

3.6 Popierane jest wprowadzenie losowych testów na obecność alkoholu i narkotyków dla wszystkich kontrolerów ruchu lotniczego, zgodne z ESARR5, jak również testów psychologicznych wszystkich biorących udział w kursach dla kontrolerów ruchu lotniczego.

3.7 Zagadnienie wieku jest w dalszym ciągu poważnym problemem. Statystyki wskazują, że wraz z wiekiem zwiększa się prawdopodobieństwo poważnej choroby lub nagłej śmierci. Wydaje się, że ograniczenia krajowe nie doprowadziły do ustalenia wymagań wiekowych dla pilotów.

3.8 W odniesieniu w szczególności do art. 4 Komitet sugeruje, by:

- ustęp 5 oznaczał, że potrzebna jest skuteczna procedura apelacyjna, która umożliwi przyznawanie odszkodowań posiadaczom licencji;
- ustęp 7 oznaczał, że powinna istnieć skuteczna procedura apelacyjna, dzięki której nieodpowiednia opinia medyczna może doprowadzić do zawieszenia licencji.

Bruksela, 9 marca 2005 r.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego drugi program „Marco Polo” wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy skutków systemu transportu towarów dla środowiska naturalnego (Marco Polo II)

COM(2004) 478 końcowy — 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

Dnia 15 lutego 2005 r., zgodnie z art. 71 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Rada postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu na ten temat, wydała swoją opinię w dniu 21 lutego 2005 r. (sprawozdawca: **Philippe LEVAUX**).

Na 415 sesji plenarnej w dniach 9-10 marca 2005 r. (posiedzenie z dnia 9 marca 2005 r.), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 129 głosami za, przy 3 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię.

1. Wprowadzenie: przypomnienie uzasadnienia propozycji przez Komisję

1.1 Komisja występuje z propozycją rozporządzenia w sprawie programu „**Marco Polo II**” przypominając powody leżące u źródeł konieczności rozwijania infrastruktury transportu towarów:

— podwojenie ilości przewożonych towarów w perspektywie roku 2020 oraz niedostatki w istniejącej sieci, wyrażające się w zatłoczeniu dróg, degradacji środowiska naturalnego, wypadkach i spadku konkurencyjności;

— uwzględnienie trwałego rozwoju, co pociąga za sobą konieczność dysponowania oszczędniejszym pod względem energetycznym systemem transportu.

1.2 Komisja potwierdza, że „konieczne jest bardziej zdecydowane różnicowanie środków transportu” ponieważ jest to rozwiązanie umożliwiające lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury i logistyczną integrację transportu morskiego na krótkich dystansach, kolei i transportu rzeczno-górnego. Polityka różnicowania środków transportu była już przedmiotem programu „Marco Polo I” (2003-2006), którego celem było przeniesienie wzrastających corocznie przewozów towarowych w międzynarodowym transporcie drogowym na pozostałe trzy wymienione środki transportu.

1.3 Komisja proponuje program „Marco Polo II” w celu kontynuacji tej polityki w okresie 2007-2013, poszerzając pole zastosowania programu o wszystkie kraje sąsiadujące z Unią Europejską i dodając dwa nowe rodzaje działań:

— autostrady morskie,

— działania mające na celu ograniczenie ruchu.

1.4 Komisja proponuje środki budżetowe w ogólnej wysokości 740 mln EUR na okres 2007-2013, co powinno:

- umożliwić przekierowanie 140 mld kilometro-ton przewozów drogowych (czyli 7 milionów tysięcykilometrowych odcinków przebytych samochodem ciężarowym) ku innym środkom transportu;
- doprowadzić do ograniczenia emisji CO₂ o 8.400 mln kg;
- przynieść korzyści społeczno-ekologiczne o wartości około 5 mld EUR (prognoza sporządzona przez grupę niezależnych ekspertów i dołączona do wniosku Komisji, wraz z oceną szkodliwych skutków zanieczyszczenia dla zdrowia).

2. Uwagi ogólne

2.1 Przypomnienie wniosków Komitetu zawartych w opinii „Marco Polo I”

2.1.1 Komitet potwierdzał wielokrotnie wsparcie dla zainicjowanej przez Komisję polityki mającej na celu przeniesienie nieuniknionego i przewidywalnego wzrostu przewozów drogowych na inne formy transportu, podkreślając niekiedy brak ambicji lub środków w tej dziedzinie.

2.1.2 W szczególności w opinii EKES 842/2002 z 17 i 18 lipca 2002 r. w sprawie propozycji rozporządzenia „**Marco Polo I**”, Komitet, oceniając, że sam program nie pozwoli na osiągnięcie zakładanych przez Komisję zmian, proponował uzupełnienie go o dziesięć konkretnych działań zachęcających, które przypomina poniżej:

- Wzmocnić kontrolę i kary w przypadku naruszenia ustawodawstwa socjalnego.
- Finansować z funduszy publicznych infrastrukturę pozwalającą na zmianę środka transportu (terminale, dojazdy itp.).
- Wymagać od podmiotów gospodarczych zaangażowania na rzecz trwałości nowych usług pożytku publicznego w celu utrwalenia modyfikacji formy transportu, bowiem w innym przypadku klienci nie zmienią swoich przyzwyczajeń.
- Przewidzieć od zaraz zasady przedłużenia programu „Marco Polo” o 2 lub 3 lata w celu zapewnienia jego kontynuacji do 2010 r. (uniknąć przerwy takiej, jak między PACT a „Marco Polo”).
- Maksymalnie wykorzystać doświadczenia programu PACT kończąc jego zewnętrzną ocenę, gdyż ocena skutków pozytywnych pozostaje niepełna.
- Ustalić kalendarz środków, które należy podjąć dla wdrożenia działań przewidzianych w programie „Marco Polo”.
- Powierzyć stały nadzór nad podejmowanymi działaniami komitetowi zarządzającemu, aby w połowie realizacji programu „Marco Polo” nanieść niezbędne poprawki.

— Przewidzieć możliwość uwzględniania w projektach odpowiadających kryteriom programu „Marco Polo” działań włączających dodatkowo transport powietrzny oraz transport rurociągowy, jeśli są one połączone z innymi środkami transportu.

— Zezwolić na finansowanie projektów zawierających działania prowadzone na obszarze jednego tylko Państwa Członkowskiego, jeśli z ich oddziaływania skorzystają wszyscy uczestnicy transportu międzynarodowego przejeżdżający przez ten obszar.

— Opracować dla wszystkich uczestników transportu „**przewodnik europejski**” zawierający wszystkie platformy multimodalne istniejące w UE z ich opisem, ustanawiając jednocześnie minimalne normy.

2.1.3 W tej samej opinii 842/2002, Komitet dodawał, że jedynie globalna polityka transportowa zmieniająca niektóre praktyki i opierająca się na wiążących zobowiązaniach do realizacji nowej lub uzupełniającej infrastruktury transportowej może pozwolić na osiągnięcie wytyczonych celów.

2.1.4 W szczególności w odniesieniu do dużych ilości towarów przewożonych na długich trasach, w przypadku których dostawa nie jest pilna, ale musi zostać zrealizowana w określonym terminie, Komitet proponował, aby Komisja podjęła refleksję nad stopniowym przechodzeniem od praktyki „**zero zapasów**” do dowartościowania pojęcia „**ruchomych zapasów**”. Perspektywa ta pozwoliłaby zrelatywizować pojęcie pilności dostaw oraz uczynić alternatywne sposoby transportu autentycznie konkurencyjnymi co do kosztów i terminów, przy jednoczesnym zagwarantowaniu terminowości dostaw. Zrozumiałe są ekonomiczne przesłanki, leżące u podstaw rozpowszechnienia praktyki „**zero zapasów**”, która pozwala na maksymalne skrócenie terminów dostaw sprawiając, że aspekt pilności stał się nadrzędnym czynnikiem w funkcjonowaniu wymiany handlowej. Uwzględnienie koncepcji trwałego rozwoju wykazuje dziś jasno, że praktyka ta oraz konsekwencje jej stosowania są bardzo kosztowne w sensie stopnia zanieczyszczenia i nadmiernego zużycia energii. Kwestia ta wymaga więc przemyślenia i Komitet zwraca się ponownie do Komisji o włączenie jej do dyskusji. Uważa on, że mimo, iż transport drogowy pozostaje niezastąpiony na krótkich dystansach, szczególnie na końcowym etapie realizacji dostaw, to praktyka „zero zapasów” posunięta do skrajności oraz pilność dostaw traktowana jako zasada bezwzględna są źródłem trudności w przenoszeniu części drogowych przewozów towarowych na inne środki transportu, lepiej odpowiadające ambicjom trwałego rozwoju.

2.1.5 Nie uprzedzając wyników dyskusji, Komitet sądzi, iż celem zaprowadzenia zmian w zachowaniach podmiotów gospodarczych, trzeba dopuścić możliwość zakwestionowania praktyk, które mogły być skuteczne w przeszłości, ale które zdają się nie przystawać do dzisiejszych celów.

2.1.6 Komitet stwierdza, iż uwzględniona została tylko część sugerowanych przez niego działań zachęcających. Uznając, że w 2004 r. sytuacja nie uległa zasadniczej zmianie w porównaniu z 2002 r., Komitet formułuje w niniejszej opinii identyczne propozycje uzupełniając je o kilka szczegółowych punktów.

2.2 Ocena pierwszych wyników programu „Marco Polo I” 2003-2006

2.2.1 W ocenie Komisji, program „Marco Polo I” z budżetem 100 mln EUR przynosi już pierwsze zachęcające wyniki. Komitet zauważa, że pierwsze wybrane projekty ruszyły w październiku 2003 r., czyli zaledwie rok temu, i że w chwili obecnej brakuje dystansu do oceny rzeczywistej skuteczności działań podjętych w celu zróżnicowania metod transportowych. Ponadto Komitet zauważa, że:

- w Białej księdze z dnia 12 września 2001 r. w sprawie „polityki transportowej w perspektywie 2010 r.: czas wyboru”, dla potrzeb programu „Marco Polo I” przewidywano 120 mln EUR na 4 lata, czyli 30 mln EUR rocznie;
- w projekcie rozporządzenia w sprawie programu „Marco Polo I”, w początkach 2002 r., Komisja przewidywała budżet 115 mln EUR na 5 lat, czyli 23 mln EUR rocznie;
- ostatecznie programowi „Marco Polo I” został przyznany budżet w wysokości jedynie 100 mln EUR na 5 lat, czyli 20 mln EUR rocznie;
- w pierwszym roku działania programu „Marco Polo I”, budżet Wspólnoty przekazał mu jedynie 15 mln EUR.

2.2.2 Komitet wyraża zdziwienie tym stopniowym spadkiem wysokości budżetu i zastanawia się nad wiarygodnością przewidywań w sytuacji, gdy przypuszczalne zapotrzebowanie na fundusze będzie prawdopodobnie wzrastało, a środki — malały.

2.2.3 W opisanych warunkach i z braku innych informacji, Komitet nie rozumie uwagi Komisji, która mówi: „Można więc wysnuć wniosek, że środki budżetowe są mocno niewystarczające dla finansowania wszystkich dobrych propozycji...” i nie rozumie dlaczego w programie budżetowym nie zostało spożytkowanych 20 mln EUR płatności.

2.3 Wstępna ocena oraz konsultacje stron

2.3.1 W rozdziale III uzasadnienia propozycji, punkt 12, wspomina się o dokumencie finansowym ważnym z uwagi na to iż „potwierdza on, że projekt rozporządzenia w pełni uwzględnia ocenę oraz zalecenia niezależnych ekspertów wynikające z przeprowadzonej przez nich wstępnej oceny propo-

zycji przedłużenia programu »Marco Polo« na okres 2007–2013”. Ten 19-stronicowy dokument sporządzony w języku angielskim nie został przetłumaczony. Został natomiast streszczony w 15 liniach w punkcie 13 wspomnianego rozdziału III przedstawiającym wnioski, jakie z ocen ekspertów wyciąga Komisja.

2.3.2 Komitet przypomina, że aby dokumenty były dostępne muszą być tłumaczone, oraz że w przypadku braku tłumaczenia całości tekstu sprawozdania ekspertów, należy ich poprosić o sporządzenie syntezy, której tłumaczenie umożliwiłoby wszystkim zainteresowanym stronom bezpośredni dostęp do najważniejszych wniosków opatrzonych odpowiednim uzasadnieniem.

2.3.3 Komitet przypomina, że w opinii 842/2002 dotyczącej rozporządzenia w sprawie „Marco Polo I” odnotowywał z zadowoleniem, że Komisja „zasięga opinii zainteresowanych stron zanim wystąpi z własnymi propozycjami” ale jednocześnie „żałował, iż tak późno został włączony do procesu konsultacji”. (Art. 2.5)

2.3.4 Komitet nie jest więc w stanie odnieść się do wniosków omawianej oceny poza uwagą, że Komisja oczekuje odpowiedniego zwiększenia przedstawionego budżetu, czyniąc to decydującym warunkiem efektywności programu.

2.3.5 Komitet zauważa, iż Komisja przedstawiła mu bilans trzech zrealizowanych projektów:

- stworzenie przewozów kolejowych „Intermodal Rail” pomiędzy Niemcami i Włochami, przez Austrię, obsługiwanych przez prywatną firmę;
- projekt IKEA-RAIL, zapoczątkowany w roku 2002, polegający na stworzeniu platformy w Duisburgu (Niemcy), do której dostarczane są koleją (1 044 km) produkty z Almhut (Szwecja) celem dystrybucji w Europie. W latach 2002 i 2003 około 400 pociągów przebyło tę trasę, wożąc jedynie towary firmy IKEA;
- utworzenie regularnych linii morskich do przewozu ciężarówek pomiędzy wieloma portami Włoch i Hiszpanii.

2.3.6 Te trzy projekty ilustrują możliwości systemu wspomagania wdrożonego przez UE. Komitet odnotowuje jednakże, że projekty te zostały zrealizowane w ramach programu PACT, poprzedzającego „Marco Polo I”.

2.3.7 Projekty te, szczególnie interesujące w swych założeniach; wykazują słuszny kierunek obecnych działań i Komitet jest żywo zainteresowany uzyskaniem we właściwym czasie informacji o konkretnych i wymiernych wynikach aktualnego programu „Marco Polo I”.

2.4 Program „Marco Polo II” (2007-2013)

2.4.1 Propozycja „Marco Polo II” nie zmienia prowadzonych obecnie 3 rodzajów działań:

- zmiana sposobów transportu (pomoc początkowa),
- działania będące katalizatorem zmian,
- wspólne zdobywanie doświadczeń.

2.4.2 Dodaje ona szerszy zasięg geograficzny uwzględniając Europę obejmującą 25 państw, pozostałe państwa kandydujące oraz państwa Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA) i Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EEA). Komitet popiera takie podejście i podziela oczywiste stwierdzenie Komisji, że: „Produkcja i cechy charakterystyczne łańcucha dystrybucji nie zatrzymują się na granicach UE 25”, zaznaczając jednak, że życzyłby sobie, aby Komisja na początku tego zdania po słowie „produkcja” dodała słowo „wymiana”.

2.4.3 Komitet sugeruje, aby Komisja zacytowała jako przykład program Dunaj — Korytarz VII, charakterystyczny dla tej „wielkiej Europy”, gdyż posiada on wyjątkową postać kombinowanej infrastruktury transportowej wykorzystującej wszystkie sposoby transportu, mianowicie:

- **transport rzeczny**, zapewniający nieprzerwaną komunikację pomiędzy Morzem Północnym a Morzem Czarnym, z punktem ośrodkowym w Austrii w odległości ok. 1.500 km od każdego końca;
- **transport drogowy i kolejowy**, który dzięki platformom przeładunkowym pozwoli na zaopatrzenie dużych obszarów po obu stronach rzeki;
- **transport morski i rzeczno-morski**, który dzięki połączeniu Ren-Men-Dunaj przedłuża rzekę na zachodzie do Wysp Normandzkich i Morza Północnego, a na wschodzie do Rosji (Wołga), Ukrainy i Turcji dzięki Morzu Czarnemu.

2.4.4 Propozycja „Marco Polo II” przewiduje dwa nowe rodzaje działań:

- **Autostrady morskie** — koncepcję, co do której Komitet niejednokrotnie wyrażał już swoją dużą przychylność. „Wielka Europa” dysponuje w sposób „naturalny” tysiącami kilometrów wybrzeża morskiego, setkami portów, ujść rzecznych i rzek, które są potencjalnymi drogami dostępu do obszarów położonych w głębi kontynentu. Wszędzie należy więc wspierać i zachęcać do tworzenia projektów w zakresie transportu i dystrybucji towarów, pod warunkiem zwiększenia liczby multimodalnych platform przeładunkowych na wybrzeżu oraz w ujściach rzek.
- **Działania ograniczające ruch** — narzucającą się koncepcję pozwalającą na racjonalizację produkcji, dystrybucji i podziału oraz na wyeliminowanie zbędnych przejazdów. Na przykład:

- przewóz towarów odwodnionych, co pozwala na nie przewożenie wody, która zostanie dodana na miejscu,
- lokalizowanie zakładów produkujących komponenty w pobliżu zakładów montażowych, co eliminuje potrzebę przewozów na duże odległości.

Komitet przychylny jest doświadczeniom i projektom, które będą służyły w tym kierunku.

2.4.5 Komisja chciałaby osiągnąć **zwiększoną synergię w transporcie kolejowym** i zaleca na przykład wykorzystanie torów przeznaczonych dla szybkich pociągów do ekspresowego transportu towarów i poczty. Komitet popiera takie propozycje, mimo że w odniesieniu do poczty ekspresowej uważa on, że przekazywanie informacji drogą elektroniczną już teraz pozwala i pozwalać będzie w przyszłości na prowadzenie większości wymiany pocztowej.

2.4.6 Jednakże, wraz z koniecznością utworzenia ekspresowych linii towarowych, należałoby w sposób nieodwracalny zapewnić wzajemną zgodność sprzętu, wyposażenia i przepisów kolejowych. Poza tym, nie czekając na budowę nowych linii trzeba optymalnie wykorzystać infrastrukturę istniejącą oraz rozważyć wykorzystanie linii porzuconych lub odciążonych w następstwie przeniesienia ruchu pasażerskiego na inne środki transportu, zawłaszcza na linie ekspresowe.

2.4.7 Komitet domaga się więc od Komisji ponownego wezwania Państw Członkowskich do sporządzenia wykazu wszystkich możliwości rewitalizacji sieci istniejących, porzuconych oraz tych, w których ruch został ograniczony, aby wykorzystać je do transportu towarów. Żądanie to dotyczy w szczególności infrastruktury kolejowej, ale również dróg wodnych, aby w miarę możliwości wdrożyć rozwiązania szybsze i korzystniejsze dla trwałego rozwoju niż transport drogowy.

2.4.8 Wreszcie, aby dodać wiarygodności kolejowemu transportowi towarowemu, jak również i innym sposobom transportu alternatywnym wobec drogowego, Komitet ponownie stwierdza, iż nadszedł czas na przełożenie zamiarów na czyny poprzez zabezpieczenie, lub narzucenie, infrastrukturze kolejowej, morskiej i rzecznej większych niż obecnie środków, zwłaszcza w finansowaniu projektów RTE-T i tych, które zostały przyznane nowym Państwom Członkowskim i obszarowi Bałkanów.

2.4.9 Komitet z satysfakcją zauważa, że Komisja podkreśla „znaczące” zainteresowanie przemysłu dla finansowania infrastruktury koniecznej i wystarczającej do realizacji celów związanych z działalnością usługową w ramach programu „Marco Polo”. Co do finansowania **infrastruktury pomocniczej**, Komitet przypomina, że chodzi o życzenie wyrażone w opinii 842/2002 w sprawie „Marco Polo I”.

3. Uwagi szczegółowe dotyczące propozycji rozporządzenia „Marco Polo II”

3.1 Artykuł 1: Przedmiot

3.1.1 Komitet zauważa, że Komisja przedstawia w 2004 r. propozycję rozporządzenia na okres 2007-2013. Powinno to umożliwić zapewnienie ciągłości programu „Marco Polo” i uniknięcie opóźnień, jakie wystąpiły w latach 2001-2002 w początkowej fazie „Marco Polo I”. Tak więc, wobec obecnej sytuacji, w której Komisja nie ma rzeczywistego obrazu wdrażania programu „Marco Polo I”, to wyprzedzenie czasowe pozwoli na dysponowanie *komitetem zarządzającym, któremu powierzone zostanie monitorowanie podejmowanych działań tak, aby na półmetku programu „Marco Polo I” wnieść użyteczne korekty do „Marco Polo II”, jak domagał się tego Komitet w opinii 842/2002.*

3.2 Artykuł 2: Definicja

3.2.1 Komitet zauważa w definicji „konsorcjum” przedsiębiorstw, istnienie wymogu co najmniej dwóch przedsiębiorstw. Komitet powtarza uprzednie żądanie, aby „konsorcjum” było „grupą dwóch lub większej liczby przedsiębiorstw, nie należących do jednej grupy, ani nie będących swoimi filiami, które zawarły porozumienie dla wspólnego wykonania...”.

3.3 Artykuł 3: Zakres stosowania

3.3.1 Komitet podtrzymuje żądanie zawarte w opinii 842/2002 uważając, że ustanowione zasady są zbyt restrykcyjne, ponieważ zakładają, że działania powinny dotyczyć przynajmniej dwóch Państw Członkowskich lub jednego Państwa Członkowskiego i jednego obszaru sąsiedniego państwa trzeciego. Komitet uważa, że istnieją zlokalizowane działania dotyczące tylko jednego Państwa Członkowskiego, których oddziaływanie przyniesie korzyść wszystkim użytkownikom danego sposobu transportu przejeżdżającym przez terytorium tego Państwa. (Przykład: działania dotyczące wykorzystania i rozbudowy platform multimodalnych zlokalizowanych w węźle transportowym na obszarze jednego z Państw).

3.3.2 Komitet docenia otwarcie zakresu stosowania na państwa trzecie (kandydujące i nie kandydujące do przystąpienia do Unii) i przyjmuje do wiadomości, że koszty działań prowadzonych na tych obszarach nie są pokrywane przez program, z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu.

3.3.3 Komitet chciałby jednak, w trosce o spójność, aby rozporządzenie precyzowało, że w przypadku finansowania działań prowadzonych na obszarze państw trzecich, miały one na celu w miarę możliwości rozwój środków transportu innych niż drogowy lub sprzyjały różnicowaniu sposobów transportu.

3.4 Artykuł 4: Uprawnieni kandydaci i beneficjenci

3.4.1 Z zastrzeżeniem uwzględnienia uwagi dotyczącej składu „konsorcjum”, Komitet zatwierdza art. 4, precyzuje jednak, jak uczynił to już w opinii 842/2002, że w przypad-

kach wyjątkowych działań na obszarze jednego państwa, zobowiązanie przedsiębiorstw do prowadzenia działalności w co najmniej dwóch Państwach Członkowskich bądź jednym Państwie Członkowskim i w jednym państwie trzecim nie stosuje się.

3.5 Artykuł 5: Uprawnione działania i warunki finansowe

3.5.1 W opinii 842/2002 dotyczącej rozporządzenia w sprawie Marco Polo 1 — art. 3.5, 3.6 i 3.7 -, Komitet podkreślał już, iż minimalne progi interwencji dla poszczególnych działań są zbyt wysokie. Domagał się, aby proponowane przez Komisję minimalne progi interwencji zostały ograniczone:

— dla działań w zakresie zmiany sposobu transportu z 1 mln EUR do 500.000 EUR,

— dla działań będących katalizatorem zmian z 3 mln EUR do 1,5 mln EUR,

— dla działań koordynacyjnych z 500 000 EUR do 250.000 EUR.

3.5.2 Komitet stwierdza, że dla „Marco Polo II”, Komisja (w załączniku określającym warunki finansowe, o których mowa w art. 5 propozycji) ustala orientacyjne progi minimalne subwencji, których wysokość jest zbyt wygórowana (z wyjątkiem wspólnych doświadczeń, dla których próg został obniżony zgodnie z życzeniem Komitetu do 250.000 EUR). Komitet uznaje za niezbędne ustalenie progów niższych, a przez to bardziej zachęcających, aby spowodować pojawienie się projektów być może skromniejszych, ale często efektywniejszych na szczeblu lokalnym.

3.5.3 W rezultacie Komitet domaga się, by:

— minimalne progi interwencji zostały obniżone o połowę:

— dla działań w zakresie zmiany sposobu transportu z 1 mln EUR do 500.000 EUR,

— dla działań będących katalizatorem zmian z 3 mln EUR do 1,5 mln EUR,

— dla działań w zakresie autostrad morskich z 4 mln do 2 mln EUR,

— dla działań w zakresie ograniczenia ruchu z 1 mln EUR do 500.000 EUR;

— dla działań koordynacyjnych minimalny próg subwencji został utrzymany na niezmiennym poziomie 250.000 EUR, jak zostało to zapisane w propozycji;

— przewidziana została konkretna kategoria dla transportu rzeczno-morskiego i transportu rzeczno-terenowego, dla której próg minimalny wyniósłby 500.000 EUR. Jeśli bowiem próg minimalny w wys. 4 mln EUR (zmniejszony do 2 mln EUR zgodnie z wnioskiem Komitetu) dla autostrad morskich jest do zaakceptowania dla transportu morskiego, przy uwzględnieniu wielkości statków oraz ilości transportowanych towarów, nie jest on dostosowany do potrzeb żegluga śródlądowego.

3.5.4 Komitet popiera wreszcie ustalenie maksymalnych terminów dla realizacji różnych działań ze wskazaniem daty końcowej, umożliwiającej danemu projektowi na dostęp do programu. Uważa jednakże, że okres 36 miesięcy na działania w zakresie zmiany sposobu transportu jest zbyt krótki i powinien wynosić, jak w przypadku innych działań, 60 miesięcy.

3.6 Artykuł 11: Budżet

3.6.1 Komitet wskazał już, że nie posiada stosownych informacji, aby móc ocenić sumę 740 mln EUR, którą Komisja chce przeznaczyć na program „Marco Polo II”. Przyjmuje jedynie do wiadomości ocenę Komisji, iż środki w wysokości 740 mln EUR powinny pozwolić na osiągnięcie oszczędności w wys. 5 mld EUR w formie korzyści środowiskowych i społecznych, o których mowa wyżej w punkcie 1.4.

3.6.2 Komitet wyraża życzenie, aby Komisja opublikowała w ciągu 2005 r., na półmetku realizacji programu „Marco Polo I”, ocenę projektów zakończonych sukcesem oraz rzeczywiście osiągniętych oszczędności.

3.6.3 Jak Komitet wskazywał już w opinii 842/2002, Komisja powinna zaproponować w trakcie programu zwiększenie budżetu tak, aby dysponować dodatkowymi środkami finansowania, jeśli odpowiednie projekty działań okażą się liczniejsze niż przewidywano.

3.7 Artykuł 14: Ocena

3.7.1 Komitet z satysfakcją przyjmuje do wiadomości, że Komisja przedstawi mu do dnia 30 czerwca 2007 r., równocześnie z Parlamentem Europejskim i Komitetem Regionów, sprawozdanie z oceny wyników programu „Marco Polo I w okresie 2003-2006, co stanowiło jeden z wniosków Komitetu zawartych w opinii 842/2002”.

3.7.2 Komitet chciałby dysponować wystarczającymi informacjami, aby wydać opinię i wystąpić z ewentualnymi propozycjami wprowadzenia, w razie konieczności, odpowiednich korekt do programu „Marco Polo II”, mającego się rozpocząć dnia 1 stycznia 2007 r. i będącego wtedy w początkowej fazie realizacji.

4. Wnioski

4.1 Podobnie jak wcześniej w przypadku PACT i programu „Marco Polo I”, Komitet popiera program „Marco Polo II”. Te trzy programy pozwalają na realizację inicjatyw służących dostosowaniu systemów transportu towarów i ulepszeniu ich

pod względem wpływu na środowisko naturalne. Zwiększenie planowanego wkładu finansowego ze 100 mln EUR dla „Marco Polo I” do 740 mln EUR dla „Marco Polo II” odzwierciedli wolę stworzenia przez UE lepszej formy długoterminowego zarządzania transportem towarów.

4.2 Dla osiągnięcia celów w zakresie przewozu towarów ustalonych przez Komisję, Komitet pragnie przypomnieć niektóre z działań zaproponowanych w opinii CES 842/2002 z 17 i 18 lipca 2002 r. w sprawie programu „Marco Polo I”:

- celem zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy różnymi środkami transportu, należy wzmocnić system kontroli oraz zwiększyć kary w przypadku naruszenia praw socjalnych;
- podmioty korzystające z programów „Marco Polo” muszą zobowiązywać się do stałego świadczenia usług użyteczności publicznej celem zabezpieczenia trwałości zmiany sposobu transportu;
- „Marco Polo” musi stwarzać możliwość finansowania projektów, w ramach których podejmowane są działania nawet tylko w jednym Państwie Członkowskim, pod warunkiem, iż oddziaływanie takich projektów przyniesie korzyści użytkownikom transportu międzynarodowego tranzytującego przez ten obszar;
- opracować „przewodnik europejski” dla wszystkich użytkowników, zawierający wszystkie platformy multimodalne istniejące w UE z ich opisem;
- uwzględnić w projektach kwalifikujących się do finansowania z programu „Marco Polo II” działania zawierające transport substancji płynnych przez rurociągi lub transport gazociągami z terminalem dystrybucyjnym zlokalizowanym na platformie multimodalnej.

4.3 Celem umożliwienia transportowi rzeczemu i rzecznomorskiemu korzystania z programu „Marco Polo”, Komitet wzywa do stworzenia specjalnej kategorii o minimalnym progu subsydiów zmniejszonym do 500.000 EUR. Transport rzeczny nie może być porównywany z transportem morskim, w przypadku którego konieczne inwestycje są proporcjonalne do wielkości statków.

4.4 Komitet pragnie uczestniczyć we wspólnej z Komisją refleksji celem przejścia od praktyki „zero zapasów” do „ruchomych zapasów” w odniesieniu do dostaw, które nie są pilne (w przypadku niektórych towarów ciężkich konieczne jest jedynie przestrzeżenie terminu dostawy).

Bruksela, 9 marca 2005 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND