

3.6 Örvendetes a véletlenszerű alkohol- és kábítószereszek bevezetése a már aktív légiforgalmi irányítók között – akárcsak a pszichológiai tesztek a légiirányító-növendékek körében –, és az ESARR5-ben leírtaknak is megfelel.

3.7 Az életkor kérdése továbbra is aggasztó. A statisztikák szerint az életkor előrehaladtával nő a súlyos betegségek és a hirtelen elhalálozás kockázata. A nemzeti határok látszólag nem befolyásolták a pilóták életkorára vonatkozó megszorító követelményeket.

Brüsszel, 2005. március 9.

3.8 A 4. cikkben az EGSZB az alábbi módosításokat javasolja:

- az 5. pontban annak feltüntetése, hogy az engedélyekkel rendelkezők jogorvoslati számára hatékony fellebbezési eljárást kell kidolgozni; illetve
- a 7. pontban annak feltüntetése, hogy hatékony fellebbezési eljárást kell kidolgozni arra az esetre, ha nem helyénvaló egészségügyi eredmények miatt került sor az engedély felfüggesztésére.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre az áruszállítási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javítását célzó közösségi pénzügyi támogatást nyújtó második »Marco Polo« program létrehozásáról (Marco Polo II)”**

COM(2004) 478 final – 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

2005. február 15-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 71. cikkének megfelelően kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

A tárgyi bizottsági munka előkészítéséért felelős „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2005. február 21-én elfogadta. (Előadó: **Philippe LEVAUX.**)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. március 9–10-én megtartott 415. plenáris ülésén (március 9-i ülés), 129 igen szavazattal, és 3 tartózkodás mellett, az alábbi véleményt fogadta el.

## 1. Bevezetés: az Európai Bizottság magyarázó feljegyzése

1.1 Az Európai Bizottság a „**Marco Polo II**” program rendezettségét úgy mutatja be, hogy utal azokra az okokra, melyek indokolják az áruszállítási infrastruktúra fejlesztését:

- a szállítások volumene 2020-ra várhatóan megkétszereződik, ehhez a meglévő hálózatok nem elégségesek, ezt bizonyítja az országutakon jelentkező közlekedési fennakadások, a környezet tönkretétele, a balesetek és a versenyképesség csökkenése.

- a fenntartható fejlődés számításba vétele, amely magában foglalja az energiát gazdaságosabban felhasználó szállítási rendszer bevezetését.

1.2 Az Európai Bizottság ismételtel kijelenti, hogy szükséges az intermodalitás fokozottabb igénybevétele, mivel ez ad megoldást a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználására, mert a logisztikai láncban integrálja a rövidtávú tengeri fuvarozást a vasúti és a folyami szállítással. Az intermodális politika már részét képezte a „Marco Polo I” programnak (2003/2006), amely célul tűzte ki a közúti fuvarozás éves átlagos növekményének a fenti három szállítási módra történő áthelyezését.

1.3 Az Európai Bizottság javasolja a „Marco Polo II” programot ennek a politikának a 2007–2013 közötti időszakban történő tovább folytatására, kiterjesztve a programot az Európai Unió valamennyi szomszédjára, és hozzáadva két új programtípust:

- a tengeri autópályákat és

- a forgalomterelő akciókat.

1.4 Az Európai Bizottság javaslata szerint 740 millió € globális költségvetési keretösszeg áll rendelkezésre a 2007–2013 közötti időszakra, amelynek:

- át kell terelnie 140 milliárd árú/tonna/kilométer közúti szállítást (azaz 7 millió kamionfuvar – 1 000 km kamiononként) más szállítási módokra,
- csökkentenie kell a CO<sub>2</sub>-kibocsátást 8 400 millió kg-mal,
- az intézkedéstől kb. 5 milliárd euró hasznot várnak el, szociális és környezetvédelmi szinten, (egy független szakértői csoport becslése szerint, melyet az Európai Bizottság javaslatához csatoltak, amely felmérte a környezetszennyezésnek az egészségre gyakorolt káros hatását is).

## 2. Általános megjegyzések

### 2.1 Hivatkozás az EGSZB záró következtetéseire a „Marco Polo I”-hez adott véleményében

2.1.1 Az EGSZB számos alkalommal erősítette meg – miközben felhívta a figyelmet a mozgósított eszközök hiányos célkitűzéseire vagy elégtelenségére – hogy elkötelezetten támogatja az Európai Bizottságnak azt a politikáját, hogy áttekelje a közúti szállítás kikerülhetetlen és előrelátható növekményét más szállítási módokra.

2.1.2 Különösen a „Marco Polo I” rendelettervezetről kiadott 2002. július 17-i és 18-i CES 842/2002 véleményében, az EGSZB úgy értékelte, hogy önmagában ez a program nem érheti el az Európai Bizottság által tervezett áttekelési célokat, és javaslatot tett tíz konkrét ösztönző intézkedésre, melyeket az alábbiakban sorol fel ismét:

- Meg kell erősíteni az ellenőrzést, és szigorítani kell a szankciókat a szociális törvények megszegése esetében.
- Közpénzek segítségével kell finanszírozni a modális áttekelési infrastruktúráit (terminálok, megközelíthetőség, stb.).
- Kötelezettségvállalás követelése a gazdaság szereplőitől az új, közérdekű szolgáltatások tartósságára, az áttekelések feltétlen biztosítására vonatkozóan, különben az ügyfelek nem változtatnak szokásaikon.
- Már most tervezni kell a „Marco Polo” 2 vagy 3 évvel történő meghosszabbításának feltételeit annak érdekében, hogy folyamatoságát 2010-ig biztosan fenn lehessen tartani (és el kell kerülni közben azt a szakadást, mely a PACT és a „Marco Polo” között bekövetkezett).
- Maximálisan ki kell használni a PACT program tapasztalatait, be kell fejezni külső értékelését, mivel pozitív kihatásait csak részben értékelték ki.
- Intézkedési tervet kell készíteni a „Marco Polo” programban megfogalmazott intézkedések végrehajtására.
- Egy bizottságra kell bízni a megkezdett akciók folyamatos figyelemmel kísérését, hogy a „Marco Polo” program félidejében a szükséges módosításokat meg lehessen tenni.

– Fenn kell tartani annak a lehetőségét, hogy a „Marco Polo” programba támogatható projektként fel lehessen venni olyan akciókat, melyekhez légi és a csővezetéki szállítás integrálódik, ha azok egyéb szállítási módokhoz kapcsolódnak.

– Engedélyezni kell olyan projektek finanszírozását, melyek akár csak egyetlen tagállam területére korlátozódó akciókat tartalmaznak, amennyiben kedvező hatással vannak az érintett területen átlépő valamennyi nemzetközi szállításra.

– Készíttetni kell valamennyi felhasználó számára egy „Európai segédkönyvet”, amely tartalmazza az EU összes multimodális platformját, jellemző adataikkal és az ott nyújtott, ill. betartandó minimális normák megadásával.

2.1.3 Az EGSZB ugyanebben a 842/2002. véleményében hozzátette, hogy kizárólag egy olyan globális szállítási politika vezethet a célok eléréséhez, amely egyes gyakorlatokon változtat, és az új vagy kiegészítő szállítási infrastruktúrák megvalósítására vállalt szilárd elkötelezettségen alapszik.

2.1.4 Különösen a hosszú útvonalon menetrendszerűen küldött nagy áruvolumenek esetében, amelyek nem sürgősséggel továbbítandók, de meghatározott időpontra meg kell érkezniük, az EGSZB javasolta, hogy az Európai Bizottság indítson vitát a „Zéró készlet” gyakorlatáról a „Közlekedő készlet” értékelési koncepciójára történő fokozatos átállás tárgyában. Ez a távlat lehetővé tenné a szállítások sürgősségének relativizálását, és a közúti szállítást felváltó alternatív szállítási módoknak mind költség-, mind határidőszinten reális versenyképességet tenne lehetővé, ugyanakkor garantálná a szállítások pontos dátumát. Mindenki érti azt a közgazdasági logikát, amely a „Zéró készlet” gyakorlatának kifejlesztésére ösztönzött, amellyel a szállítási határidőket a minimumra lehetett csökkenteni azáltal, hogy a sürgősséget tette meg az árucserre működésének preferált módjává. A fenntartható fejlődés számításba vételével mára kiderült, hogy ennek a gyakorlatnak a velejárója a költségnövekedés, amely nyilvánul mind a környezetszennyezés, mind a feleslegesen magas energiafogyasztás kiadásaiban, és amelyen nem árt elgondolkodni; az EGSZB ismételtlen megfogalmazza az Európai Bizottsághoz intézett egykori kérését, hogy csatlakozzon a probléma átgondolásához. Úgy véli, hogy ha a rövid távolságokra a közúti szállítás megkerülhetetlen marad is, főleg a végfelhasználók kiszolgálásában, a „zéró készlet” szélsőséges gyakorlata és az abszolút vezérelvé emelt sürgősség okozzák azokat a nehézségeket, amelyek akadályozzák a közúti szállítás egy részének áttekelését más, a fenntartható fejlődésre való törekvéssel jobban összeegyeztethető szállítási módokra.

2.1.5 Anélkül, hogy előítélettel viseltetne a végiggondolás eredményeit illetően, az EGSZB úgy értékeli, hogy a gazdasági szereplők magatartásának megváltozásához elegendő elfogadni, hogy az eddigi gyakorlat esetleg megkérdőjelezhető, és bár tegnap még hasznosnak bizonyult, de fenntartása úgy tűnik, nem szolgálja tovább a mai törekvéseket.

2.1.6 Az EGSZB megállapítja, hogy az általa javasolt ösztönző intézkedéseknek csak egy részét vették figyelembe. Tekintve, hogy a helyzet lényegében nem javult 2002-től 2004-ig, az EGSZB a jelen véleményében ugyanazokat a javaslatokat fogalmazza meg, de egyes pontokon kiegészítve.

## 2.2 A „Marco Polo I” 2003/2006 program első eredményeinek kiértékelése

2.2.1 Az Európai Bizottság úgy értékeli, hogy a „Marco Polo I” program, 100 millió eurós költségvetésének első eredményei bátorítóak. Az EGSZB megjegyzi, hogy a programok első válogatását 2003. októberében indították, azaz alig egy éve, és ma sem kevésbé hatékonyak a meghozott intermodális intézkedések. Ezen felül, az EGSZB megjegyzi, hogy:

- a 2001. szeptember 12-i „A közlekedéspolitikát 2010-ig: a választás pillanata” címmel kiadott Fehér Könyvben, a „Marco Polo I” programot 120 millió eurós költségvetéssel tervezték 4 évre, azaz évi 30 millió euróval;
- a „Marco Polo I” program rendeltetésében, 2002. elején, az Európai Bizottság 5 évre 115 millió eurónyi költségvetést tervezett, azaz évi 23 millió eurót;
- végül a „Marco Polo I” programhoz csupán 100 millió eurós költségvetést rendeltek 5 évre, azaz évi 20 millió eurót;
- a „Marco Polo I” program működésének első évében a Közösség költségvetési támogatása mindössze 15 millió eurót tett ki.

2.2.2 Az EGSZB csodálkozik ezeken az egymást követő csökkentéseken, és megkérdőjelezi az előzetes becslések megbízhatóságát, amennyiben a várható igények állandó növekedését a rendelkezésre bocsátott eszközök folyamatos csökkenése kíséri.

2.2.3 Ilyen feltételek mellett, információ hiányában, az EGSZB nem érti az Európai Bizottság megjegyzését, amely így hangzik: „Arra lehet következtetni, hogy a költségvetési eszközök távolról sem elegendők az összes jó javaslat finanszírozásához...” és, hogy miért nem költöttek el a költségvetési programban előirányzott összegből 20 millió eurót.

## 2.3 Előzetes értékelés és konzultáció a résztvevő felekkel

2.3.1 A magyarázó feljegyzés III. fejezetének 12. pontjában említés történik egy fontos pénzügyi dokumentumra, amely „arról tanúskodik, hogy a rendeltetés teljes mértékben számításba veszi a Marco Polo program 2007. – 2013. időszakra történő megújítása tárgyában a független szakértők előzetesen adott értékelését és ajánlásait”. Ezt a 19 oldalas angol nyelvű dokumentumot nem fordították le. Összefoglalták 15 sorban a fent idézett III. fejezet 13. pontjában, amely azokat a

következtetéseket tartalmazza, melyeket az Európai Bizottság levont a szakértői értékelésből.

2.3.2 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy a dokumentumokat le kell fordítani, hogy hozzáférhetőek legyenek, és ha nem áll rendelkezésre a szakértői jelentés teljes szövegének a fordítása, fel kellett volna őket szólítani, hogy készítsenek a jelentésükből egy olyan rövidített változatot, amelynek a fordítása minden érdekelt fél számára lehetővé tenné, hogy nyomós érveikből levont következtetéseik lényegéhez azonnal hozzáférjen.

2.3.3 Az EGSZB egyben felhívja a figyelmet arra, hogy a „Marco Polo I” rendelethez adott 842/2002. véleményében örömmel vette tudomásul, hogy az Európai Bizottság „összegyűjti az érintett felek véleményét, mielőtt javaslatait benyújtana”, ugyanakkor, „sajnálta, hogy a konzultációs folyamathoz csak késve csatlakozott”. (2.5 cikk)

2.3.4 Az EGSZB nincs tehát abban a helyzetben, hogy értékelhetné ennek az értékelésnek a következtetéseit, kivéve azt, hogy megjegyze, hogy az Európai Bizottság a benyújtott költségvetés folyamatos növelését kívánja, és ezt a program hatékonysága meghatározó tényezőjének tekinti.

2.3.5 Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság a részére három mérleget nyújtott át a megvalósult projektekről:

- Egy Intermodális Vasúti szolgáltatás létrehozása Németország és Olaszország között Ausztrián keresztül, amelyet egy magánvállalkozás üzemeltet;
- Az IKEA – RAIL projekt, amely 2002-ben indult, amelynek a lényege egy Duisburgba (Németország) telepített elosztóbázis, amely fogadja az Almhutból (Svédország) vasúton (1.044 km) érkező termékeket, melyeket azután terítnek Európa többi részén. 2002 és 2003 folyamán mintegy 400 vonat közlekedett csak az IKEA teherárú-szállítmányaival;
- Kamionok szállítására szakosodott menetrendszerinti tengeri fuvarvonalak Olaszország és Spanyolország több kikötője között.

2.3.6 Ez a három projekt illusztrálja az EU-ban létrehozott követési eszközök nyújtott lehetőségeit. Mindazonáltal, az EGSZB megjegyzi, hogy ezeket a projekteket a Kombinált Szállítás Kísérleti Akciói [Actions Pilotes pour le Transport Combiné (PACT)] keretében valósították meg. Ez volt az a program, amely megelőzte a „Marco Polo I”-et.

2.3.7 Miután elveik különösen érdekesek, mert elősegítik a folyó kivitelezési munkákat, ezért az EGSZB külön várja, hogy megismerhesse a most folyó „Marco Polo I” programhoz kötődő konkrét eredményeket.

## 2.4 A „Marco Polo II” program (2007/2013)

### 2.4.1 A „Marco Polo II” javaslat nem változtat a jelenlegi 3 akció típuson:

- modális áttérítés (segítségnyújtás az induláskor),
- katalizátorhatás,
- közös tanulás.

2.4.2 Ehhez egy nagyobb földrajzi lefedettség jön hozzá, mivel beletartozik az Unióhoz csatlakozott 25 ország, a többi tagjelölt ország, valamint az EFTA és EEA országok is. Az EGSZB támogatja ezt az intézkedést és osztja az Európai Bizottság ténymegállapító véleményét: „A termelés és a szállítási lánc jellemzői nem állnak meg az EU-25-ök határainál”, megjegyezve mindazonáltal, hogy elvárja, hogy az Európai Bizottság ennek a mondatnak az elejére hozzátegyje „a termelés” szó után az „és az árucseré” szavakat.

2.4.3 Az EGSZB javasolja, hogy az Európai Bizottság példaként említse a Duna – VII. folyosót, amely jellemző erre a „tágabb értelemben vett Európára”, s amelynek kivételes méretei vannak, mint intermodális szállítási infrastruktúrának, és amely egybefoglalja az összes szállítási módot, azaz, a:

- **folyami szállítást**, amely folyamatosan összeköti az Északi-tengert a Fekete-tengerrel, és amelynek a mediánja Ausztriában van, a két végponttól egyaránt 1 500-1 500 km távolságban;
- **a közúti és vasúti szállítást**, amelyek segítségével, az átrakódó állomások közbeiktatásával, nagy területeken lehet teríteni a folyó mindkét oldalán;
- **a tengeri és a folyamtengeri szállítást**, amely nyugat felé meghosszabbítja a folyót a Rajna-Majna-Duna kapcsolat révén a brit szigetek felé, az Északi-tenger felé, keleten Oroszország felé (Volga), Ukrajna, és Törökország felé a Fekete-tengeren keresztül.

### 2.4.4 A „Marco Polo II” javaslat két új típusú akciót iktat be:

- **A tengeri autópályákat**, amelynek koncepciójával kapcsolatban az EGSZB már többször is határozott támogatásának adott hangot. A „tágabb értelemben vett Európa” természetesen több ezer kilométeres tengeri partszakasszal rendelkezik, több száz kikötővel és folyó- vagy tölcseretorkolattal, melyek megannyi potenciális behatolási pontot jelentenek a hátországba és a kontinensre. Mindenütt ösztönözni és segíteni kell tehát a teheráru-szállítási és -elosztási projekteket, megszorítva ugyanakkor a multimodális átrakódó állomásokat a tengerek vagy a folyótorkolatok partján.
- **A szállításcsökkentő akciókat**, amely magától értetődő koncepció a termelés, forgalmazás és elosztás racionálisabb megoldására, a felesleges szállítások elkerülésére. Ide tartoznak például:

- A termékek dehidratált formában történő szállítása feleslegessé teszi annak a víznek a fuvarozását, amelyet a célállomáson is hozzá lehet adni;
- Az alkatrészgyártási helyszínek közelítése a szerelési munkahelyekhez csökkenti a nagy távolságokra történő szállítást.

Az EGSZB kedvezően fogadja azokat a tapasztalatokat és projekteket, melyek ebbe az irányba mutatnak.

2.4.5 Az Európai Bizottság el kíván jutni a **vasutak jobb szinergiájához**, és ehhez példaként ajánlja, hogy hasznosítsák a gyorsforgalmú vonalakat a nagysebességű teheráru- és postai expressz áru szállításra. Az EGSZB támogatja ezeket a projekteket, még akkor is, ha az „expressz postai küldemények” szállításánál az a véleménye, hogy az elektronikus úton történő információtovábbítás máris, de a jövőben még sokkal inkább képes lesz lebonyolítani a postai forgalom legnagyobb részét.

2.4.6 Ugyanakkor azonban, amikor szükséges nagysebességű teheráru-forgalmi vonalak létrehozása, visszafordíthatatlanul biztosítani kell a vasúti gördülőanyag, berendezések és szabályzatok átjárhatóságát. Ezen felül nem szabad új vonalak kiépítésére várni, fel kell használni a meglévő hazai létesítményeket, tanulmányozni kell az utazóközönség más közlekedési módra, elsősorban a nagysebességű utazásra történő áttérése miatt elhagyott, vagy kihasználatlan vasútvonalak újrahasznosítását.

2.4.7 Az EGSZB kéri tehát az Európai Bizottságot, hogy ismételten szólítsa fel a tagállamokat arra, hogy mérjék fel az összes lehetőséget, amellyel a meglévő, elhagyott, vagy csökkentett forgalommal üzemelő hálózatokat fel lehet újítani, hogy azokat a teherforgalom számára újra lehessen hasznosítani. Ez a kérés különösen a nemzeti vasúti kincsre vonatkozik, de érinti a hajózható utakat is, hogy mindenütt, ahol erre lehetőség nyílik, gyorsabb és előnyösebb megoldásokat lehessen bevezetni, mint a közút, a fenntartható fejlődés égisze alatt.

2.4.8 Végül, hogy nagyobb legyen a hitelessége a vasúti teheráru-forgalomnak, és a közúti szállítás alternatíváját képező összes szállítási módnak, az EGSZB ismételten megerősíti, hogy itt az ideje a szándékokat tettere váltani azáltal, hogy a vasúti, tengerhajózási és folyami hajózási infrastruktúrák részére a mainál nagyobb hitelösszegeket biztosítanak, vagy juttatnak, különösen az RTE-T projektek finanszírozásával és az új tagállamok, valamint a balkáni térség számára juttatott hitelkonstrukciókkal.

2.4.9 Az EGSZB meglepéssel veszi tudomásul, hogy az Európai Bizottság kiemelte az ipar „jelentős” igényét az infrastruktúra szükséges és elégséges finanszírozására a „Marco Polo” program célzott szolgáltatási akcióihoz kapcsolódó célkitűzések megvalósítására. Ami a **kiegészítő infrastruktúra** finanszírozását illeti, az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy ezt a kívánást már megfogalmazta a „Marco Polo I”-hez kiadott 842/2002. véleményében.

### 3. Különös megjegyzések a „Marco Polo II” rendelettervezethez

#### 3.1 1. cikk: Tárgy

3.1.1. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság 2004-ben benyújtja a rendelettervezetet a 2007–2013 közötti időszakra. Ennek lehetővé kell tennie a Marco Polo program folyamatosságát, és el kell kerülnie azt a kétséget, amelyet 2001/2002-ben észleltek a „Marco Polo I” indításánál. Így, mivel az Európai Bizottság még nincs igazán abban a helyzetben, hogy kellő távolságból tekintsen vissza a „Marco Polo I” programra, ez az előbbre hozatal lehetővé fogja tenni, hogy „egy intézőbizottságra bízják a megkezdett akciók folyamatos figyelemmel kísérését, hogy a »Marco Polo I« program félidejében a »Marco Polo II« szükséges módosításait meg lehessen tenni”, amint azt kérte az EGSZB a 842/2002. véleményében.

#### 3.2 2. cikk: Fogalmi meghatározások

3.2.1. Az EGSZB megjegyzi a vállalati „konzorcium” meghatározásához, hogy ehhez legalább két vállalat szükséges. Az EGSZB megismétli korábbi kérését, hogy a „konzorcium” legyen „két vagy több, nem ugyanahhoz a vállalatcsoporthoz tartozó vállalat, vagy nem egymás leányvállalatainak csoportosulása, akik egymással szerződést kötöttek közös kivitelezésére”.

#### 3.3 3. cikk: Alkalmazás hatálya

3.3.1 Az EGSZB megismétli a 842/2002. véleményében megfogalmazott kérését, mert úgy értékeli, hogy a szabályok túl korlátozó jellegűek, mert azt feltételezik, hogy az akcióknak legalább két tagállamra, vagy egy tagállamra és egy harmadik ország egy szomszédos területére kell kiterjedniük. Ugyanis, az EGSZB úgy értékeli, hogy vannak olyan projektek is, amelyek csak egyetlen tagállam területére korlátozódó akciókat tartalmaznak, de kedvező hatással vannak az érintett tagállam területén áthaladó valamennyi szállítási módra. (Például: egy ország területének belsejében létesített infrastruktúrális csomóponton elhelyezkedő multimodális átrakók használatára vagy kifejlesztésére vonatkozó akciók).

3.3.2 Az EGSZB nagyra értékeli, hogy az alkalmazás hatályát megnyitották a harmadik országok előtt is (akár tagjelöltek, akár nem), tudomásul vette, hogy az akcióknak azon költségeit, amelyek ezeken a területeken merülnek fel, a program nem fedezi, kivéve a jelen cikk (3) és (4) bekezdéseiben említett körülményeket.

3.3.3 Mindazonáltal azt kívánja, hogy az összhang érdekében, a rendelet határozza meg, hogy a harmadik országokban finanszírozott akciók esetében, ezek a lehetőség határáig olyan szállítási módok felfejlesztésére szolgáljanak, amelyek nem a közúti szállítással kapcsolatosak és előnyben részesítik az intermodalitást.

#### 3.4 4. cikk: Támogatható jelöltek és kedvezményezettek

3.4.1 Annak feltételezésével, hogy számításba veszik a „konzorcium” összetételéről megfogalmazott megjegyzést, az EGSZB

jóváhagyja a 4. cikket, de pontosítja, amint azt tette a 842/2002. véleményében is, hogy az egyetlen országban végrehajtott akció kivételes eseteiben ne legyen kötelező, hogy a vállalatok legalább két tagállamban, vagy egy tagállamban és egy harmadik országban rendelkezzenek telephellyel.

#### 3.5 5. cikk: Támogatható akciók és pénzügyi feltételek

3.5.1 A 842/2002. véleményében a „Marco Polo I” 3.5., 3.6. és 3.7. cikkeit tárgyalva, az EGSZB már kiemelte, hogy túl magasak az egyes akciók minimális támogatási küszöbértékei. Azt kérte, hogy az Európai Bizottság által javasolt minimális támogatási küszöbértékeket vegyék vissza:

- a modális áttérési akciói esetében 1 millió euróról 500 000 euróra
- a katalizátorhatású akciók esetében 3 millió euróról 1,5 millió euróra
- a közös hasznosítású akciók esetében 500 000 euróról 250 000 euróra.

3.5.2 Az EGSZB megállapítja, hogy a Marco Polo 2 esetében, az Európai Bizottság (a javaslata 5. cikkében említett pénzügyi feltételekről csatolt mellékletben) által az akciókhoz meghatározott minimális szubvenciók tájékoztató küszöbértékei még mindig túl magasak, kivéve a közös képzési akciókat, melyeknek a küszöbértékét levitték 250 000 euróra, az EGSZB kérésének megfelelően. Az EGSZB nélkülözhetetlennek tartja alacsonyabb küszöbértékek meghatározását. Ezek jobban ösztönöznek arra, hogy minél előbb jöjjenek létre projektek, kétségtelenül szerényebbek, de helyben feltétlenül hatékonyabbak.

#### 3.5.3 Következésképpen, az EGSZB kéri, hogy

- a minimális támogatási küszöbértékeket vegyék vissza:
  - a modális áttérési akciói esetében 1 millió euróról 500 000 euróra
  - a katalizátorhatású akciók esetében 3 millió euróról 1,5 millió euróra
  - a tengeri autószátrada akciók esetében 4 millió euróról 2 millió euróra
  - a forgalom elterelő akciók esetében 1 millió euróról 500 000 euróra.
- a közös hasznosítású akciók esetében a szubvencionális minimális küszöbértéke megmarad a javaslat szerinti 250 000 €.
- tartsanak fenn egy különleges kategóriát a folyami-tengeri és a belvízi folyami hajózás számára 500 000 euró minimális küszöbértékkel. Ugyanis, ha a 4 millió eurós minimális küszöbérték (2 millió euróra csökkentve az EGSZB javaslata szerint) elfogadható a tengeri autópályák részére a hajók méretének és a tengerhajózásban elszállított mennyiségeknek a figyelembe vételével, ez messze nem alkalmazható a belvízi folyami hajózás számára.

3.5.4 Végül az EGSZB egyetért azzal, hogy a különböző tevékenységek megvalósítására végső határidőket állapítsanak meg, amelyekre be is kell fejeződniük, és a tevékenység ezzel a feltétellel nyerheti el a támogatást. Ugyanakkor az EGSZB úgy véli, hogy a „modális transzfer” esetében a 36 hónapos időszak túl rövid, és a többi tevékenységhez hasonlóan itt is 60 hónapban kellene megállapítani.

#### 3.6 11. cikk: Költségvetés

3.6.1 Az EGSZB korábban jelezte, hogy nem rendelkezik felhasználható információval annak a 740 millió eurós összegnek az értékelésére, melyet az Európai Bizottság a „Marco Polo II” programra szán. Csupán annyit jegyez meg, hogy az Európai Bizottság úgy értékeli, hogy ez a 740 millió eurós költségvetési keretösszeg segítségével megtakarítható 5 milliárd euró környezetvédelmi és szociális haszon formájában, az 1.4 pontban foglaltak szerint.

3.6.2 Az EGSZB kéri, hogy az Európai Bizottság hozza nyilvánosságra 2005 folyamán, a „Marco Polo I” program félidejében, a sikeres projektek, és a ténylegesen megvalósult gazdasági előnyök mérlegét.

3.6.3 Amint azt az EGSZB jelezte a 842/2002. véleményében, az Európai Bizottságnak javasolnia kell a költségvetés növelését a program végrehajtása során, ha a nagyobb számú, ide vonatkozó akció kiegészítő finanszírozási eszközök rendelkezésre állását teszi szükségessé.

#### 3.7 14. cikk: Értékelés

3.7.1 Az EGSZB meglepődéssel veszi tudomásul, mivel ez egyik kérése volt a 842/2002. véleményében, hogy az Európai Bizottság legkésőbb 2007. június 30-ig egyidejűleg benyújtja az Európai Parlament, a Régiók Bizottsága számára és neki is a „Marco Polo I” program eredményeinek értékelő jelentését a 2003–2006 közötti időszakra vonatkozóan.

3.7.2 Reméli, hogy elegendő információ áll majd a rendelkezésére egy vélemény elkészítéséhez és esetleges javaslatok kidolgozásához, hogy szükség esetén módosítani lehessen a „Marco Polo II” programot, amely addigra már éppen elkezdődött 2007. január 1-jén, és végrehajtása első szakaszának kezdetén lesz.

### 4. Záró megjegyzések

4.1 Az EGSZB, amint azt tette korábban a PACT és a „Marco Polo I” programokkal is, támogatja a „Marco Polo II” programot. Ez a három program olyan kezdeményezések

megvalósítását teszi lehetővé, amelyek adaptálják az áruszállítási rendszereket környezetvédelmi teljesítményük javítása céljából. A „Marco Polo I” 100 millió eurós tervezett pénzügyi támogatásának megnövelése 740 millió euróra a „Marco Polo II” esetében jelzi az EU szándékát, hogy gyorsan jusson el az áruszállítás hatékonyabb fenntartható üzemeltetéséhez.

4.2 Az EGSZB, az Európai Bizottság által rögzített áruszállítási célkitűzések megvalósítása érdekében, fel kívánja hívni a figyelmet néhány korábban, a „Marco Polo I”-ről kiadott 2002. július 17-i és 18-i 842/2002. véleményében javasolt intézkedésre:

- Az egyes szállítási módok közötti jobb versenyhelyzeti szint biztosítása érdekében meg kell erősíteni az ellenőrzést, és szigorítani kell a szankciókat a szociális törvények megszegése esetében.
- A Marco Polo kedvezményeiben részesülő gazdasági szereplőknek kötelezettséget kell vállalniuk az új, közérdekű szolgáltatások tartosságára, az átterelések feltétlen biztosítására vonatkozóan.
- A Marco Polo programban engedélyezni kell olyan projektek finanszírozását, melyek akár csak egyetlen tagállam területére korlátozó akciókat tartalmaznak, amennyiben kedvező hatással vannak az érintett területen áthaladó nemzetközi szállításra.
- Készíttetni kell valamennyi felhasználó számára egy **„Európai segédkönyvet”**, amely tartalmazza az EU összes multimodális átrakó állomását, jellemző adataival együtt.
- A „Marco Polo II” programba támogatható projektként fel lehessen venni olyan akciókat, melyekhez folyadékok csővezetéki vagy gázvezetéki szállítása integrálódik, kapcsolódva egy multimodális átrakón kiképzett nyomáscsökkentő terminálhoz.

4.3 Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a folyami és a folyam-tengeri szállítás részesüljön a Marco Polo program támogatásából, az EGSZB kéri, hogy hozzanak létre egy különleges kategóriát 500 000 euróra csökkentett minimális küszöbértékkel. Ugyanis a folyami hajózást nem lehet összehasonlítani a tengeri szállítással, ahol a szükséges beruházási összegek a hajók méreteivel arányosak.

4.4 Az EGSZB részt kíván venni egy, az Európai Bizottsággal közösen tartott vitában a „Zéró készlet” gyakorlatának módosítása és „Közlekedő készletté” fejlesztése tárgyában, amikor a szállítások nem parancsoló sürgősséggel történnek (egyeseknél mindössze a szállítási határidőt kell betartani).

Brüsszel, 2005. március 9.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND