēmumi vai starptautiski kuģniecības uzņēmumi.

2. IZCĒLUMS

REVIDĒTO MARCO POLO PROJEKTU PIEMĒRI

- a) *Sirius 1* bija dzelzceļa projekts dabīgā minerālūdens pārvadāšanai no ražotnes Francijā uz dažādām loģistikas platformām Vācijā. Projekta mērķis bija uzlabot jaudas un klientu servisu, kā arī atbalstīt uzņēmuma mērķi attiecībā uz oglekļa pēdu (40 % samazinājums no 2008. līdz 2012. gadam tiešās atbildības tvērumam un visiem zīmoliem).



© Eiropas Revīzijas palāta.

Ūdens iekraušana vilcienos pie *Evian* minerālūdens publiskās akciju sabiedrības [*S.A. des Eaux Minérales d'Evian*] ražotnes

- b) *Gulf Stream* ir tuvsatiksmes kuģošanas projekts, kas piedāvā jūru kā alternatīvu kravu pārvadāšanai starp Ziemeļspāniju un Dienvidangliju. Tas ir Ro-Ro tipa pakalpojums, kas katru nedēļas nogali nodrošina reisus turp un atpakaļ starp Spānijas ostu Santanderu un Pūlu Anglijas dienvidu piekrastē, lai pārvarētu grūtības sakarā ar aizliegumu kravas automobiļiem nedēļas nogalē izmantot Francijas iekšzemes autoceļu tīklu.



© Brittany Ferries no Blokonas ostas [BAI SA Brittany Ferries Port du Bloscon]

Kravas automobiļi nobrauc no kuģa, nogādājot kravu galamērķī nedēļas nogalē.

APSVĒRUMI

PROGRAMMAS NAV BIJUŠAS EFEKTĪVAS

TIEŠIE REZULTĀTI STIPRI ATPALIEK NO GAIDĪTAJIEM...

13. Tiesību aktos ir noteikti skaitļos izteikti gada mērķi attiecībā uz kravu novirzīšanu, kurus vajadzēja sasniegt ar abām programmām. MP I gada mērķis bija 12 miljardi tkm. MP II gada mērķis tika palielināts līdz "būtiskai daļai" no 20,5 miljardiem tkm⁵, pamatojoties uz priekšlikumu 740 miljonu EUR finansējumam, kurā bija jāiekļauj atbalsts infrastruktūrai. Lai gan likumdošanas procedūras gaitā summa infrastruktūrai tika noraidīta, sākotnējais mērķis pamatā tika saglabāts.
14. Salīdzinot nospraustos mērķus un ziņotos programmu rezultātus, redzama nepārtraukta un ievērojama rezultātu atpalicība (sk. **1. tabulu**).
15. Ziņotie dati par kravu novirzīšanu ir galīgi tikai attiecībā uz MP I, kur tie parāda, ka 22,1 miljards tkm kravu ir novirzīts no autoceļiem uz citiem transporta veidiem. Lai gan šo rezultātu var pielīdzināt 1 230 000 kravas automobiļu reisu novirzīšanai no autoceļiem, ja katra reisa garums ir 1000 km (attālums no Berlīnes līdz Parīzei) un ar katru reisu pārvadā 18 tonnas kravas⁶, tie vēl ir tikai 46 % no programmas mērķa.
16. No 2007. līdz 2010. gadam ar MP II programmu sasniedza tikai 23,9 % no paredzētās satiksmes novirzīšanas (sk. 1. tabulu). Kaut arī MP II vēl darbojas, mērķi paredzēto "būtisko daļu" no 20,5 miljardus tkm/gadā nebūs iespējams pilnībā novirzīt, jo atsaucība uz ikgadējiem projektu priekšlikumu konkursiem ir bijusi nepietiekama. Tādēļ pieejamais programmas finansējums neļaus sasniegt mērķi, pat ja visi projekti būtu pilnībā veiksmīgi.

⁵ 1. pants Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 24. oktobra Regulā (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro *Marco Polo* programmu Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (*Marco Polo II*), un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 1382/2003 (OV L 328, 24.11.2006., 1. lpp.), nosaka, ka līdz programmas beigām jāsasniedz "[...] satiksmes noslogojuma pārdale, kas ir starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējā paredzamā pieauguma būtiska daļa, izteikta tonnakilometros [...]". Saskaņā ar šīs regulas 2. apsvērumu starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējais paredzamais pieaugums bija lēsts 20,5 miljardi tonnakilometru gadā, šīs regulas 4. apsvērumā norādīts, ka programmai būtu jāpalīdz novirzīt "vismaz paredzamo kopējo starptautisko kravas autopārvadājumu satiksmes pieaugumu, bet vislabāk, ja vairāk".

⁶ Avots: EACI priekšlasījums MP informācijas dienā 2012. gada 28. jūnijā.

... UN NELIELA IETEKME KRAVU NOVIRZĪŠANĀ NO AUTOCEĻIEM

- 17.** Bija paredzēts, ka atbalsts MP I programmai jau 2003. gadā novirzīs vismaz kravu autopārvadājumu paredzamo kopējo pieaugumu. MP II gadījumā mērķis tika izmainīts un pārtapa par kravu autopārvadājumu paredzamā kopējā pieauguma "būtiskas daļas" novirzīšanu. Kā redzams **3. attēlā** — pamatojoties uz Komisijas sniegtajiem datiem (*Eurostat* ĢD) —, 2003. gadā 46 % no ES kopējiem kravu pārvadājumiem notika pa autoceļiem, bet pa jūru, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem — attiecīgi 38 %, 11 % un 3,5 %. Līdz 2010. gadam autopārvadājumu kopējā daļa bija pieaugusi līdz 50 % no visiem kravu pārvadājumiem, savukārt jūras pārvadājumi bija samazinājušies līdz 33 %, bet pārvadājumi pa dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem saglabājās attiecīgi 11 % un 4 %.

1. TABULA

MĒRĶI, PAREDZĒTIE UN ZIŅOTIE KRAVU APJOMI, KAS AR MARCO POLO PROGRAMMĀM NOVIRZĪTI NO AUTOCEĻIEM, MILJARDOS TKM (PALĀTAS APRĒĶINI, PAMATOJOTIES UZ KOMISIJAS UN EACI DOKUMENTĀCIJU¹)

	Gada mērķis	Paredzētā novirzīšana ²	Ziņotā novirzīšana (EACI dati)	Sasniegtais, % ³
MP I				
2003	12,00	12,40	7,25	58,51
2004	12,00	14,38	6,33	43,99
2005	12,00	9,53	4,95	51,94
2006	12,00	11,40	3,55	31,17
MP I Kopā	48,00	47,71	22,08	46,28
			MP I vidēji	46,00
MP II	⁴			
2007	20,50	27,83	10,02	36,00
2008	20,50	16,33	3,40	20,82
2009	20,50	15,68	2,82	17,98
2010	20,50	14,15	3,40	24,03
2011	20,50	13,70	0,00	0,00
MP II 2007.–2011. gads	102,50	87,69	19,64	22,40
			MP II 2007.–2010. gads vidēji (līdz 31.12.2012.)	19,16
Kopsumma	150,50	135,40	41,72	

¹ Izmantojot jaunākos datus, kas pieejami 2012. gada 31. decembrī.

² Daudzumi, ko plānots novirzīt, pamatojoties uz dotāciju nolīgumiem, ko parakstījusi Komisija un — kopš 2008. gada marta — EACI.

³ Ziņoto apjomu attiecība pret paredzētajiem novirzītajiem daudzumiem.

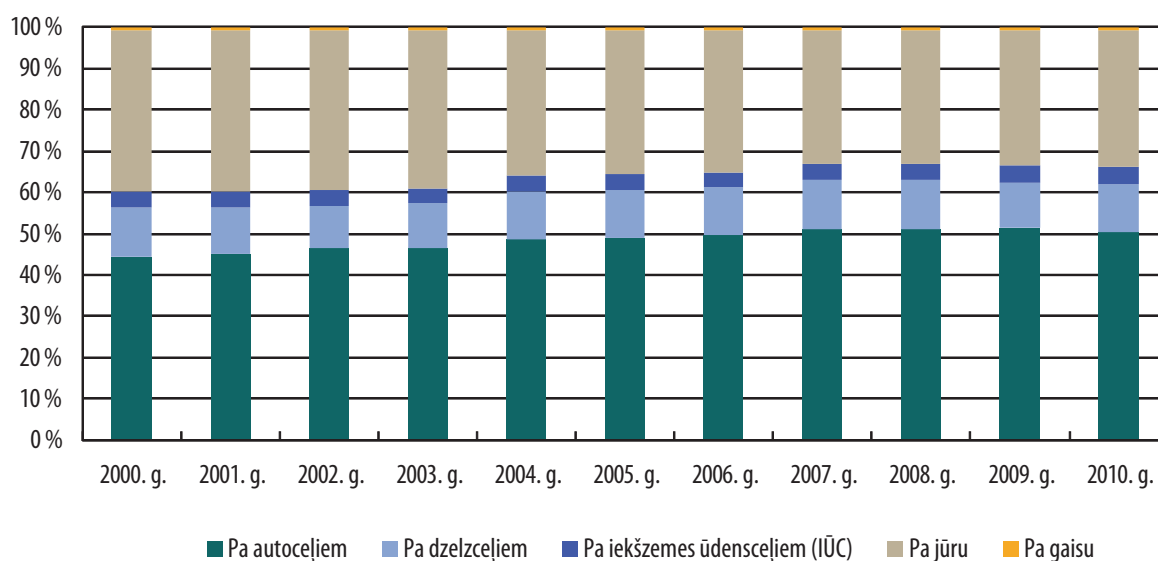
⁴ MP II gada mērķim jābūt "būtiskai daļai" no 20,5 miljardiem tkm.

- 18.** Finanšu un ekonomikas krīzes rezultātā, kura sākās 2007. gadā, pārvadājumu apjomi kopumā ir sarukuši. Dažos transporta veidos ir konstatēti smagi zaudējumi — dzelzceļa pārvadājumi ir samazinājušies par 17,9 %, pārvadājumi pa iekšzemes ūdensceļiem — par 10,6 %⁷. Sākoties krīzei, autopārvadātāji samazināja cenas, lai paturētu automobiļus uz ceļiem. Tas radīja gan šķēršļus pāriet no autopārvadājumiem uz citiem pārvadājumu veidiem, gan stimulēja pāriet no citiem pārvadājumu veidiem uz pārvadājumiem tikai pa autoceļiem (reversā kravu novirzīšana), kā arī uzsvēra esošās programmas koncepcijas ciklisko neaizsargātību.
- 19.** Ziņotā 22,1 miljarda tkm kravu novirzīšana, ko panāca ar MP I, aptvēra tikai 0,3 % no visiem ES starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem un apmēram 25 % no ES starptautisko kravu autopārvadājumu pieauguma minētajā laikposmā. Galvenais iemesls ir tāds, ka starptautisko kravu autopārvadājumu pieaugums no 2003. līdz 2006. gadam (113,7 miljardi tkm) bija daudz augstāks nekā sākotnēji prognozēts (48 miljardi tkm).

⁷ Avots: Eurostat "Statistika tuvplānā [Statistics in Focus]" 13/2012, 2012. gada 21. februāris.

3. ATTĒLS

TRANSPORTA VEIDU IZMANTOŠANA ES IEKŠĒJOS, DALĪBVALSTU UN STARPTAUTISKAJOS KRAVU PĀRVADĀJUMOS LAIKA GAITĀ (DATI, KO PALĀTAI IESNIEDZIS EUROSTAT)

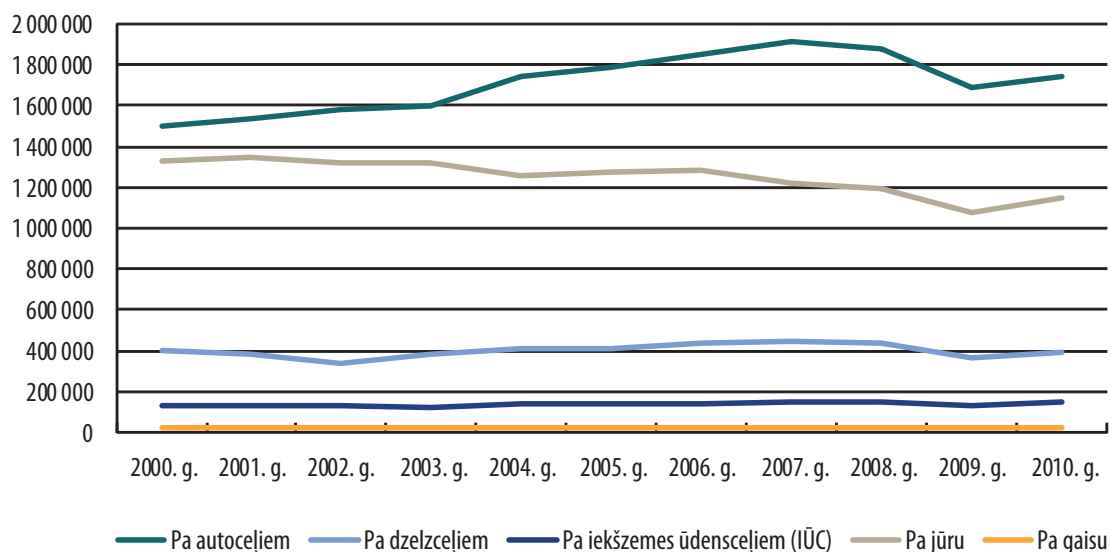


Avots: Eurostat.

- 20.** Attiecībā uz MP II revīzijas laikā bija pabeigti tikai nedaudzi projekti, un bija pārāgri izdarīt galīgo novērtējumu par to efektivitāti un potenciālo ietekmi. Tomēr, ņemot vērā pieejamās budžeta apropriācijas un to ierobežoto izmantošanu, maz ticams, ka programmai būs nozīmīga ietekme uz satiksmes novirzīšanu no autoceļiem (sk. **2. tabulu**).
- 21.** Kravu autopārvadājumi joprojām ir dominējošais pārvadājumu veids, kamēr dzelzceļus un iekšzemes ūdensceļus joprojām izmanto visai peticīgi. Kā redzams **4. attēlā**, pirms 2007. gada kravu autopārvadājumu apjomi ar katru gadu pieauga, starp 2007. gadu un 2009. gadu pārvadājumu apjomi krīzes rezultātā visiem transporta veidiem samazinājās un kopš 2009. gada ir vērojams, ka atkal izteikti pieaug pārvadājumu apjomi — galvenokārt pa autoceļiem un jūru, bet dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļu daļa nav palielinājusies.

4. ATTĒLS

**ES KRAVU PĀRVADĀJUMI ATKARĪBĀ NO TRANSPORTA VEIDA, IZTEIKTI MILJONOS TKM
(3. ATTĒLA DATI UZRĀDĪTI KĀ PROCENTUĀLĀ DAĻA ATKARĪBĀ NO TRANSPORTA VEIDA)**



Avots: Eurostat.

NAV IESPĒJAMS NOVĒRTĒT REĀLO IETEKMI

- 22.** Ar programmas finansējumu bija paredzēts atbalstīt politikas mērķus mazināt kravu autopārvadājumu blakusefektus uz vidi, mazināt satiksmes sastrēgumus un uzlabot ceļu satiksmes drošību. Palāta pieņēma zināšanai Komisijas aplēses, ka no viena EUR, kas investēts *Marco Polo I* programmā, ieguvums videi bija 13,30 EUR⁸.
- 23.** Tomēr pieejamie dati par autoceļu noslogotību un ceļu satiksmes negadījumiem neļauj novērtēt reālo ietekmi, jo Eiropas Statistikas birojam nav saskaņotas oficiālas metodoloģijas un saskaņotu statistikas datu par satiksmes sastrēgumiem un dati par ceļu satiksmes negadījumiem ir nepilnīgi. Turklāt, lai gan vispār ir atzīts, ka alternatīvas pārvadājumiem tikai pa autoceļiem parasti dod lielāku labumu plašākai sabiedrībai, reālais sviras efekts, visticamāk, būs daudz zemāks. Tas ir tādēļ, ka no 2004. līdz 2010. gadam izmantotie Marko Polo kalkulatora dati⁹ bija novecojuši un tādēļ neprecīzi. Kopš 2004. gada pētniecības un inovācijas rezultātā autotransports pakāpeniski ir kļuvis tīrāks¹⁰. Komisija to nebija ņēmusi vērā savos konkursos no 2005. gada līdz 2010. gadam. Tikai 2011. gada konkursā izmantoja jaunus koeficientus un jaunu metodoloģiju, skaitliski izsakot ietekmi kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem un izmantojot tuvsatiksmes kuģošanu. Dažos gadījumos šie transporta veidi nav īpaši izdevīgāki par pārvadājumiem tikai pa autoceļiem (sk. **II pielikumu**). Piemēram, nav vairs lielas starpības starp pārvadājumiem tikai pa autoceļiem un dīzeļvilcieniem, nelielām baržām vai ar tradicionālām degvielām darbinātiem kravas — pasažieru (*Ro/Pax*) kuģiem, kas pārvietojas ar 20 līdz 23 mezglu ātrumu. Kolīdz *Ro/Pax* kuģu ātrums pārsniedz 23 mezglus, no vides viedokļa būtu pat labāk pārvadāt kravu ar kravas automobiļiem.

⁸ EACI priekšlasījums MP informācijas dienā 2012. gada 28. jūnijā.

⁹ "Marko Polo kalkulators" ir automatiska izklājlapa, kas nodrošina salīdzinājumu starp teorētiskajām ārējām izmaksām, kas atkarīgas no vides faktoriem (piemēram, gaisa piesārņojuma, klimata pārmaiņām, trokšņa), un sociāli ekonomiskiem faktoriem (piemēram, negadījumiem, sastrēgumiem un infrastruktūru). Aprēķinus izsaka EUR uz tkm starp risinājumu, kad pārvadājumus veic tikai pa autoceļiem, un risinājumu, kurā izmanto alternatīvus multimodālus pārvadājumus (dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļus un tuvsatiksmes kuģošanu).

¹⁰ 2004. gada 15. jūnija *ex ante* novērtējuma ziņojums par MP II, *Ecorys*, 56. lpp.: "salīdzinot modernu kravas automobiļu dzinējus ar novecojušiem vai ātrgaitas kuģu dzinējiem, var izrādīties, ka autotransports no vides viedokļa ir labvēlīga izvēle".

NEPIETIEKAMS ATBILSTOŠU PROJEKTU PRIEKŠLIKUMU PIEDĀVĀJUMS

- 24.** No šīs programmas finansētie projekti ir viens no nedaudzajiem piemēriem, kad ES finansējums jāizmaksā, pamatojoties uz rezultātiem. Palāta atzīst, ka *EACI* piemēro procedūras, kas ļauj izlietot ES finansējumu projektiem, kuri vislabāk atbilst atlases kritērijiem. Tomēr augsti kvalitatīvu projektu piedāvājums parasti ir nepietiekams (tikai 2004. gadā tika uzņemtas saistības par visiem pieejamajiem resursiem, sk. **2. tabulu**).
- 25.** Līdz ar to MP programmām ir grūtības pilnībā izmantot savas apropriācijas. No MP I pieejamā 101,8 miljonu EUR finansiālā atbalsta tika izmaksāti tikai 41,8 miljoni EUR (41 %) ¹¹. MP II programmas budžets ir 450 miljoni EUR, no kuriem līdz 2012. gada beigām ir izmaksāti tikai 77,8 miljoni EUR (25 % no pieejamā budžeta), galvenokārt kā avansi. Tādēļ paredzams, ka nozīmīgs finansējuma apjoms paliks neizmantots un nekalpos vispārējiem noteiktajiem mērķiem.

¹¹ Te ir ietverti 1,4 miljonu EUR maksājumi diviem projektiem, ko īstenoja kā daļu no katalizatora rīcības, neatbalstot kravu novirzīšanu, t. i., ES finansējumu izmaksāja lokomotīves pārbūvei un projekta īstenošanas ziņojumu sagatavošanai.

2. TABULA

PĀRSKATS PAR PROJEKTIEM UN PIEEJAMO FINANSĒJUMU, PAR KO UZŅĒMĀS SAISTĪBAS UN KURU IZMAKSĀJA NO MARCO POLO PROGRAMMĀM, MILJONOS EUR (PALĀTAS APRĒĶINI, PAMATOJOTIES UZ KOMISIJAS UN EACI¹ DOKUMENTIEM)

	Projektu skaits	Pieejamais budžets	Līdzekļi, par kuriem uzņemtas saistības	Līdzekļi, par kuriem uzņemtas saistības, pret kopējo budžetu, %	Izmaksātais finansējums	Izmaksātais finansējums pret kopējo budžetu, %
MP I						
2003	13	15,0	13,0	86,7	7,3	48,7
2004	12	20,4	20,4	100,0	12,3	60,3
2005	15	30,7	21,4	69,7	12,8	41,7
2006	15	35,7	18,9	52,9	9,4	26,3
MP I Kopā	55	101,8	73,7	77,3	41,8	41,1
MP II						
2007	20	58,0	45,4	78,3	18,7	32,2
2008	28	59,0	34,4	58,3	9,9	16,8
2009	21	66,3	61,9	93,4	23,2	35,0
2010	30	64,0	52,2	81,6	17,1	26,7
2011	18	56,9	33,6	59,1	8,8	15,5
MP II Kopā	117	304,2	227,5	74,1	77,7	25,5
Kopsumma	172	406,0	301,2		119,5	

¹ Izmantojot jaunākos datus, kas pieejami 2012. gada 31. decembrī.

... JO TIRGUS SITUĀCIJA UN PIEKĻUVES NOSACĪJUMI NEMUDINĀJA PĀRVADĀTĀJUS IZMANTOT SHĒMU

26. Papildus tam, ka mainījās tirgus situācija (sk. 18. punktu), nozīmīgs iemesls, kāpēc apropriāciju izmantošanas līmenis bija zems, ir ilga, riskanta, sarežģīta un dārga procedūra atbalsta saņemšanai no MP programmām:

- a) revidētajiem saņēmējiem bija vidēji vajadzīgi divi gadi, lai iegūtu piekļuvi shēmai (no projekta idejas pirmās dienas līdz dotācijas nolīguma parakstīšanai). Šajā laikposmā viņiem vidēji bija vajadzīgs viens gads kopš konkursa beigu datuma līdz dotācijas nolīgumu parakstīšanas datumam. Viņi vienprātīgi uzskatīja, ka šāda gaidīšana ir pārāk ilga nestabilā uzņēmējdarbības vidē. Palāta konstatēja, ka pa šo laiku vairākos gadījumos tika zaudēti klienti. Tā kā Komisija un EACI neatlāva sākotnējo maršrutu, pārvadāto produktu vai sākumpunktu un galamērķu izmaiņas taisnīgas attieksmes un godīgas konkurences apsvērumu dēļ, 53 no atlasītajiem 154 projektiem (jeb 34 %) no 2003. līdz 2010. gadam netika uzsākti vai tika drīzumā izbeigti. To saistības bija 64,2 miljoni EUR un maksājumi — 3,7 miljoni EUR;
- b) Investīcijas palīginfrastruktūrā pilnībā paliek uz paša saņēmēja riska: lai gan tiesību akti paredz iespēju šādas infrastruktūras daļējai finansēšanai, finansēšanas mehānisms parasti paredz tikai subsīdiju pēc novirzīto tkm apjoma un praksē neļauj no programmas līdzfinansēt investīcijas infrastruktūrā.
- c) Pārvadātāji uzskata, ka programmas nosacījumi uzņēmējdarbības reālajai ikdienai ir pārāk komplicēti, kas izskaidro, kādēļ daudzi saņēmēji dokumentu sagatavošanai izmantoja konsultantus¹²;
- d) Piedalīšanās MP programmās ir arī dārga¹³: pamatojoties uz personāla ceļojumu izdevumiem, par kuru pieejamību gādāja konsorcijs locekļi, konsultāciju maksām un saņēmēja personāla nostrādāto cilvēkmēnešu izmaksām, vidējās pieteikuma sagatavošanas izmaksas 16 revidētajiem saņēmējiem bija 105 000 EUR.

¹² No revidētajiem 16 projektiem 14 saņēmēji (jeb 87 %) izmantoja konsultantus.

¹³ 4. apsvērumā Regulā (EK) Nr. 1692/2006 un 8. apsvērumā Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Regulā (EK) Nr. 923/2009, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1692/2006 (OV L 266, 9.10.2009., 1. lpp.), tiek pausta cerība, ka programmā varētu piedalīties daudzi mazie un vidējie uzņēmumi (MVU). Tā kā programmas bija sarežģītas, tām bija augstas izmaksas un augsti sliekšņi, zem kuriem līdzfinansēšana nav iespējama, no MP saņēmējiem tikai 24 % bija MVU (Avots: EACI dati).

NESKAIDRĪBA PAR TO, KĀDĀ APMĒRĀ SATIKSMI FAKTISKI NOVIRZĪJA NO AUTOCEĻIEM...

- 27.** Skaitļi par ziņotajiem kravu apjomiem, kas novirzīti no autoceļiem, ir doti **1. tabulas** 4. ailē. Revidenti nespēja gūt pārliecību, ka tie ir ticami. Pirmkārt, attiecībā uz esošo pakalpojumu modernizāciju *EACI* bez jebkādam pārbaudēm pieņēma kravu apjomus, kas bija deklarēti kā pārvadāti pa to pašu maršrutu pirms projekta uzsākšanas (šos daudzumus atņēma projekta beigās, lai varētu aprēķināt novirzīto kravu pieaugumu). Otrkārt, pirmajās *ex post* finanšu revīzijās par ziņotajiem novirzīto kravu apjomiem, kuras *EACI* pabeidza tikai 2011. gadā, atklājās kļūdas¹⁴, kā arī viens gadījums, kad bija ziņots, pamatojoties uz bruto, nevis neto svaru.
- 28.** Palātas veiktajās 16 projektu revīzijās atklājās, ka tikai vienā projektā ir bijuši precīzi skaitļi par nosvērtajiem daudzumiem pēc ierašanās termiņos. Šēso gadījumos instruments neto svara reģistrēšanai nebija pieejams pārbaudei uz vietas, un deviņos atlikušajos projektos šā instrumenta revīzijas izsekojamībai bija ierobežota ticamība, kā arī bija palielināts pārmaksu risks. Piemēram, vienā projektā pavadzīmē (*CMR*)¹⁵ nebija nekādas norādes par svaru, citā nesakritība atklājās pārbaudēs, lai salīdzinātu sistēmā reģistrēto svaru ar svāriem, kas minēti attiecīgajos *CMR*, un saņēmējs nebija pārliecināts, vai viņš ziņojis *EACI* par bruto vai neto svaru.

¹⁴ Vienā ziņojumā *EACI* *ex ante* konstatēja 20 % kļūdu.

¹⁵ *CMR* pavadzīmē ir dokuments, ko izmanto starptautiskajos kravu autopārvadājumos, pamatojoties uz "Konvenciju par kravu starptautisko autopārvadājuma līgumu" (ANO konvenciju, kas parakstīta Ženēvā 1956. gada 19. maijā).

¹⁶ 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 22. jūlija Regulā (EK) Nr. 1382/2003 par Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanu, lai uzlabotu kravu pārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (*Marco Polo* programma) (OV L 196, 2.8.2003., 1. lpp.) un Regulas (EK) Nr. 1692/2006 I pielikums.

... UN PUSE NO REVIDĒTAJĒM PROJEKTIEM IR AR IEROBEŽOTU ILGTSPĒJU...

- 29.** Tā kā vienreizēju, neilgtspējīgu operāciju finansēšana dotu mazu labumu, sagaidāms, ka finansētie projekti kļūs dzīvotspējīgi to izpildes laikā, t. i., maksimāli triju gadu laikā, un to darbība pēc turpināsies. Lai gan ilgtspējīgu regulās īpaši min kā vienu no finansēšanas nosacījumiem¹⁶, tā nav iekļauta parakstītajos dotāciju nolīgumos, nedz arī tā ir pārbaudīta pēc projektu pabeigšanas.

30. Turklāt vājas ilgtspējas iemesls ir sarežģītā darbības vide, jo īpaši attiecībā uz dzelzceļiem. Saņēmēji, kuri uzsākuši dzelzceļa pakalpojumus, ir saskārušies ar augstiem darbības riskiem, un darbības laikā tiem ir bijušas grūtības ar dalībvalstu dzelzceļa uzņēmumiem sakarā ar neparedzētiem uzturēšanas darbiem, dzelzceļu un ostu streikiem, kā arī savstarpējās izmantojamības trūkumu. Vienā no revidētajiem projektiem tādēļ tika atcelti 20 % no plānotajiem reisiem visā projekta laikā. Citā projektā trešajā darbības gadā bija 44 negadījumi, kas izraisīja kavēšanos ar piegādi un pakalpojumu pārtraukumus, kuri ilga vairāk nekā nedēļu. Trešajā projektā saņēmējs bija spiests četras reizes nomainīt lokomotīvi, veicot maršrutu no ražotnes Rumānijā līdz izplatīšanas centram Itālijas ziemeļos.

¹⁷ "Marco Polo I programmas novērtējums", *Ecorys*, 7.11.2007., 3. punkta 6. apakšpunkts.

¹⁸ COM(2012) 675 final, 21.11.2012., 6. lpp.

31. Daudzi programmas saņēmēji tādēļ nolēma beigt projektus labu laiku pirms līgumu beigām, un daudzi no tiem, kuri projektus pabeidza, pēc projekta finansējuma izbeigšanās vai nu pakalpojumus beidza sniegt, vai arī būtiski mainīja to tvērumu. Sešiem no 16 Palātas revidētajiem projektiem subsidētais pakalpojums revīzijas laikā vairs nedarbojās (nepietiekamu apjomu dēļ vai tādēļ, ka viens partneriem bija izstājies vai bankrotējis), un diviem citiem turpinājās, bet ar samazinātu tvērumu.

... UN PROJEKTI BŪTU UZSĀKTI PAT BEZ ES FINANSĒJUMA

32. Pierādījumi, kurus Palāta ieguva no revidētajiem *Marco Polo* projektiem, parādīja, ka ES finansējums ļāva uzsākt projektus agrāk, paplašināt pakalpojuma mērogu vai agrāk gūt ienākums no ieguldījumiem.

33. Revīzijā tomēr tika atrastas nopietnas norādes, kas liecināja par nevajadzīgo atbalstu, proti,

- 13 no 16 revidētajiem saņēmējiem apstiprināja, ka tie būtu uzsākuši un nodrošinājuši transporta pakalpojumus pat bez subsīdijas;
- Novērtētājs *Ecorys* norādīja, ka "lielākā daļa projektu arī būtu sāka bez subsīdijas"¹⁷;
- Komisija kā programmas pārvaldītāja savā jaunākajā ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei¹⁸ norādīja, ka "42 % no saņēmējiem paziņoja, ka to projekti noteikti būtu īstenoti bez MP līdzekļiem".

- 34.** Skaidrojums ir tāds, ka i) smagu preču pārvadāšanai lielos attālumos izmaksu dēļ jebkurā gadījumā parasti izmanto jūru, dzelzceļu vai iekšzemes ūdensceļus, jo īpaši, ja sūtījumus var plānot iepriekš, un ii) MP finansējums nosedz tik maz daļu no projekta kopējām izmaksām, ka to nevar uzskatīt par reālu stimulu (Palātas revidētajos 16 projektos subsīdija nosedza tikai 2,8 % no saņēmēju investētās summas).

¹⁹ "Ex ante novērtējuma ziņojums par MP II", Ecorys, 15.6.2004., 6.3. nodaļa.

SHĒMAS IKDIENAS PĀRVALDĪBA IR PAKĀPENISKI UZLABOJUSIES...

- 35.** Saskaņā ar Komisijas ierasto praksi *EACI* darbs notiek pēc gada darba programmas, ko apstiprina Komisija. Tā pārrauga MP programmu ikdienas pārvaldību, izmantojot *EACI* ceturkšņa ziņojumus, koordinācijas sanāksmes reizi ceturksnī un divas reizes gadā, kā arī ceturkšņa vadības komitejas sanāksmes. Viens pilna laika politikas jomas darbinieks no Komisijas regulāri sazinās ar *EACI* vadību un personālu, kā arī piedalās darba sanāksmēs un vajadzības gadījumā vizītēs uz vietas. *EACI* sagatavo gada darbības pārskatus, kuros salīdzina pašreizējos rezultātus ar gada darba plānu.
- 36.** Palāta konstatēja, ka *EACI* laika gaitā ir uzlabojusi MP projektu pārvaldību, tostarp i) padarījusi stingrāku projektu atlases procedūru, lai nodrošinātu tikai augstas kvalitātes projektu atlasī, ii) organizējusi potenciāliem pretendentiem palīdzības dienestu un funkcionālas pastkastītes, ko revidētie saņēmēji uzskata par noderīgām un efektīvām, iii) veicinājusi Komisijas zināšanu bāzes veidošanu, izmantojot analītiskos ziņojumus, iv) regulāri uzraudzījusi finansētos projektus un v) samazinājusi maksājumu kavējumus.

... BET TIRGUS VAJADZĪBU ANALĪZE NEBIJA PIETIEKAMA...

- 37.** MP programmas bija izstrādātas, lai nodrošinātu ES finansējumu to ievērojamo izdevumu daļējai kompensēšanai, kādi rodas, veidojot jaunus vai pilnveidojot jau esošus transporta pakalpojumus, cerot, ka šādu pakalpojumu piedāvājuma pieaugums varētu radīt tirgus pieprasījumu ("Iejupejošs piedāvājums"¹⁹).

- 38.** Abu MP programmu struktūras pamatā bija Komisijas priekšlikums²⁰ un tika izmantots pirms katras programmas sākuma ar ieinteresētajām personām rīkoto sarunu iznākums²¹.
- 39.** Palāta tomēr uzskata, ka ar to nepietiek, jo pārvadātāji pāries no pārvadājumiem tikai pa autoceļiem uz citiem transporta veidiem tikai pie normāliem tirgus nosacījumiem, ja apstākļi (parasti izmaksas, laiks, uzticamība, nosūtāmie apjomi un termināļu tuvums) to prasa. Tādēļ, lai izstrādātu sekmīgu programmu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam, vispirms būtu bijis jāanalizē, kāpēc multimodāli transporta pakalpojumi nav radīti vai izvērsti pie normāliem tirgus apstākļiem un kā pārvarēt potenciālos šķēršļus vai barjeras, kas kavē vai nepieļauj šādu pakalpojumu izveidi vai izvēršanu.
- 40.** Kopš 2007. gada MP programmu efektivitātes potenciāls ir vēl vairāk samazinājies ārēju cēloņu rezultātā: finanšu un ekonomikas krīzes dēļ bija samazinājušies kopējie pārvadājumu apjomi (sk. 18. punktu), un dalībvalstu dzelzceļu uzņēmumu lēmumi pārtraukt atsevišķu vagonu piegādes iekšējo izmaksu dēļ tūlīt ietekmēja mazākus uzņēmumus piespiedu kārtā pāriet no multimodāliem pārvadājumiem uz pārvadājumiem tikai pa autoceļiem. Turklāt nesen pieņemto tiesību aktu dēļ var būt sagaidāma pretēja kravu novirzīšana (no kuģiem uz autoceļiem)²².

... UN KORIĢĒJOŠU RĪCĪBU VARĒJA ĪSTENOT AGRĀK

- 41.** 2007. gada novērtējuma ziņojumā²³ bija uzskaitītas daudzas problēmas saistībā ar pirmo *Marco Polo* programmu, piemēram, nepiemēroti sliekšņi, neelastīgi noteikumi par tkm, kā arī neprecīzi un sarežģīti noteikumi projektu iesniegšanai, atlasei un piešķiršanai. Tomēr Komisija, veicot projektu un programmu uzraudzību, apzinājās kavējumus projektu īstenošanā un grūtības sasniegt mērķi agrāk (kopš 2006. gada marta).

²⁰ COM(2002) 54 galīgā redakcija, 4.2.2002.

²¹ Piem., sk. "Ex ante novērtējuma ziņojums par MP II", *Ecorys*, 15.6.2004., 2. un 7. nodaļa.

²² Degvielu cenas kravu pārvadājumiem būtiski pieaugs ar 2015. gadu sakarā ar jaunajiem noteikumiem par sēra saturu un jaunajiem vispārējiem sēra ierobežojumiem, ko pieņēma 2012. gada septembrī. Tādējādi daļu no kravām, ko pašlaik pārvadā ar kuģiem, atkal pārvadās pa autoceļiem. Avots: Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) 2010. gada 13. decembra "Tehniskais ziņojums" un COM(2011) 439 galīgā redakcija, 15.7.2011.

²³ "Marco Polo I programmas novērtējums", *Ecorys*, 7.11.2007.

- 42.** Daudzas iespējas programmu uzlabošanai, tostarp juridiskā pamata pilnīga pārskatīšana, programmas darbības apturēšana vai izmaiņu ieviešana MP II, bija minētas 2008. gada ietekmes novērtējumā (IN)²⁴. Cenšoties uzlabot programmas pievilcību, Komisijas priekšlikums aprobežojās ar MP II budžeta, kā arī tehniskiem grozījumiem²⁵ (piemēram, ar subsīdiu summas divkāršošanu, tukšu konteineru un transportlīdzekļu svara uzskatīšanu par attiecināmiem kravu daudzumiem, pazeminātiem sliekšņiem un lielāku elastību). Tomēr šie pasākumi nenovērsa iepriekš uzsvērtos svarīgos programmas trūkumus.
- 43.** Tāpat Komisija neveica dalībvalstu multimodalitāti atbalstošo shēmu padziļinātu novērtējumu, lai gūtu pieredzi iespējamai MP programmu pārstrādāšanai. Palāta uzskata, ka mācību var gūt no valstu programmām, kas darbojas pieprasījuma pusē ar ierobežotiem administratīviem izdevumiem, maksājot vienotas likmes summas tieši autopārvadātājiem, kuri nolemj novirzīt savus kravas automobiļus vai konteinerus no autoceļiem uz kuģiem vai dzelzceļiem (piemēram, *Ecobonus* un *Ferrobonus* Itālijā²⁶). Vienā valstī (Austrijā) arī valsts shēmas atbalsta ieguldījumus infrastruktūrā pēc sagaidāmās kravu novirzīšanas attiecības pret reāli novirzītajiem apjomiem.

²⁴ SEC(2008) 3022, C variants, 10.12.2008.

²⁵ Regula (EK) Nr. 923/2009.

²⁶ Itālijas administrācija vadīja abas programmas ar 235 miljonu EUR budžetu (no kuriem izmaksāja 193,5 miljonus EUR jeb 82,3 %) ar 15 pilnslodzes ekvivalenta darbiniekiem un izmaksām ne vairāk kā 970 000 EUR/gadā, kā rezultātā administratīvie izdevumi bija tikai 1,2 % no programmas kopējā budžeta.

SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

- 44.** *Marco Polo* programmas ir daļa no transporta politikas mērķa izstrādāt alternatīvas kravu pārvadāšanai tikai pa autoceļiem Eiropas Savienībā. Palāta konstatēja, ka programmas ir bijušas neefektīvas, jo i) izvirzītie mērķi tika sasniegti tikai ļoti ierobežotā mērā, ii) programmu ietekme ir bijusi neliela kravu novirzīšanā no autoceļiem, un iii) nav datu, lai varētu spriest par sagaidāmajiem ieguvumiem, ja samazinātos kravu transporta ietekme uz vidi, sastrēgumi uz ceļiem un uzlabotos ceļu drošība.
- 45.** Saskaņā ar programmas maksājumiem izmantoto mehānismu ES finansējumu izmaksāja atkarībā no rezultātiem, un projekti parasti nodrošināja lielāku ieguvumu plašākai kopienai. Tomēr tirgus situācijas un nelabvēlīgu uzņēmējdarbības vides nosacījumu dēļ (proti, procedūru ilgums, riski, sarežģītība un administratīvās izmaksas) atbilstošu projektu priekšlikumu piedāvājums ir bijis nepietiekams. Turklāt i) pastāv nenoteiktība, cik lielā mērā satiksme faktiski tika novirzīta no autoceļiem, ii) finansēto pakalpojumu (projektu) tvērumu daudzos gadījumos būtiski samazināja vai tos pārtrauca, kā arī iii) ir pierādījumi, ka daudzi projekti būtu uzsākti pat bez ES finansējuma.
- 46.** Programmu ikdienas pārvaldība ar laiku bija uzlabojusies. Godīga projektu atlases metodoloģija cita starpā nodrošina tikai augsti kvalitatīvu projektu atlasī. Tomēr Komisija nav veikusi pienācīgu tirgus analīzi, lai novērtētu panākumu potenciālu, nav izvērtējusi jaunās tendences un nav savlaicīgi veikusi koriģējošus pasākumus, lai novērstu programmas neefektivitāti.

IETEIKUMI

Padomei, Eiropas Parlamentam un Komisijai:

- a) Jāapsver ES finansējuma pārtraukšana transporta kravu pārvadājumu pakalpojumiem pēc *Marco Polo* programmu koncepcijas ("piedāvājuma noteikta lejupēja pieeja"), kas noveda pie šajā ziņojumā konkrēti aprakstītajām nepilnībām (nepietiekama ieviešana tirgū, pierādījumu trūkums par mērķu sasniegšanu, augsts administratīvais slogs, vāja ilgtspēja un nevajadzīgais atbalsts).
- b) Jādod iespēja turpināt šādu projektu finansēšanu, ja ir veikts *ex ante* ietekmes novērtējums, kas parāda, vai un kādā mērā projektam ir ES pievienotā vērtība. Tādēļ vajadzētu prasīt no pārvadātājiem potenciālā pieprasījuma detalizētu tirgus analīzi, kā arī ņemt vērā labāko praksi līdzīgās dalībvalstu atbalsta shēmās. Tikai pozitīva novērtējuma gadījumā par nozīmīgu ES rīcību šajā jomā Komisijai jāīpaši:

- i) jānosaka reālistiski mērķi attiecībā uz kravu apjomiem, kas jānovirza no autoceļiem, regulāri jāpārbauda programmas rezultāti un nekavējoties jārikojas, lai novērstu trūkumus saistībā ar izvirzītajiem mērķiem;
- ii) jāievieš kārtība, ka ES finansējumu piešķir atkarībā no rezultātiem (piemēram, proporcionālus maksājumus par reģistrētajiem apjomiem, kas novirzīti no autoceļiem);
- iii) jānovērtē vajadzības, robežas un nosacījumi atbalstam infrastruktūrai un aprīkojumam, lai uzņemtos to pārvadātāju riska daļu, kuri būvē iekārtas multimodālu pārvadājumu palielināšanai;
- iv) jāturpina pasākumi, lai efektīvi pārvarētu tehniskus, operatīvus un ar infrastruktūru saistītus ierobežojumus, kuri varētu negatīvi atsaukties uz projektu efektivitāti, piemēram, attiecībā uz pārrobežu dzelzceļa satiksmi;
- v) jānodrošina atbilstošu datu pieejamība, lai parādītu ar finansētajām ricībām panāktos rezultātus;
- vi) jāsamazina, ieteicams, līdz sešiem mēnešiem laiks, kas nepieciešams projektu atlasei un piešķiršanai;
- vii) jānosaka, ka projektiem jābūt ilgtspējīgiem vismaz trīs gadus pēc vajadzīgā nosacījuma izpildes;
- viii) jāvēršas pret nevajadzīgā atbalsta parādību, apskatot šo jautājumu projektu vērtēšanā.

Šo ziņojumu 2013. gada 24. aprīļa sēdē Luksemburgā pieņēma Revīzijas palātas II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas loceklis *Harald NOACK*.

Revīzijas palātas vārdā —



priekšsēdētājs

Vítor Manuel da SILVA CALDEIRA

DETALIZĒTA INFORMĀCIJA PAR ATLASĪTAJEM PROJEKTIEM

Revidētie projekti	Konkurss	Valsts	Projekta satura īss apraksts
MP I			
<i>AIN</i>	2003. g.	Beļģija	Uzlabot intermodālos baržu un dzelzceļa pārvadājumus no Antverpenes ostas un uz to — palielināt esošo pakalpojumu biežumu vai uzsākt jaunus pakalpojumus, paredzot sastrēgumus sakarā ar plānotajiem ceļu remontdarbiem uz Antverpenes apvedceļa.
<i>DUE LOKO-MOTION</i>	2003. g.	Vācija	Projekts, lai nodrošinātu dzelzceļa vilces pakalpojumus un savstarpēji izmantojamu vilci bez lokomotīvu nomaiņas ar jaunām daudz sistēmu lokomotīvēm blokvilcienu dzelzceļa pakalpojumiem starp Minheni (Rīmu Vācijā) un Červināno del Friuli (Itālijā).
<i>BRIDGE OVER EUROPE</i>	2004. g.	Nīderlande	Multimodāls (tuvsatiksmes kuģošanas / dzelzceļu / autoceļu) savienojums ar Pireneju pussalu, galvenokārt ar 45 pēdu konteineru iekārtām, piedāvājot dzīvotspējīgu un rentablu alternatīvu dienvidu—ziemeļu—dienvidu autopārvadājumiem ar piekabēm.
<i>BASS</i>	2005. g.	Vācija	Projekts, lai palielinātu jūras pārvadājumu daļu kopējā pārvadājumu apjomā starp Rietumeiropu un Centrāleiropu, no vienas puses, un Baltijas valstīm un Neatkarīgo Valstu Sadraudzību, no otras puses.
<i>NEPOL EXPRESS</i>	2005. g.	Vācija	Projekts, lai nodrošinātu regulāru dzelzceļa savienojumu starp Roterdamu (Nīderlandē) un Poznaņu—Franovu (Polijā).
<i>LUNA</i>	2006. g.	Itālija	Kombinēti dzelzceļa reisi, kas savieno Itāliju, Vāciju un Skandināvijas tirgu caur Šveici.
<i>RAIL</i>	2006. g.	Beļģija	Projekts attiecas uz divām dzelzceļa līnijām — uz/no Golbē (FR) un uz/ no Spānijas ziemeļiem (Taragonas/Barselonas) caur dzelzceļa/autoceļu termināli Lebulū (Francijā), kuri savstarpēji savienoti ar dzelzceļa mezglu.
<i>LORRY RAIL</i>	2006. g.	Luksemburga	Intermodāli ziemeļu—dienvidu dzelzceļa pakalpojumi nepavadītu auto-piekabju pārvadāšanai starp dzelzceļa termināļiem Betemburgā (Luksemburgā) un Lebulū (Perpijanā), izmantojot īpašu tehnoloģiju.

Revidētie projekti	Konkurss	Valsts	Projekta satura īss apraksts
MP II			
<i>GULF-STREAM</i>	2007. g.	Francija	Projekts tiešas jūras satiksmes nodrošināšanai starp Pūlu (Apvienotās Karalistes dienvidu piekrasti) un Santanderu (Ziemeļspāniju) kravas automašīnām, kas nevar braukt caur Franciju sakarā ar aizliegumiem uz cietzemes autoceļiem nedēļas nogalē.
<i>ITABEL EXPRESS</i>	2007. g.	Itālija	Regulārs blokvilcienu savienojums no Peskāras (centrālās/dienvidu Itālijas) uz Mehelenu (Beļģijā) mājssaimniecības ierīču pārvadāšanai.
<i>SIRIUS 1</i>	2007. g.	Francija	Projekts ūdens piegādei ar vilcienu starp rūpnīcu Francijā un Vācijas tirgu.
<i>VIKING RAIL</i>	2007. g.	Vācija	Dzelzceļa reisi starp Vāciju un Zviedriju, lai nodrošinātu savienojumu starp automašīnu daļu piegādātājiem Vācijā un ražošanas vietu Ģēteborgā.
<i>EURO-REEFER RAIL</i>	2008. g.	Nīderlande	Dzelzceļa pakalpojumi piena produktu un citu produktu, kas ātri bojājas, pārvadāšanai ar saldētājkonteineriem katru dienu no Genkas (Beļģijā) uz Busto Arzicio (Itālijā); no Zabžes (Polijā) uz Zalcburgu (Austrija) un Pjačencu un Paduju (Itālijā); no Busto Arzicio (Itālijā), Slavkovas (Polijā) un Budapeštas (Ungārijā) uz Zēbrigi (Beļģijā); no Minhenes (Vācijā) uz Disburgu (Vācijā) un no Hernes (Vācijā) uz Noršepingu (Zviedrija).
<i>KTS</i>	2008. g.	Itālija	Blokvilciens, lai savienotu dažādas ražotnes Vācijā, Slovākijā un Rumānijā ar izplatīšanas centru Sanvito al Tralimento (Itālijā).
<i>OFE</i>	2008. g.	Beļģija	Projekts konteineru pārvadājumiem pa regulāru dzelzceļa koridoru no Zēbriges un Antverpenes (Beļģijā) uz Otmarsheimu (Francijā).
<i>SCADAE</i>	2008. g.	Itālija	Projekts tiešu transporta pakalpojumu izveidei no ostām pie Adrijas jūras Koperā (Slovēnijā), Venēcijā, Ravennā un Ankonā (Itālijā) uz Salonikiem (Grieķijā), Stambulu un Izmiru (Turcijā).

II PIELIKUMS

MP APRĒKINU KOEFICIENTU SALĪDZINĀJUMS LAIKA GAITĀ¹

Transporta veids	Apakštipi	2003. gada konkurss ²	2004. gada konkurss ³	2011. gada konkurss — tikai kravu novirzīšana ⁴			
Autoceļi		0,024	0,035	0,018			
Dzelzceļi	Dīzeļa	0,012	0,015	0,015			
	Elektriskie			0,004			
Iekšzemes ūdensceļi	1000–1500 t	0,005	0,010	0,014			
	1500–3000 t (ieskaitot jaukta veida / nezināmus)			0,013			
	>3000 t			0,010			
				Tradicionālā degviela ⁵	SDG	Sālsūdens skruberi	Saldūdens skruberi
Tuvsatiksmes kuģošana	Vispārēji / bez taras	0,004	0,009	0,007	0,000	0,004	0,004
	Konteinerkuģi			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax kuģi (<17 kn)			0,005	0,000	0,003	0,003
	Ro/Pax kuģi (17–20 kn)			0,009	0,000	0,005	0,005
	Ro/Pax kuģi (20–23 kn)			0,013	0,001	0,008	0,008
	Ro/Pax kuģi (>23 kn)			0,020	0,001	0,011	0,011

¹ Avots: Palātas apkoptie EK/EACI dati.

² Avots: 2003. gada priekšlikumu konkurss (OV C 245, 11.10.2003., 52. lpp.).

³ Avots: 2004. gada priekšlikumu konkurss (OV C 255, 15.10.2004., 8. lpp.).

⁴ Sk. 2011. gada priekšlikumu konkursu (OV C 309, 21.10.2011., 12. lpp.).

⁵ Koeficienti vēl vairāk samazinās, ja izmanto degvielu ar zemu sēra saturu.

KOMISIJAS ATBILDE

KOPSAVILKUMS

III.

Ar programmām ir izdevies panākt ievērojamu kravu novirzīšanu. *Marco Polo* programmas nodrošina ierobežotus stimulus pārejai no autotransporta risinājumiem uz sarežģītākām un grūtāk īstenojamām intermodālām sistēmām. Jau pabeigtajā pirmajā *Marco Polo* programmā (*MP I*) ir izdevies novirzīt vismaz 22 miljardus tkm, iztērējot 41 % no budžeta līdzekļiem, bet otrās *Marco Polo* programmas (*MP II*) galīgie rezultāti vēl nav zināmi, jo programma joprojām turpinās.

MP I galvenais izmērāmais mērķis bija panākt, lai tiktu novirzīts "starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējais paredzamais pieaugums". *MP II* ir paredzēts novirzīt šā pieauguma "būtisku daļu".

Ņemot vērā kopējo budžetu, ko likumdevēja iestāde bija piešķīrusi *Marco Polo* programmām, un šo programmu apmēru salīdzinājumā ar ES transporta sektoru (*MP I* veidoja tikai 0,01 % un *MP II* aptuveni 0,05 % no ES budžeta), Komisija negaidīja ievērojamas līdzsvara pārmaiņas starp transporta veidiem ES līmenī.

Marco Polo programmu rezultātus var izteikt skaitļos kā novirzīto kravu apjomu. Izmantojot *MP* kalkulatoru (sk. Palātas apsvērumu 9. zemspītras piezīmi), ir iespējams aprēķināt programmu ekoloģiskos ieguvumus un izmaksu ietaupījumus. Tā ir īpaša *Marco Polo* programmu iezīme.

IV.

Programmās ir paredzēts īpašs mehānisms, saskaņā ar kuru finansējumu izmaksā atkarībā no rezultātiem. Tas finanšu apropriācijas cieši piesaista programmas vispārīgajiem mērķiem, tostarp skaitļos izteiktiem novirzīto kravu apjomiem.

Programmu mērķis ir panākt līdzsvaru starp Finanšu regulas prasībām un Eiropas Parlamenta un Padomes finansēšanas noteikumiem, kas paredzēti regulās, ar kurām izveido *Marco Polo* programmas, un uzņēmējdarbības vajadzībām. Piedalīšanās nosacījumi tika izstrādāti, lai atspoguļotu ar rezultātiem pamatotās programmu iezīmes un nodrošinātu atbilstoša līmeņa administratīvo kontroli. Piedalīšanās nosacījumi *Marco Polo* programmu darbības laikā ir pārskatīti un grozīti, lai atvieglotu programmu pieejamību.

KOMISIJAS ATBILDE

Marco Polo programmu projekti bija īpaši jutīgi pret ekonomikas krīzi. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc saskaņā ar programmām atbalstīto projektu skaits ir mazāks par vēlamu. No 2010. gada *EACI* ir ieviesusi papildu revīzijas sertifikātus, kas palielina noteiktību attiecībā uz kravām, kas pārvadātas saskaņā ar *Marco Polo* programmu projektiem. Šis ir viens no programmu darbības laikā veiktajiem koriģējošajiem pasākumiem.

Komisija uzskata, ka finansētie transporta pakalpojumi ir bijuši pietiekami ilgtspējīgi. *Marco Polo* programmu ārējie novērtējumi (*Ecorys* 2007. gadā un *Europe Economics* 2011. gadā) liecina, ka kopumā lielākā daļa pakalpojumu (saskaņā ar *Europe Economics* 72 %) tā vai citādi turpinās arī pēc dotācijas nolīguma beigām (pielāgojoties mainīgiem tirgus apstākļiem).

Saņēmēji ir apstiprinājuši, ka *MP* subsīdijas tiem ir ļāvušas sākt projektus ātrāk un paplašināt to mērogu.

V.

Komisija vēlas norādīt, ka:

- 1) attiecībā uz *MP I* atbilstoša tirgus analīze tika veikta sabiedriskās apspriešanas procesā, bet attiecībā uz otro *Marco Polo* programmu 2004. gadā ir veikts *ex ante* novērtējums;
- 2) pamatojoties uz atsauksmēm par rezultātiem, programmas visā to darbības laikā ir attiecīgi un laicīgi grozītas un pārveidotas¹;
- 3) saskaņā ar standarta praksi un pastāvošajām procedūrām laicīgi ir veikti koriģējoši pasākumi.

¹ Regulas 1382/2003, 1692/2006, 923/2009 un vairākas *ad hoc* izmaiņas, kas ieviestas saskaņā ar iepriekš minētajās regulās noteiktajām juridiskajām pilnvarām.

VI.

Komisija ieteikumu pieņem zināšanai.

Attiecībā uz šajā ziņojumā konstatētajām nepilnībām Komisija atgādina savu nostāju, ko tā ir paudusi atbildēs uz 15., 16., 26., 27., 31. un 33. punktā minētajiem apsvērumiem.

Komisija apzinās, ka *Marco Polo* programmas ir cietušas no vairākiem trūkumiem. Taču vienlaikus Komisija uzskata, ka *MP* programmas ir spējušas palīdzēt Eiropas transporta nozarei testēt inovatīvus risinājumus un novirzīt vērā ņemamu satiksmes apjomu no pārslogotajiem ES autoceļiem, izmantojot nelielu (0,01–0,05 %) ES budžeta daļu.

Komisija uzskata, ka nākotnē būtu ieteicams sniegt ES atbalstu inovatīviem ES kravu pārvadājumu pakalpojumiem, lai īstenotu ES transporta politikas mērķus (integrēti intermodāli pakalpojumi, sastrēgumu mazināšana, ietekmes uz vidi mazināšana, inovatīvi risinājumi, jauni tirgi un tehnoloģijas), ievērojot to ES pilsoņu intereses, kas šos pakalpojumus izmanto.

2014.–2020. gada plānošanas periodam nav ierosināta īpaša trešās *Marco Polo* programmas finansēšanas regula — vispārēja normatīvā bāze attiecībā uz atbalstu kravu pārvadājumu pakalpojumiem jau 2011. gadā ir ietverta Komisijas priekšlikumos par jaunajām Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) vadlīnijām un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (*CEF*).

Jebkādas turpmākas detalizētas rīcības kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā saskaņā ar *TEN-T* vadlīnijās paredzēto vispārējo normatīvo bāzi tiks izstrādātas, pamatojoties uz īpašu *ex ante* novērtējumu, tostarp attiecīgu tirgus analīzi un pienācīgi ņemot vērā pieredzi un paraugpraksi dalībvalstu atbalsta shēmās. Šajā sakarā tiks ņemts vērā Palātas ieteikums.

Taču galīgais lēmums par turpmāko normatīvo bāzi šai shēmai *MFF*, *CEF* un *TEN-T* kontekstā paliek likumdevēju iestāžu ziņā.

KOMISIJAS ATBILDE

APSVĒRUMI

14.

Attiecībā uz "ievērojamo rezultātu atpalcību" Komisija uzskata, ka programmu rezultāti būtu jāaplūko, ņemot vērā arī tirgus stāvokļa pārmaiņas un ekonomikas krīzes radītās problēmas. Saskaņā ar 1. tabulā minētajiem skaitļiem pirmajai *Marco Polo* programmai (t. i., pirms ekonomikas krīzes) izvirzītie mērķi atbilda paredzētajai ieviešanai nozarēs tirgū (paredzētajai novirzīšanai). Arī otrajai *Marco Polo* programmai paredzētās novirzīšanas apjoms atbilst būtiskai daļai no paredzētā pieauguma — 20,5 miljardiem tkm. Turklāt 1. tabulā redzams, ka otrās *Marco Polo* programmas pirmajā gadā paredzētās novirzīšanas apjoms pārsniedz 20,5 miljardus tkm.

15.

Komisija uzskata, ka 22,1 miljards tkm no Eiropas autoceļiem novirzītu kravu ir ievērojams *MP I* sasniegums, jo īpaši ņemot vērā, ka ir iztērēts tikai 41 % no budžeta līdzekļiem.

Tā kā lielākā daļa projektu turpinās pēc finansēšanas perioda beigām, tie var radīt papildu kravu novirzīšanu / satiksmes noslogojuma mazināšanu (sk. atbildi uz 31. punktā minēto apsvērumu).

Programma ir devusi arī papildu ieguvumus. Saskaņā ar *Marco Polo* kalkulatoru (sk. Palātas apsvērumu 9. zemsvītras piezīmi) ekoloģiskie ieguvumi un ārejo izmaksu ietaupījumi, kas gūti, pateicoties 22,1 miljarda tkm kravu novirzīšanai, ir līdz pat 434 miljoniem euro. Salīdzinot šo summu ar budžeta līdzekļiem, kas izmaksāti projektiem ar kravu novirzīšanas mērķi (32,6 miljoni euro), Komisija uzskata, ka konkrētais ekoloģiskais ieguvums no katra investētā euro ir 13,3 euro.

16.

Runājot par "nepietiekamu atsaucību" uz ikgadējiem projektu priekšlikumu konkursiem, Komisija atgādina, ka ekonomikas krīze, kas sākās 2008. gadā, negatīvi ietekmēja uzņēmējdarbību. Turklāt intermodālie transporta risinājumi ir sarežģītāki nekā kravu pārvadājumi tikai pa autoceļiem. Sarežģītu projektu sākšana situācijā, kad ekonomikas klimats dramatiski pasliktinās, ir saistīta ar papildu risku. Tas ir novedis pie programmas ieviešanas mazākā apmērā, nekā bija paredzēts sākotnēji, t. i., pirms krīzes iestāšanās. Tajā pašā laikā intermodālu kravu pārvadājumu atbalstīšanas nozīme nav mazinājusies un *Marco Polo* programmu politiskie mērķi ir palikuši spēkā.

Kopēja atbilde uz 19. un 20. punktā minētajiem apsvērumiem

Komisija negaidīja līdzsvara pārmaiņas starp transporta veidiem ES līmenī, ņemot vērā *MP* programmu pieticīgo finansējumu:

- *MP I* — 102 miljoni euro, kas veidoja aptuveni 0,01 % no ES budžeta finanšu shēmai laikposmam no 2000. līdz 2006. gadam;
- *MP II* — 450 miljoni euro, kas veido aptuveni 0,05 % no ES budžeta finanšu shēmai laikposmam no 2007. līdz 2013. gadam.

Likumdevēju apstiprinātā darbības joma saskaņā ar *MP I* jāva novirzīt tikai "starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējo paredzamo pieaugumu" (kas faktiski bija daudz lielāks nekā prognozētie rādītāji), bet saskaņā ar *MP II* — "starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējā paredzamā pieauguma būtisku daļu".

Tāpēc Komisija uzskata, ka attiecībā uz programmu konkrētajiem mērķiem ir gūti ievērojami panākumi.

23.

Eurostat nevāc datus par ceļu satiksmes sastrēgumiem, un šī darbība nav iekļauta ikgadējā statistikas darba programmā. Attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumiem Padome 1993. gadā ir pieņēmusi lēmumu par Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datubāzes (*CARE*) izveidi². *Eurostat* ikgadējā negadījumu tabula ir tik pilnīga, cik tas reālistiski iespējams.

Attiecībā uz izmantotajiem *Marco Polo* kalkulatora datiem Komisija uzskata, ka kalkulatora aprēķini atbilda tā pamatā esošajai metodikai un pieejamajiem datiem, turklāt kalkulators tika atjaunināts, tiklīdz Komisijas līmenī bija saskaņota metodiskā pieeja ārējo izmaksu novērtēšanai³.

² Padomes Lēmums 93/704/EK (OV L 329, 30.12.1993., 63.–65. lpp.).

³ 2008. gada rokasgrāmata par ārējo izmaksu aprēķināšanu transporta sektorā un paziņojums par tiesību aktu kopumu "Zaļāks transports".

KOMISIJAS ATBILDE

Programmu reālais sviras efekts saskaņā ar Komisijas aplēsēm ir ekoloģiskais ieguvums 13 euro apmērā no viena investētā euro. Jāievēro arī, ka:

- autotransports pakāpeniski ir kļuvis tīrāks, taču arī citos transporta veidos ir bijis vērojams tehnikas progress. Tāpēc starpība starp vecajiem un jaunajiem koeficientiem ir radusies ne vien autotransporta uzlaboto rādītāju, bet arī pārskatītās metodikas dēļ, kas pēc 2008. gada izmantota kalkulatorā (piemēram, CO₂ cena, kuģu tipu, degvielu, jaunu tehnoloģiju, elektrovilcienu/dīzeļvilcienu diferenciācija utt.);
- daži izmaksu koeficienti kalkulatorā nav iekļauti, ņemot vērā ar to novērtēšanu un praktisko ieviešanu saistītās tehniskās grūtības (piemēram, autoceļu infrastruktūras neizmantoto iespēju izmaksas).

Visbeidzot, lai gan starpība starp autopārvadājumiem un pārējiem transporta veidiem ir samazinājusies, citi transporta veidi kopumā tomēr ir videi draudzīgāki nekā kravu pārvadāšana ar kravas automobiļiem. Saskaņā ar kalkulatoru sliktāki rādītāji nekā autotransportam ir tikai vienai transporta kategorijai, kas nav autotransports.

Tāpēc Komisija uzskata, ka kalkulators sniedz pienācīgu priekšstatu par *MP* programmu ekoloģiskajiem ieguvumiem.

25.

Finanšu un ekonomikas krīze ir viens no svarīgākajiem faktoriem, kas kavē programmu ieviešanu un ietekmē *Marco Polo* programmu projektu sākšanas un īstenošanas nosacījumus, pazeminot apropriāciju izmantošanas līmeni.

Jāatzīst, ka ir arī projekti, kas, pateicoties *MP* programmu finansējumam, gūst peļņu vai sasniedz peļņas sliekšni agrāk, nekā paredzēts pieteikumos. Tā kā saskaņā ar programām projektiem nav atļauts izmaksāt summas, kas pārsniedz finansēšanas periodā uzkrāto kopējo deficītu (bezpeļņas noteikums, sk. arī 5. punktu), dažos gadījumos šādiem projektiem piešķirtās subsīdijas ir samazinātas vai pat atsauktas. Lai gan šī situācija ir vērtējama pozitīva, tā arī veicina pieejamā finansējuma nepietiekamu izmantošanu.

26. a)

Laiks, kas pretendentiem vajadzīgs, lai izstrādātu projektu idejas, ir ārpus Komisijas kontroles un nebūtu jāņem vērā, aprēķinot laiku līdz dotācijas nolīguma parakstīšanai.

Ņemot vērā, ka laiks līdz dotācijas nolīguma parakstīšanai ir svarīgs rādītājs, programmas procedūras tika vienkāršotas (izdarot grozījumus ar Regulu 923/2009). Tas ļāva samazināt laiku līdz dotācijas nolīguma parakstīšanai (piemēram, līdz 209 dienām 2011. gadā).

Runājot par projektu izmaiņām, jāievēro, ka elastīgums attiecībā pret dažiem pretendentiem nozīmētu netaisnīgu attieksmi pret citiem, jo īpaši tiem, kas izlēmuši konkursā nepiedalīties vai nav uzvarējuši. Taisnīgas attieksmes nodrošināšana un izvairīšanās no nevajadzīgām konkurences problēmām ir daži no programmu pārvaldības pamatprincipiem.

Attiecībā uz to projektu skaitu, kas netika sākti vai tika drīzumā izbeigti, jāatgādina, ka *Marco Polo* programmas ir orientētas uz tirgu, tāpēc tirgus un ekonomikas apstākļi ir svarīgi faktori, kas nosaka projektu veiksmi. Tā kā intermodālie transporta risinājumi ir sarežģītāki nekā transporta sistēmas, ko veido tikai autoceļi, programma ir bijusi īpaši jutīga pret ekonomikas krīzi. Krīze ir bijusi viens no galvenajiem iemesliem, ar ko skaidrojams neveiksmīgo projektu skaits.

26. b)

Regulā 1382/2003 un sākotnējā Regulā 1692/2006 paredzētie katalizatora rīcībām piemērojamie noteikumi ļāva daļēji tieši atlīdzināt attiecībā uz palīginfrastruktūru un darbības aprīkojumu radušos izdevumus (sk., piemēram, projektus *Excite*, *Ocra*).

Ar Regulu 923/2009 tika vienkāršoti visu rīcību finansēšanas noteikumi, pamatojoties uz trim elementiem: kravu novirzīšanu / satiksmes noslogojuma mazināšanu (izņemot kopīgas mācību rīcības), attaisnotajām izmaksām un kumulatīvo deficītu finansēšanas periodā.

Tāpēc, lai gan investīcijas infrastruktūrā lielākoties paliek uz investora riska, agrāk saņēmēji varēja saņemt daļēju atlīdzību par izdevumiem, kas bija radušies attiecībā uz projekta infrastruktūru, pamatojoties uz attaisnotajām izmaksām.

KOMISIJAS ATBILDE

26. c)

Programmu mērķis ir panākt pareizo līdzsvaru starp Finanšu regulas prasībām un Eiropas Parlamenta un Pado-
mes finansēšanas noteikumiem, kas paredzēti regulās, ar
kurām izveido *Marco Polo* programmas, un uzņēmējdarbī-
bas vajadzībām.

26. d)

Ar projektu izstrādi saistītas attiecīgas izmaksas uzņēmu-
miem parasti rodas arī situācijā, kad tie veic uzņēmējdar-
bību bez publiska atbalsta. Tā ir standarta prakse, ka, sākot
jaunu projektu, uzņēmumiem jebkurā gadījumā ir jāie-
gulda zināmi līdzekļi (piemēram, organizācijā un projekta
pārvaldībā).

27.

No 2010. gada *EACI* ir ieviesusi papildu revīzijas sertifikātus,
kas palielina noteiktību attiecībā uz kravām, kas pārvadātas
saskaņā ar *Marco Polo* programmu projektiem. Taču Komi-
sija apzinās, ka šajos jaunajos noteikumos ir paredzētas
papildu prasības, kas saņēmējiem palielina administratīvo
slogu.

Komisijas gada darbības pārskatā norādītais atlikušo kļūdu
līmenis *MP I* ir 1,9 %, bet *MP II* — 2,9 %.

29.

Ņemot vērā *Marco Polo* programmu projektu specifiku
(komerciālas rīcības), jautājums par ilgtspēju tiek pienācīgi
risināts priekšlikumu izvērtēšanas procesā (kā daļa no uztī-
camības un dzīvotspējas analīzes). Stingrāku noteikumu (jo
īpaši nosacījuma par subsīdiu izmaksas atkarību no pro-
jektu ilgtspējas) īstenošana un kontrole nav reālistiska, tur-
klāt nav šaubu, ka šādi noteikumi atturētu pretendētus no
dalības programmā palielināta uzņēmējdarbības riska dēļ
gadījumā, ja mainītos tirgus apstākļi.

30.

Šis konstatējums skaidri parāda, cik sarežģīta ir saskaņā ar
Marco Polo programmu finansēto projektu uzņēmējdar-
bības vide un cik atbilstoša ir izvēlēta pieeja attiecībā uz
ilgtspēju.

Tas arī atspoguļo *Marco Polo* programmu būtību, proti,
nodrošināt ierobežotus stimulus pārejai no relatīvi vienkār-
šajiem, lētajiem un ar risku nesaistītajiem autotransporta
risinājumiem uz sarežģītākām un grūtāk īstenojamām inter-
modālām sistēmām.

31.

Marco Polo programmu ārējie novērtējumi (*Ecorys*
2007. gadā un *Europe Economics* 2011. gadā) liecina, ka
kopumā lielākā daļa pakalpojumu (saskaņā ar *Europe Eco-
nomics* 72 %) tā vai citādi turpinās arī pēc dotācijas nolī-
guma beigām (pielāgojoties mainīgiem tirgus apstāk-
ļiem). Ņemot vērā dinamisko uzņēmējdarbības vidi, kopš
2008. gada valdošo nelabvēlīgo ekonomikas klimatu un
intermodālo risinājumu sarežģītību salīdzinājumā ar pārva-
dājumiem tikai pa autoceļiem, Komisija šo rādītāju uzskata
par apmierinošu.

Tas liecina, ka īstermiņa finansējums ir radījis ilgtermiņa
pārmaiņas pat pašreizējos mainīgajos tirgus apstākļos.
Tāpēc ir paredzams, ka arī pēc līgumu darbības termiņa
beigām kravu novirzīšanas / satiksmes noslogojuma mazi-
nāšanas un ārējo izmaksu ietaupījuma ziņā programmas
turpinās radīt papildu ieguvumus.

33.

Komisija uzskata, ka programmas neapšaubāmi ir devušas
pievienoto vērtību revidētajiem projektiem, jo, neraugoties
uz to, ka 42 % no aptaujātajiem saņēmējiem atbalstu ir atzi-
nuši par nevajadzīgu, ES finansējums viņiem tomēr ir ļāvis
sākt projektus agrāk, paplašināt pakalpojumu mērogu vai
ātrāk gūt peļņu no investīcijām.

Nevajadzīgā atbalsta parādību ir grūti izteikt skaitļos, jo var
būt daudz faktoru, kas spēj ietekmēt rezultātus, piemēram,
jautājums par ilgtspēju (vai bez subsīdijām projekti būtu
bijuši ilgtspējīgi), daudzskāršošanas efekts (lielāki projekti
ļauj novirzīt daudz vairāk kravu), lielāka saņēmēju uztica-
mība un pamanāmība (ES projektu zīmols), ieguvumi, ko
dod partneru sadarbība (zinātniskās, paraugprakses nodo-
šana) utt.

34.

Komisija vēlas norādīt, ka:

- i) programmas atbalsta kravu novirzīšanu, t. i., nemaksā par kra-
vām, kas jau tiek pārvadātas pa jūru, dzelzceļu vai iekšzemes
ūdensceļiem. Tās rosina tirgu mainīt ieradumus un novirzīt uz
alternatīviem transporta veidiem kravas, kas faktiski tiek pār-
vadātas pa autoceļiem;

KOMISIJAS ATBILDE

- ii) ierobežotie stimuli rada ļoti augstu *MP* programmu projektu sviras efektu. Taču šīs summas ir svarīgas saņēmējiem, kuru peļņas norma parasti ir maza, apstākļos, kad tiem jākonkurē par kravām ar relatīvi lētajiem autopārvadājumiem. *Marco Polo* programmas faktiski ir paredzētas, lai atlīdzinātu sākotnējos zaudējumus un pašā sarežģītākajā sākuma periodā palīdzētu saņēmējiem izdzīvot tirgū.

37.

Programmas ir adresētas tiklab kravas ekspeditoriem / loģistikas pakalpojumu sniedzējiem, kas nodarbojas ar transporta savienojumu organizāciju sarežģītās piegādes ķēdēs, kā kravas īpašniekiem un viņu pārstāvjiem, kas veido tirgus pieprasījuma pusi. Lai gan *MP* programmu galveno mērķgrupu veido pirmā no minētajām kategorijām, daudzus veiksmīgus projektus ir iesnieguši arī kravas nosūtītāji (tostarp kravas autopārvadājumu uzņēmumi) / ražotāji.

Marco Polo programmu mērķgrupas ir analizētas, piemēram, *Ecorys ex ante* novērtējuma ziņojuma par *MP II* 2.2. punktā "Vajadzību novērtējums": http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2004_marco_polo.pdf.

38.

Pirmās *Marco Polo* programmas pamatā bija *PACT* programmas (kas atbalstīja kombinēto transportu) rezultāti, ko papildināja analīze un konsultēšanās ar Eiropas galvenajām transporta asociācijām.

Otro *Marco Polo* programmu atbalstīja *ex ante* pētījums.

39.

Pirms programmu sākuma Komisija attiecībā uz visiem transporta veidiem bija veikusi analīzi par šķēršļiem, kas kavē intermodālu pakalpojumu izveidi un attīstību, un ierosinājusi konkrētus pasākumu veidus šo modālo nepilnību un problēmu novēršanai. Komisija šeit atsaucas uz apspriešanas dokumentu, ko tā izstrādāja 2001. gadā un nosūtīja ieinteresētajām personām sabiedriskās apspriešanas vajadzībām, kā arī saistībā ar otro *Marco Polo* programmu veikto *ex ante* pētījumu, kas ietvēra attiecīgu tirgus apsekojuma analīzi, *MP I* gūto pieredzi, vajadzību novērtējumu un īpašu konsultēšanos ar ieinteresētajām personām.

40.

Saistībā ar šiem jautājumiem, kas Komisijai vienmēr ir radījuši lielas bažas, Komisija ir veikusi šādus pasākumus:

- otrās *Marco Polo* programmas koncepcijā tās darbības laikā ir ieviestas izmaiņas (palielināta finansēšanas intensitāte, izdarot grozījumus ar Regulu 923/2009), lai programmu padarītu pievilcīgāku un vēl vairāk rosinātu transporta sektoru pāriet no autoceļiem uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem;
- saskaņā ar *MP* gada darba programmām un aicinājumiem iesniegt priekšlikumus ir ierosināti konkrēti risinājumi, lai tuvsatiksmes kuģošanā un dzelzceļa transportā novērstu iespējamās pretējās kravu novirzīšanas problēmu (piemēram, politikas prioritātes un stimuli inovatīviem tuvsatiksmes kuģošanas pakalpojumiem un vagonstūtijumu satiksmei);
- Komisijas limenī ir apzināti un ierosināti vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumi, lai risinātu jautājumu par jaunām prasībām attiecībā uz sēra satura ierobežojumiem kuģu degvielā, piemēram, ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums⁴.

41.

Kravu novirzīšanas rādītāji, ko bija paredzēts sasniegt saskaņā ar 2003. un 2004. gada aicinājumiem atlasītajos projektos — attiecīgi 12,4 un 14,4 miljardi tkm —, bija augstāki nekā *MP I* izvirzītie kravu novirzīšanas mērķi (12 miljardi tkm gadā). Nebija pieejami dati, kas liktu domāt, ka faktiskie kravu novirzīšanas rādītāji varētu būt zemāki par šīm prognozēm.

Pirmais oficiālais ziņojums, kurā bija izgaismotas dažas problēmas, bija 2007. gadā veiktā *MP I* ārējā novērtējuma ziņojums. Tomēr *ECORYS* novērtējuma secinājumi bija līdzsvarotāki un liecināja, ka programma ir samērā efektīva un tai ir augsts sviras efekts: http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2007_marco_polo_1.pdf

⁴ Sk. "Jūras transporta radīto piesārņojošo vielu emisijas samazināšana un ilgtspējīga ūdenstransporta pasākumu kopums", SEC(2011) 1052 galīgā redakcija.

KOMISIJAS ATBILDE

SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

42.

Pamatojoties uz *ex ante* novērtējumu, Komisija izvēlējās variantu "juridiskā pamata mērķtiecīga pārskatīšana". Šajā variantā bija sniegti risinājumi *ECORYS* 2007. gada novērtējuma ziņojumā minētajiem galvenajiem ieteikumiem, un tas nodrošināja, ka visas ierosinātās programmas izmaiņas tiek pieņemtas īsā laikposmā, lai tās varētu īstenot pēc iespējas ātrāk. Programmas vispārēja pārskatīšana, skarot tās politikas kontekstu, tika noraidīta, lai novērstu grozījumu novēlotu pieņemšanu programmas darbības laikā (2007.–2013. gads).

Visbeidzot, Regula 923/2009 ir stājusies spēkā tikai no 2010. gada aicinājuma iesniegt priekšlikumus. Tāpēc ir pār-agri vērtēt ar grozījumiem saistīto ilgtermiņa ietekmi.

43.

Komisija atzīst tādu programmu kā *Ecobonus* iespējamās priekšrocības, bet vienlaikus apzinās, ka tām varētu būt arī nelabvēlīga ietekme (piemēram, administratīvā sloga un izmaksu, ilgtspējas, efektivitātes, ietekmes uz konkurenci ziņā utt.), jo īpaši, ja šādas programmas būtu jāīsteno ES līmenī, tātad visās ES dalībvalstīs. ES mēroga programmas būtiski atšķiras ar to, ka tām jābūt pamatotām saskaņā ar subsidiaritātes principu. Tām jārisina problēmas, ko dalībvalstis vienas pašas nevar atrisināt, un jāsasniedz mērķi, ko nav iespējams sasniegt dalībvalstu līmenī. Dalībvalstu starpā pastāv arī ievērojamas atšķirības ģeogrāfiskās atrašanās vietas, kravu plūsmu, infrastruktūras pieejamības, izmantojamo transporta veidu ziņā utt.

Lai gan Komisijai nebija juridiska pienākuma veikt "dalībvalstu atbalstošo shēmu padziļinātu novērtējumu, lai gūtu pieredzi iespējamai *MP* programmu pārstrādāšanai", Komisija pārskatīja dalībvalstu atbalsta shēmas un veica attiecīgu analīzi (*ex ante* novērtējuma ziņojuma par *MP II* 5. nodaļa "Eiropas pievienotās vērtības analīze"), lai nodrošinātu sinerģiju un izvairītos no dažādu ES un dalībvalstu finansēšanas instrumentu dublēšanās.

44.

Komisija atzīst, ka, ņemot vērā programmu ļoti plašos mērķus, var uzskatīt, ka tās nav tik efektīvas, kā varētu vēlēties, tomēr tās ir palīdzējušas novirzīt ievērojamu daudzumu kravu, kuru apjoms ir mērāms miljardos tonnkilometru. *Marco Polo* programmas nodrošina ierobežotus stimulus pārejai no relatīvi vienkāršajiem, lētajiem un ar risku nesaitītajiem autotransporta risinājumiem uz sarežģītākām un grūtāk īstenojamām intermodālām sistēmām.

- i) Pirmajā *Marco Polo* programmā ir izdevies novirzīt vismaz 22 miljardus tkm jeb 46 % no mērķa⁵. Otrā *Marco Polo* programma joprojām turpinās, tāpēc tās galīgie rezultāti vēl nav zināmi.
- ii) Programmu galvenais izmērāmais mērķis ir panākt, lai tiktu novirzīts "starptautisko kravu autopārvadājumu gada kopējais paredzamais pieaugums" (*MP II* — pieauguma būtiska daļa). Ņemot vērā *Marco Polo* programmu kopējo budžetu (*MP I* veidoja aptuveni 0,01 % un *MP II* aptuveni 0,05 % no ES budžeta) un šo programmu apmēru salīdzinājumā ar ES transporta sektoru, Komisija negaidīja ievērojamas līdzsvara pārmaiņas starp transporta veidiem ES līmenī.
- iii) *Marco Polo* programmu rezultātus var izteikt skaitļos kā novirzīto kravu apjomu. Izmantojot *MP* kalkulatoru (sk. Palātas apsvērumu 9. zemsvītras piezīmi), ir iespējams aprēķināt programmu ekoloģiskos ieguvumus un izmaksu ietaupījumus. Tā ir īpaša *Marco Polo* programmu iezīme.

45.

Programmās ir paredzēts unikāls ES līmeņa mehānisms, saskaņā ar kuru finansējumu izmaksā atkarībā no rezultātiem. Tas finanšu apropriācijas ļauj izmantot saskaņā ar programmu mērķiem.

Uzņēmējdarbības vides nosacījumi nav "nelabvēlīgi". Programmu mērķis ir panākt līdzsvaru starp Finanšu regulas prasībām un Eiropas Parlamenta un Padomes finansēšanas noteikumiem, kas paredzēti regulās, ar kurām izveido *Marco Polo* programmas, un uzņēmējdarbības vajadzībām. Atbalstu līdz šim ir saņēmuši vairāk nekā 650 uzņēmumu, un ekonomikas krīze ir viens no galvenajiem iemesliem, kāpēc programmas ir ieviestas mazākā apmērā, nekā varētu vēlēties.

⁵ Šajā nolūkā iztērējot 41 % budžeta līdzekļu.

KOMISIJAS ATBILDE

Marco Polo programmas nodrošina ierobežotus stimulus pārejai no relatīvi vienkāršajiem, lētajiem un ar risku nesaitītajiem autotransporta risinājumiem uz sarežģītākām un grūtāk īstenojamām intermodālām sistēmām. Tāpēc *Marco Polo* programmu projekti bija īpaši jutīgi pret ekonomikas krīzi. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc saskaņā ar programām atbalstīto projektu skaits ir mazāks par vēlamu.

Attiecībā uz:

- i) no 2010. gada *EACI* ir ieviesusi papildu revīzijas sertifikātus, kas palielina noteiktību attiecībā uz kravām, kas pārveidātas saskaņā ar *Marco Polo* programmu projektiem;
- ii) vairākums projektu turpinās pēc finansēšanas perioda beigām, radot papildu kravu novirzīšanu;
- iii) *Marco Polo* programmu nevajadzīgā atbalsta aspektu ir grūti izteikt skaitļos, jo var būt daudz faktoru, kas spēj ietekmēt rezultātus. Komisija uzskata, ka programmas neapšaubāmi ir devušas pievienoto vērtību revidētajiem projektiem, jo, neraugoties uz to, ka 42 % no aptaujātajiem saņēmējiem atbalstu ir atzinuši par nevajadzīgu, ES finansējums viņiem tomēr ir ļāvis sākt projektus agrāk, paplašināt pakalpojumu mērogu vai ātrāk gūt peļņu no investīcijām.

46.

Attiecībā uz pirmo *Marco Polo* programmu atbilstoša tirgus analīze tika veikta sabiedriskās apspriešanas procesā, bet attiecībā uz otro *Marco Polo* programmu 2004. gadā ir veikts visaptverošs *ex ante* novērtējums.

Pamatojoties uz atsauksmēm par rezultātiem, programmas visā to darbības laikā ir attiecīgi un laicīgi grozītas un pārveidotas.

Saskaņā ar standarta praksi un pastāvošajām procedūrām laicīgi ir veikti koriģējoši pasākumi.

Ieteikumi a)

Komisija ieteikumu pieņem zināšanai.

Attiecībā uz šajā ziņojumā konstatētajām nepilnībām Komisija atgādina savu nostāju, ko tā ir paudusi atbildēs uz 15., 16., 26., 27., 31. un 33. punktā minētajiem apsvērumiem.

Komisija apzinās, ka *Marco Polo* programmas ir cietušas no vairākiem trūkumiem. Taču vienlaikus Komisija uzskata, ka *MP* programmas ir spējušas palīdzēt Eiropas transporta nozarei testēt inovatīvus risinājumus un novirzīt vērtīgu satiksmes apjomu no pārslogotajiem ES autoceļiem, izmantojot nelielu (0,01–0,05 %) ES budžeta daļu.

Komisija uzskata, ka nākotnē būtu ieteicams sniegt ES atbalstu inovatīviem ES kravu pārvadājumu pakalpojumiem, lai īstenotu ES transporta politikas mērķus (integrēti intermodāli pakalpojumi, sastrēgumu mazināšana, ietekmes uz vidi mazināšana, inovatīvi risinājumi, jauni tirgi un tehnoloģijas), ievērojot to ES pilsoņu intereses, kas šos pakalpojumus izmanto.

2014.–2020. gada plānošanas periodam nav ierosināta īpaša trešās *Marco Polo* programmas finansēšanas regula — vispārēja normatīvā bāze attiecībā uz atbalstu kravu pārvadājumu pakalpojumiem jau 2011. gadā ir ietverta Komisijas priekšlikumos par jaunajām Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) vadlīnijām un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (*CEF*).

Jebkādas turpmākas detalizētas rīcības kravu pārvadājumu pakalpojumu jomā saskaņā ar *TEN-T* vadlīnijās paredzēto vispārējo normatīvo bāzi tiks izstrādātas, pamatojoties uz īpašu *ex ante* novērtējumu.

Taču galīgais lēmums par turpmāko normatīvo bāzi šai shēmai *MFF*, *CEF* un *TEN-T* kontekstā paliek likumdevēju iestāžu ziņā.

KOMISIJAS ATBILDE

Ieteikumi b)

Komisija piekrīt, ka jāveic *ex ante* ietekmes novērtējums, pienācīgi ņemot vērā paraugpraksi dalībvalstu atbalsta shēmās.

Kā skaidrots a) apakšpunktā, šo analīzi var veikt tikai pēc *MFF*, *CEF* un *TEN-T* likumdošanas procesa pabeigšanas. Šis process nodrošinās normatīvo bāzi *Marco Polo* programmu turpinājumam.

Tā kā šī *ex ante* analīze būs kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalsta instrumenta koncepcijas pamats, Komisija uzskata, ka daži no turpmākajiem ieteikumiem šajā posmā ir pārāgri.

Ieteikumi b) i)

Kā minēts iepriekšējos punktos, *Marco Polo* programmām līdzīgu rīcību koncepcija saskaņā ar jauno *TEN-T* programmu vēl nav noteikta un būs atkarīga no politikas pamatnostādņu izveides un *ex ante* novērtējuma. Komisija piekrīt, ka attiecībā uz jauno instrumentu jānosaka reālistiski mērķi un vajadzības gadījumā nekavējoties jārikojas, lai novērstu trūkumus. Tomēr nevar apgalvot, ka *Marco Polo* programmas turpinājuma instrumentā galvenā uzmanība arī tiks pievērsta kravu novirzīšanai un tā mērķi tiks izvirzīti, pamatojoties uz kravu apjomu, kas novirzīti no autoceļiem.

Ieteikumi b) ii)

Marco Polo programmām līdzīgu turpmāku rīcību finansēšanas mehānisms būs atkarīgs no politikas satvara un pamatosies uz *ex ante* analīzi.

Ieteikumi b) iii)

Šāds novērtējums tiks veikts iepriekš minētās *ex ante* analīzes kontekstā.

Ieteikumi b) iv)

Šķēršļi un savstarpēja izmantojamība priekšlikumos par *TEN-T* vadlīnijām un *CEF* ir minēti kā vieni no galvenajiem ES pasākumu mērķiem transporta jomā.

Ieteikumi b) v)

Komisija apņemas nodrošināt atbilstošu datu pieejamību, lai apliecinātu ar finansētajām rīcībām panāktos rezultātus.

Ieteikumi b) vi)

Tiks pieliktas pūles, lai vēl vairāk samazinātu laiku, kas vajadzīgs projektu atlasei un līgumu slēgšanai saskaņā ar Finanšu regulu.

Ieteikumi b) vii)

Obligātu nosacījumu, ka projektiem jābūt ilgtspējīgiem vismaz trīs gadus pēc pabeigšanas, nepastāvīgā uzņēmējdarbības vidē nav reālistiski īstenot un kontrolēt. Tas atturētu pretendentes un ievērojami palielinātu uzņēmējdarbības risku gadījumā, ja mainītos tirgus apstākļi.

Ieteikumi b) viii)

Ar nevajadzīgā atbalsta parādību saistītie riski un efektīvi veidi, kā vērsties pret šo parādību, tiks aplūkoti iepriekš minētajā *ex ante* analīzē.

Eiropas Revīzijas palāta

Īpašais ziņojums Nr. 3/2013

Vai Marco Polo programmas ir bijušas efektīvas satiksmes novirzīšanā no autoceļiem?

Luksemburga: Eiropas Savienības Publikāciju birojs

2013 — 39 lpp. — 21 × 29,7 cm

ISBN 978-92-9241-212-8

doi:10.2865/78442

KĀ PASŪTĪT ES IZDEVUMUS

Bezmaksas izdevumi

- Viens eksemplārs:
ar *EU Bookshop* starpniecību (<http://bookshop.europa.eu>).
- Vairāk nekā viens eksemplārs vai plakāti/kartes:
Eiropas Savienības pārstāvniecībās
(http://ec.europa.eu/represent_lv.htm),
Eiropas Savienības delegācijās valstīs, kas nav ES dalībvalstis
(http://eeas.europa.eu/delegations/index_lv.htm),
ar *Europe Direct* dienesta starpniecību
(http://europa.eu/europedirect/index_lv.htm)
vai piezvanot uz tālruņa numuru 00 800 6 7 8 9 10 11 (zvanīšana bez maksas no
jebkuras vietas Eiropas Savienībā) (*).

(*) Informāciju sniedz bez maksas, tāpat arī lielākā daļa zvanu ir bezmaksas (izņemot dažus operatorus, viesnīcas vai taksofonus).

Maksas izdevumi

- Ar *EU Bookshop* starpniecību (<http://bookshop.europa.eu>).

Maksas abonementi

- Ar Eiropas Savienības Publikāciju biroja tirdzniecības aģentu starpniecību
(http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm).

KOPŠ 2003. GADA NO *MARCO POLO* PROGRAMMĀM IR FINANSĒTI PROJEKTI, AR KURIEM KRAVU PĀRVADĀJUMUS NOVIRZA NO AUTOCEĻIEM UZ DZELZCEĻU, IEKŠZEMES ŪDENSCEĻIEM UN TUVSATIKSMES KUĢOŠANU, LAI SAMAZINĀTU STARPTAUTISKO KRAVU AUTOSATIKSMI, UZLABOTU KRAVU PĀRVADĀJUMU EKOLOĢISKOS RĀDĪTĀJUS, SAMAZINĀTU SASTRĒGUMUS UN PALIELINĀTU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBU. ŅEMOT VĒRĀ DAUDZĀS KONSTATĒTĀS NEPILNĪBAS, PALĀTA UZSKATA, KA PROGRAMMAS NAV EFEKTĪVAS (AR TĀM NAV SASNIEGTI TIEŠO REZULTĀTU MĒRĶI UN TĀM NAV BIJUSI IETEKME, NOVIRZOT KRAVAS NO AUTOCEĻIEM; NAV DATU, LAI NOVĒRTĒTU GAIDĀMOS IEGUVUMUS; PROJEKTU PRIEKŠLIKUMU PIEDĀVĀJUMS BIJA NEPIETIEKAMS; PASTĀV NENOTEIKTĪBA ATTIECĪBĀ UZ ZIŅOTAJIEM IEROBEŽOTAJIEM NOVIRZĪŠANAS APJOMIEM; DAUDZI PROJEKTI BIJA AR IEROBEŽOTU ILGTSPĒJU UN BŪTU UZSĀKTI ARĪ BEZ ES FINANSĒJUMA). TĀDĒJĀDI PALĀTA IESAKA IZBEIGT *MARCO POLO* PROGRAMMAS UN, LAI STIPRINĀTU IESPĒJAMO TURPMĀKO TRANSPORTA PAKALPOJUMU ATBALSTA SHĒMU SNIEGUMU, KĀ NOSACĪJUMU FINANSĒJUMA SNIEGŠANAI IZVIRZĪT POTENCIĀLĀ PIEPRASĪJUMA DETALIZĒTU *EX ANTE* NOVĒRTĒJUMU. PALĀTA IESAKA IZSTRĀDĀT SKAIDRUS NOTEIKUMUS UN NOSACĪJUMUS, KAS JĀIEVĒRO TURPMĀKA FINANSĒJUMA SAŅEMŠANAI, TIKAI TĀDĀ GADĪJUMĀ, JA ŠĀDS POTENCIĀLS PASTĀV.



EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA



Publikāciju birojs



ISBN 978-92-9241-212-8



9 789292 412128