



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 24.07.1996

COM(96) 335 τελικό

96/0207 (SYN)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
σχετικά με πρόγραμμα δράσης για τις συνδυασμένες
μεταφορές εμπορευμάτων

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
σχετικά με την παροχή κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης δράσεων
για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με πρόγραμμα δράσης για τις συνδυασμένες μεταφορές εμπορευμάτων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα για να αναπτυχθεί, χρειάζεται να στηριχτεί σε αξιόπιστες και ολοκληρωμένες μεταφορές σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών, ως στήριγμα των εμπορικών συναλλαγών και εγγύηση της κινητικότητας των ατόμων, οφείλει να είναι αποτελεσματικό και να ακολουθεί τις συλλογικές επιλογές στο οικονομικό και κοινωνικό πεδίο, ιδιαίτερα όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος καθώς και την ασφάλεια των χρηστών και των τρίτων.
2. Όταν αναφερόμαστε στις συνδυασμένες μεταφορές, εννοούμε γενικώς την μεταφορά αγαθών με υλικό πολλαπλών μεταφορών τουλάχιστον δύο διαφορετικών μεταφορικών μέσων, χωρίς την εκφόρτωση των προϊόντων κατά τη διαδρομή· η οδική διαδρομή πρέπει να είναι η συντομότερη δυνατή. Αυτό το μεταφορικό σύστημα είναι ένας δυναμικά κομβικός παράγων σε ένα αποτελεσματικό σύστημα συνδυασμένων μεταφορών. Σε ένα τέτοιο σύστημα, ο ανταγωνισμός των μεταφορικών μέσων γίνεται επί ίσης βάσεως, με την έννοια ότι ο χρήστης καταβάλλει όλο το εσωτερικό και εξωτερικό κόστος του μεταφορικού μέσου που επιλέγει. Τα μέσα μεταφοράς συνεργάζονται σχηματίζοντας μία αλυσίδα πολλαπλών μεταφορών, με το κάθε μέσο να επιλέγεται για το τμήμα της διαδρομής στο οποίο είναι πιο ανταγωνιστικό. Γενικώς, αυτό σημαίνει ότι η οδική μεταφορά επιλέγεται για το αρχικό και τελικό τμήμα της εμπορευματικής μεταφοράς και τα σιδηροδρομικά, ποτάμια ή θαλάσσια μέσα μεταφοράς για το τμήμα των μεγάλων αποστάσεων.
3. Ωστόσο, στην πράξη, οι συνδυασμένες μεταφορές δεν έχουν κατορθώσει ακόμη να παίξουν τον ρόλο αυτό. Τα κοινοτικά δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών συχνά υποχρησιμοποιούνται. Οι συνδυασμένες μεταφορές δεν είναι ακόμη σε θέση να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τις οδικές μεταφορές σε μακρύτερες αποστάσεις. Η κατάσταση αυτή οφείλεται κυρίως στους εξής λόγους:
 - για πολλές διαδρομές, η τιμή της οδικής εμπορευματικής μεταφοράς δεν έχει ευθυγραμμιστεί πλήρως με το συνολικό κοινωνικό κόστος όσον αφορά την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις· έτσι λοιπόν, σε πολλές περιπτώσεις, η οδική μεταφορά μπορεί να είναι φθηνότερη, από τη συνδυασμένη. Η οδική μεταφορά είναι επίσης φθηνότερη επειδή δεν απαιτεί συχνά δαπανηρές μεταφορτώσεις και υλικό πολλαπλών μεταφορών, που δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις συνήθεις οδικές εμπορευματικές μεταφορές·
 - η ποιότητα των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών δεν μπορεί πάντοτε να ανταγωνιστεί τις οδικές. Έτσι λοιπόν, η απαραίτητη στις συνδυασμένες μεταφορές μεταφόρτωση, αποτελεί απειλή για την ανταγωνιστικότητά όσον αφορά το χρόνο διαμετακόμισης. Η τεχνολογία πληροφοριών που απαιτείται για την παρακολούθηση της διαδρομής, τη χρέωση και άλλες προηγμένες υπηρεσίες για τους καταναλωτές σε μία μεταφορική δραστηριότητα στην οποία εμπλέκονται διάφορες επιχειρήσεις και μεταφορικά μέσα και η οποία ασκείται από άτομα που ομιλούν διαφορετικές γλώσσες σε μεγάλες διαδρομές εμπορευματικής μεταφοράς στην Ευρώπη, συχνά δεν είναι ακόμη ικανοποιητική σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων. Επίσης, η συνδυασμένη μεταφορά θεωρείται λιγότερο αξιόπιστη φερέγγυα από την οδική.

4. Ένα βήμα για την επίτευξη ενός πραγματικά πολλαπλού συστήματος είναι να ενταθεί η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών. Ο καταλογισμός του πραγματικού κόστους σε κάθε μέσο μεταφοράς αποτελεί μακροπρόθεσμο στόχο. Μπορεί να επιτευχθεί μόνο σταδιακά, επειδή το μεταφορικό σύστημα και οι χρήστες χρειάζονται χρόνο για να προσαρμοστούν στην αλλαγή αυτή. Βραχυπρόθεσμα, η ευρύτερη χρήση των συνδυασμένων μεταφορών μπορεί να επιτευχθεί με βελτίωση των επιδόσεων του τρόπου αυτού στο δεδομένο πλαίσιο και με πρωτοβουλίες για την άμβλυνση των διαπιστωμένων αδυναμιών. Οι δράσεις των κρατών μελών στον τομέα αυτό είναι ασφαλώς χρήσιμες. Ωστόσο, επειδή οι συνδυασμένες μεταφορές θα καλύπτουν κατά κανόνα μεγαλύτερες αποστάσεις όπου συχνά εμπλέκονται διάφορες χώρες, χρειάζονται να αναληφθεί μία πρωτοβουλία σε επίπεδο Κοινότητας για να ενθαρρυνθεί η διεθνής συνεργασία των φορέων της αγοράς ούτως ώστε να βελτιωθούν οι συνδυασμένες μεταφορές.
5. Έτσι λοιπόν, η Επιτροπή ξεκίνησε το 1992 ένα πρόγραμμα με σκοπό να καταδειχθεί ότι ακόμη και υπό τις τρέχουσες ρυθμιστικές και οικονομικές συνθήκες, οι συνδυασμένες μεταφορές μπορούν να είναι ανταγωνιστικές και να μεταστρέψουν την κυκλοφορία από τις οδικές μεταφορές σε άλλους τρόπους μεταφοράς κατά οικονομικώς βιώσιμο τρόπο, και με τα συνακόλουθα οφέλη όσον αφορά την ασφάλεια και το περιβάλλον. Το πρόγραμμα αυτό έλαβε την ονομασία PACT: πρότυπες δράσεις για συνδυασμένες μεταφορές.
6. Το πρόγραμμα αυτό φτάνει πλέον στο τέλος του. Προτείνεται ένα νέο πρόγραμμα PACT υπό μορφή κανονισμού του Συμβουλίου με συνολικό προϋπολογισμό 35 εκατ. ECU για την περίοδο 1997-2001. Πρόσφατα, πραγματοποιήθηκε από τις υπηρεσίες της Επιτροπής εσωτερική αξιολόγηση του πρώτου προγράμματος PACT. Το πρώτο πρόγραμμα PACT δεν περιλάμβανε συγκεκριμένους στόχους· δηλαδή, δεν καθόριζε τα συγκεκριμένα βήματα που ήταν αναγκαία για να επιτευχθεί ο γενικός στόχος του, που ήταν να συμβάλει στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών. Υπάρχει επίσης έλλειψη ανεξάρτητων στοιχείων σχετικά με τον αντίκτυπο του PACT. Ωστόσο, σημαντικός αριθμός έργων φαίνεται ότι είχαν ενθαρρυντικά αποτελέσματα. Πρέπει να τονιστούν δύο από τα σημαντικότερα ευρήματα της εσωτερικής αξιολόγησης του πρώτου προγράμματος PACT: η εντεινόμενη ανάγκη για κρατική στήριξη των επενδύσεων σε υλικό για πολλαπλές μεταφορές και η ανάγκη οικονομικής ενίσχυσης για εμπορική εφαρμογή της έρευνας.

Με τον προτεινόμενο κανονισμό επιχειρείται να αρθούν οι δυσκολίες που αντιμετωπίστηκαν στην αξιολόγηση του πρώτου προγράμματος PACT, διασφαλίζοντας ότι το νέο PACT

- θα έχει σαφώς καθορισμένους ειδικούς στόχους·
- θα έχει βελτιωμένο πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Έτσι λοιπόν, ο γενικός στόχος παραμένει ο ίδιος: συμβολή στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών, όπου αυτό μακροπρόθεσμα είναι οικονομικά βιώσιμο. Οι ειδικοί στόχοι του νέου προγράμματος PACT θα πρέπει να αντισταθμίζουν τα προαναφερθέντα μειονεκτήματα της σημερινής προσφοράς συνδυασμένων μεταφορών και μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των οδικών μεταφορών τόσο όσον αφορά τις τιμές όσο και την ποιότητα των υπηρεσιών·
- προώθηση της χρήσης προηγμένης τεχνολογίας στις συνδυασμένες μεταφορές·

- βελτίωση της πρόσβασης των εταιρειών στις συνδυασμένες μεταφορές, ανεξαρτήτως μεγέθους· αυτό θα εντείνει τον ανταγωνισμό στην προσφορά υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και, κατά συνέπεια, θα δώσει ώθηση στην ανταγωνιστικότητά τους.

7. Η παρούσα ανακοίνωση αναφέρεται στις υπάρχουσες πρότυπες δράσεις (μέρος Α), στο περιεχόμενο του νέου προγράμματος PACT που θα αντικαταστήσει το προηγούμενο (μέρος Β) και στις κατευθυντήριες γραμμές για την μελλοντική δράση για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (μέρος Γ). Συνοδεύεται από πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη χορήγηση οικονομικής βοήθειας για δράσεις με σκοπό τις συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές. Στο παράρτημα Ι παρουσιάζει τα κύρια αποτελέσματα των έργων που χρηματοδοτήθηκαν από τις πρότυπες δράσεις κατά τα έτη 1992-1995.

A. ΟΙ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΤΥΠΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ (PACT)

8. Οι πρότυπες δράσεις στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών (PACT - Pilot Actions of Combined Transport) ξεκίνησαν το 1992 βάσει μιας απόφασης της Επιτροπής⁽¹⁾. Με προβλεπόμενη διάρκεια πέντε ετών, είχαν ως στόχο να διερευνηθεί η ανάγκη τέτοιων δράσεων και εντάσσονταν στο πρόγραμμα εργασίας για τις συνδυασμένες μεταφορές, το οποίο η Κοινότητα είχε υποβάλει στο Συμβούλιο το 1992 (COM(92)230)⁽²⁾. Λόγω του πειραματικού χαρακτήρα του, το PACT είχε μικρό προϋπολογισμό: 1,963 εκατ. ECU το 1992, 2,9 εκατ. ECU το 1993, 4,395 εκατ. ECU το 1994 και 4,1 εκατ. ECU το 1995. Για το 1996 έχουν προβλεφθεί 5 εκατ. ECU.

9. Το PACT στόχευε στην προώθηση των χερσαίων συνδυασμένων μεταφορών ως εναλλακτικής λύσης στην αποκλειστικά οδική μεταφορά. Εντασσόταν στο γενικό πρόγραμμα που η Επιτροπή είχε υποβάλει στο Συμβούλιο⁽³⁾ και το οποίο θεωρείτο συμπλήρωμα και στήριγμα των μέτρων για τη δημιουργία του διευρωπαϊκού δικτύου. Κατά την κατάρτιση του προγράμματος διαπιστώθηκαν οι εξής αδυναμίες των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των οδικών:

- απροθυμία των πιθανών πελατών να στραφούν προς αυτόν τον τρόπο μεταφοράς, ιδιαίτερα λόγω της κακής ποιότητας των υπηρεσιών και της υψηλότερης τιμής αυτού του τρόπου μεταφοράς σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές·
- η στροφή από την οδική στις συνδυασμένες μεταφορές συνεπάγεται επενδύσεις σε ειδικό υλικό, μη επαναχρησιμοποιήσιμο στις οδικές μεταφορές σε περίπτωση προβλήματος στις σιδηροδρομικές ή στις χερσαίες πλωτές μεταφορές.

Κατά συνέπεια, το υφιστάμενο δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών εξακολουθεί να υποχρησιμοποιείται και ήταν αναγκαίο να ενισχυθεί ο βαθμός χρήσης του με τη συμπλήρωση μακροπρόθεσμα των κρίκων που λείπουν χάρις στην έκδοση από το Συμβούλιο της απόφασής του σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Απόφαση 93/45/ΕΟΚ της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης σε πρότυπες δράσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές. ΕΕ L 16, 25.1.1993.

⁽²⁾ COM (92)230 τελικό της 11ης Ιουνίου 1992

⁽³⁾ Ομοίως

⁽⁴⁾ Απόφαση 93/628/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 29ης Οκτωβρίου 1993 για τη δημιουργία διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών. ΕΕ L 305/1, 10.12.1993.

10. Το PACT επικεντρώθηκε σε βραχυπρόθεσμα μέτρα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και αποτελούν συμπλήρωμα των δράσεων ή των επενδύσεων όσον αφορά την υποδομή. Προκειμένου να εξυπηρετηθεί το ευρωπαϊκό συμφέρον και να τηρηθούν οι κανόνες του ανταγωνισμού, οι χρηματοδοτικές ενισχύσεις βάσει του PACT χορηγήθηκαν σε έργα με σκοπό να βελτιώσουν τις επιδόσεις των συνδυασμένων μεταφορών σ' αυτόν τον άξονα. Αυτές ήταν ανοιχτές σε κάθε φορέα που θα επιθυμούσε να συμμετάσχει στο αντίστοιχο έργο και ήταν έτοιμος να επενδύσει χρηματικά.

Το πεδίο εφαρμογής καλύπτει την επικράτεια των κρατών μελών· οι πρότυπες δράσεις κατορθώθηκαν επίσης να επεκταθούν σε άξονες συνδυασμένων μεταφορών εκτός της Κοινότητας, όταν αυτό δικαιολογείτο από ένα σημαντικό όγκο κυκλοφορίας με προορισμό ή προέλευση την Κοινότητα.

11. Το PACT κάλυπτε τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές ή πλωτές/οδικές μεταφορές· στις περιπτώσεις που η θαλάσσια οδός αποτελεί για μία περιφέρεια της Κοινότητας τη μόνη δυνατή πρόσβαση στο κοινοτικό έδαφος, αυτή η θαλάσσια διαδρομή μπόρεσε να καλυφτεί. Αυτή ήταν η περίπτωση του άξονα Βόρεια Ευρώπης - Ιταλίας - Ελλάδας, του άξονα Ιρλανδίας - Ηνωμένου Βασιλείου - Γαλλίας (μέσω της σήραγγας της Μάγχης) και του άξονα Γερμανίας - Φινλανδίας.
12. Σε τέσσερα χρόνια το PACT χρηματοδότησε 65 έργα σε 22 άξονες, από τα οποία τα 11 σιδηροδρομικά/οδικά, τα 5 συμπεριλάμβαναν πλωτές οδούς και τα 6 διάπλου θάλασσας. Δεκαεπτά έργα αφορούσαν αποκλειστικά την επικράτεια της Κοινότητας (συμπεριλαμβανομένης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας πριν την ένταξή τους) και 5 περιλάμβαναν ένα τμήμα εκτός της Ένωσης, μέσω Ελβετίας ή των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (Πολωνία, Τσεχική Δημοκρατία και Σλοβενία). Οι επικεφαλής των έργων ήταν δημόσιοι οργανισμοί (υπουργεία, σιδηροδρομικά δίκτυα), οργανισμοί δημοσίου δικαίου, (αυτόνομοι θαλάσσιοι ή ποτάμιοι λιμένες) και ιδιωτικοί, (εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών, εμπορικά επιμελητήρια). Το 1995, η Επιτροπή παρέλαβε 57 έργων, με συνολική αιτούμενη χρηματοδότηση ύψους περίπου 20 εκατ. ECU, επί της οποίας μπόρεσε να χορηγήσει 4,1 εκατ. ECU από τη γραμμή του προϋπολογισμού για το PACT και 0,4 εκατ. ECU από τη γραμμή του προϋπολογισμού για τις δράσεις που αφορούν συγκοινωνιακές συνδέσεις με τρίτες χώρες. Το παράρτημα Ι δείχνει πιο αναλυτικά τα στοιχεία και δίνει μία εικόνα του προγράμματος για τα τελευταία 4 χρόνια.
13. Το PACT σκόπιμα σχεδιάστηκε για να λειτουργήσει ως στήριγμα στις επιχειρήσεις και, λόγω αυτού του γεγονότος, καταβλήθηκε προσπάθεια, όσο ήταν δυνατόν, να αφεθεί η πρωτοβουλία των έργων στους φορείς και οι διαδικασίες να είναι γρήγορες και ευέλικτες. Σε αντάλλαγμα γι' αυτή την ευελιξία πρόσβασης, το PACT οργανώνει δράσεις ενημέρωσης για να κάνει γνωστή τη λειτουργία του και, κυρίως, καθιέρωσε δομές συνεχούς και αυστηρού ελέγχου: επαλήθευση από την Επιτροπή της πραγματικής δέσμευσης των αιτούντων να χρηματοδοτήσουν το υπόλοιπο τμήμα του έργου που δεν λαμβάνει ενίσχυση, υποχρεωτική συμφωνία των ενδιαφερόμενων κρατών μελών και διαβουλεύσεις με τα άλλα, παρακολούθηση της προόδου του έργου και της κατάστασης των δαπανών ενδιάμεσα, τεχνικός και χρηματοδοτικός έλεγχος στο τέλος κάθε ετήσιας περιόδου για κάθε έργο (συμπεριλαμβανομένης της επαλήθευσης των τιμολογίων και της κατάστασης των χρηματοδοτούμενων μέτρων).

14. Το PACT ξεκίνησε ως πειραματική δράση. Λόγω αυτού του γεγονότος προβλέφθηκε μεγάλο περιθώριο ελιγμών για τα επιλέξιμα μέτρα. Η απόφαση της Επιτροπής ενέκρινε τρεις κατηγορίες δράσεων: προκαταρκτικές μελέτες σχετικά με τις κοινές πτυχές όλων των έργων, οι οποίες χρηματοδοτούνται κατά 100% μετά τη διαδικασία προκήρυξης διαγωνισμού, μελέτες σκοπιμότητας σε έναν προκαθορισμένο πρότυπο άξονα και χρηματοδοτούμενες κατά 50% και καινοτόμες δράσεις χρηματοδοτούμενες κατά 30%. Στην πραγματικότητα, το PACT δεν χρηματοδότησε μόνο μία μελέτη κατά 100% (τερματικοί σταθμοί πολλαπλών μεταφορών) και 32 μελέτες σκοπιμότητας. Το 77,86% του προϋπολογισμού των τεσσάρων ετών 1992-1995 διετετέθη για άμεσες παρεμβάσεις, ενώ η αναλογία των καινοτόμων δράσεων σε σχέση με τις μελέτες αυξανόταν κατά τη διάρκεια των ετών για να φτάσει το 97% το 1995.

B. TO NEO PACT

15. Το νέο PACT θα αποτελέσει ένα διαρθρωτικό πρόγραμμα που θα βασίζεται σε κανονισμό. Με το πρώτο πρόγραμμα PACT, αυξήθηκε σημαντικά ο αριθμός των αιτήσεων για χρηματοδότηση από το PACT. Ως εκ τούτου, από το 1994 ο προϋπολογισμός δεν υπήρξε ποτέ επαρκής ακόμα και για να ικανοποιήσει τα προσφορότερα έργα. Το 1995, η Επιτροπή αναγκάστηκε ακόμα και να αναστείλει ή να μεταθέσει υφιστάμενα έργα προκειμένου να έχει περιθώρια τα οποία θα της επέτρεπαν να προωθήσει τουλάχιστον ορισμένους νέους άξονες, προς τα νέα κράτη μέλη για παράδειγμα. Το νέο PACT πρέπει πρώτα απ' όλα να προσπαθήσει ν' ανταποκριθεί σ' αυτές τις ανάγκες.
16. Στην ευελιξία των πρότυπων δράσεων οφείλεται η ελκυστικότητά τους για τον ιδιωτικό τομέα και ιδίως τις ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών.⁽⁵⁾ Η προτεινόμενη λοιπόν τώρα διαδικασία βασίζεται στην ήδη εφαρμοζόμενη· αυτό σημαίνει ότι κάθε οικονομικός παράγων, ιδιωτικός ή δημόσιος, συμπεριλαμβανομένων των κρατικών αρχών μπορεί να υποβάλει σχέδιο έργου απ' ευθείας στην Επιτροπή. Αυτή επαληθεύει πρώτα τη συναίνεση των άμεσα ενδιαφερόμενων για το έργο κρατών και προετοιμάζει την αξιολόγηση της πρότασης. Κάθε χρόνο, μία επιτροπή εθνικών εμπειρογνομόνων οι οποίοι ορίζονται από τις κυβερνήσεις των 15 κρατών μελών (επιτροπή τύπου IIa, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987), αναλύει τα σχέδια έργων που έχει λάβει και γνωμοδοτεί επί αυτών. Στη συνέχεια, η Επιτροπή διαχειρίζεται τα έργα που έχει επιλέξει και αναφέρει κάθε χρόνο στην ίδια επιτροπή την πρόοδο εκτέλεσης των έργων του προηγούμενου έτους. Όπως και στο παρελθόν, οι εμπειρογνώμονες έχουν μόνο συμβουλευτικό ρόλο, όμως στην πραγματικότητα η Επιτροπή έχει ως αρχή να ακολουθεί τη γνώμη τους. Δεδομένης της αύξησης των αιτήσεων που υποβάλλονται και της ανάγκης να κλιμακωθούν οι δαπάνες κατά τη διάρκεια του έτους, οι προτάσεις θα εξετάζονται δύο φορές ετησίως και όχι πλέον μόνο μία· το δημοσιονομικό δελτίο προβλέπει δύο συνεδριάσεις τον χρόνο.

⁽⁵⁾ Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις COM(96)261, θα πρέπει να πληρούνται τα ακόλουθα κριτήρια προκειμένου μία επιχείρηση να χαρακτηριστεί ως μικρή ή μεσαία:

- λιγότεροι από 250 εργαζόμενοι,
- ετήσιος κύκλος εργασιών κάτω των 40 εκατ. ECU ή ετήσιος ισολογισμός κάτω των 27 εκατ. ECU,
- το 25% του κεφαλαίου κατ' ανώτατο όριο είναι δυνατόν να κατέχεται από μία ή περισσότερες επιχειρήσεις που δεν είναι ΜΜΕ.

17. Βοηθώντας στη διάδοση τεχνικών ή καταδεικνύοντας τη σκοπιμότητα εξ ορισμού δύσκολων αξόνων, οι πρότυπες δράσεις μπορούν να πείσουν έως τότε απρόθυμους φορείς και να προκαλέσουν "χιονοστιβάδα" άλλων έργων. Είναι λοιπόν βασικό να διασφαλιστεί η ευρεία διάδοση των αποτελεσμάτων κάθε έργου και η μεγάλη δημοσιότητα του προγράμματος. Η Επιτροπή φρόντισε να κάνει γνωστές τις δράσεις αυτές και θα εντείνει την ενημέρωση του κοινού. Όλες οι εκθέσεις επίσης πρέπει να δημοσιοποιούνται, εκτός του τμήματος με τα οικονομικά στοιχεία που συνιστά εμπορικό απόρρητο, και όλα τα έργα πρέπει να είναι ανοιχτά, που σημαίνει ότι κάθε εν δυνάμει εταίρος που επιθυμεί να αναλάβει συγκεκριμένα καθήκοντα σ' ένα έργο που στηρίζεται από το PACT, πρέπει να δύναται να το πραγματοποιήσει υπό τους ίδιους όρους όπως σε φορείς που ήδη συμμετέχουν στο έργο, *ceteris paribus* φυσικά. Τέλος, για να μη δοθεί προτίμηση αρχαιότητας, που θα ερχόταν σε αντίθεση με τους κανόνες του ανταγωνισμού, κάθε σχέδιο έργου που είναι βιώσιμο και ανταγωνιστικό προς ένα άλλο που έχει ήδη ξεκινήσει, πρέπει να υπόκειται στους ίδιους όρους, γεγονός που απαιτεί έναν ικανοποιητικό προϋπολογισμό για το σύνολο του προγράμματος PACT.
18. Όσον αφορά τις επιλέξιμες δράσεις, η παρούσα πρόταση κανονισμού αντλεί διδάγματα από το τρέχον PACT. Αυτό προέβλεπε τη δυνατότητα χρηματοδότησης κατά 100% προκαταρκτικών μελετών που αφορούν τις κοινές πτυχές όλων των έργων. Στην πραγματικότητα, λόγω του άκρως πρακτικού στόχου των πρότυπων δράσεων, η δυνατότητα αυτή χρησιμοποιήθηκε όλο και λιγότερο με την πάροδο των ετών. Αυτό το μέτρο δεν υφίσταται πλέον στην παρούσα πρόταση.
- Θα πρέπει να επισημανθεί ότι τέτοιες μελέτες είναι πάντα δυνατόν να εκπονηθούν στο γενικό πλαίσιο του προϋπολογισμού μελετών της ΓΔ VII, σύμφωνα με τις συνήθεις διαδικασίες προκήρυξης διαγωνισμού⁽⁶⁾. Αντιθέτως, διατηρήθηκαν οι μελέτες σκοπιμότητας σε ένα συγκεκριμένο πρότυπο άξονα, χρηματοδοτούμενες κατά 50%, προκειμένου να συμμετέχουν από την αρχή σε ένα έργο οι οικονομικοί παράγοντες του κλάδου των πολλαπλών μεταφορών σ' ένα έργο.
19. Το πιο σημαντικό τμήμα του προγράμματος σίγουρα αποτελούν οι καινοτόμες δράσεις. Κατά κανόνα, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν για περίοδο μέχρι τριών ετών. Ως συνέχεια των πρότυπων δράσεων που έχουν ήδη υλοποιηθεί, το νέο PACT επιδιώκει λοιπόν να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα των συνδυασμένων μεταφορών προωθώντας πρότυπες δράσεις. Αυτό θα εκφραστεί επίσης με μια πολιτική που θα στοχεύει σε ένα πιο ισόρροπο σε σύγκριση με το σημερινό σύστημα πολλαπλών μεταφορών. Έτσι λοιπόν, προτείνεται η χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης υπό τη μορφή επιδότησης σε καινοτόμες δράσεις χρονικά περιορισμένες, προκειμένου να περιοριστεί αυτή η ενίσχυση στα κεφάλαια εκκίνησης και όχι στην επιδότηση κανονικής λειτουργίας. Επιπλέον, προτείνεται να απλοποιηθούν οι διαδικασίες πρόσβασης στο πρόγραμμα. Η ανάλυση της σχέσης μεταξύ του ύψους χρηματοδότησης και των ωφελειών για την Κοινότητα όσον αφορά την ασφάλεια, το περιβάλλον και την μεταστροφή της κυκλοφοριακής ροής θα αποτελέσει βασικό κριτήριο αξιολόγησης των προτάσεων και καθορισμού της σειράς προτεραιότητας, ιδιαίτερα για την βέλτιστη αξιοποίηση των περιορισμένων οικονομικών πόρων.

⁽⁶⁾ Πρέπει να αναφερθεί ότι στις υφιστάμενες πρότυπες δράσεις, και αντίθετα με άλλες μελέτες ή μέτρα, οι χρηματοδοτούμενες κατά 100% μελέτες εξακολουθούν να υπόκεινται στις συνήθεις διαδικασίες της Επιτροπής, ιδιαίτερα ως προς την υποχρέωση προκήρυξης διαγωνισμών.

20. Στο πλαίσιο του παλαιού προγράμματος PACT, οι καινοτόμες δράσεις έλαβαν ενίσχυση σε ποσοστό 30% κατ' ανώτατο όριο· ο ορισμός τους ήταν σκόπιμα ανοιχτός, επειδή οι πρότυπες δράσεις χρησιμεύουν ακριβώς για να εξεταστεί τί θα ήταν επιθυμητό για την αγορά και χρήσιμο. Τα τέσσερα έτη εφαρμογής δείχνουν πράγματι ένα ευρύ φάσμα αναγκών, αλλά διακρίνονται τέσσερις μεγάλες κατηγορίες δράσεων που έλαβαν χρηματοδοτική ενίσχυση:

- α) επενδύσεις σε υλικό (σιδηροδρομικό ή οδικό ειδικά για τις συνδυασμένες μεταφορές) και σε εξοπλισμό μεταφόρτωσης στους τερματικούς σταθμούς (γερανογέφυρες, σταθεροί ή κινητοί γερανοί κ.ά.),
- β) εμπορική εκμετάλλευση νέων τεχνικών ή τεχνολογιών, ειδικότερα αυτών που δοκιμάστηκαν στα εθνικά ή ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα,
- γ) συμμετοχή στο κόστος πρόσβασης στην υποδομή, υπό τον όρο ότι αυτές οι ενισχύσεις δεν υπερβαίνουν το οριακό κόστος πρόσβασης στην υποδομή για την υπηρεσία συνδυασμένων μεταφορών που καλύπτεται από την πρότυπη δράση,
- δ) όλα τα μέτρα διοικητικής μέριμνας και εκπαίδευσης.

Έτσι λοιπόν, ο προτεινόμενος κανονισμός εξακολουθεί να επιτρέπει μεγάλη ευελιξία χρήσης των πιστώσεων, αν και το προτεινόμενο πρόγραμμα θα εξακολουθήσει να καλύπτει καθορισμένα μέτρα και ορισμένες μεταβλητές δαπάνες λειτουργίας, εκτός από τις δαπάνες προσωπικού, την κατανάλωση ενέργειας και τις οικονομικές ζημιές. Τέλος, η διάρκεια της επιδότησης θα είναι περιορισμένη, ενώ το κάθε έργο οφείλει να επιτύχει τις επιδιωκόμενες επιδόσεις και έχει γίνει επαρκώς ανταγωνιστικό το αργότερο στο τέλος αυτής της περιόδου, προκειμένου να αποφευχθεί η παροχή υπηρεσιών οι οποίες μακροπρόθεσμα δεν είναι οικονομικά βιώσιμες.

21. Παρόλο που η έναρξη ενός έργου μπορεί να αποδώσει συμπεράσματα ως προς τις αλλαγές που πρέπει να γίνουν στο δίκτυο, αντίθετα η κατασκευή και η ανάπτυξη του δικτύου εμπίπτουν στην πολιτική υποδομών (διευρωπαϊκά δίκτυα), στην οποία δίδονται μέσα χρηματοδότησης από άλλο προϋπολογισμό. Ως εκ τούτου, τα μέτρα κατασκευής και ανάπτυξης υποδομής⁽⁷⁾ εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του PACT. Το ίδιο ισχύει για την έρευνα, για την οποία υπάρχει ειδικό ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τις μεταφορές⁽⁸⁾, απέναντι στο οποίο το PACT τοποθετείται κατάντη.

22. Το PACT επιδιώκει να προωθήσει, ως εναλλακτική λύση της αποκλειστικά οδικής μεταφοράς, υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών ανταγωνιστικές από πλευράς ποιότητας και τιμής. Το προηγούμενο PACT κάλυπτε τα χερσαία μέσα μεταφοράς (σιδηροδρομικά/οδικά). Κάλυπτε τις θαλάσσιες μεταφορές μόνο αν συνιστούσαν, για μία περιοχή της Κοινότητας, τη μόνη δυνατή πρόσβαση προς την υπόλοιπη επικράτεια της Κοινότητας. Με στόχο τις πολλαπλές μεταφορές, ο νέος κανονισμός επεκτείνει τις κατηγορίες επιλέξιμων δράσεων, ώστε να συμπεριλάβουν τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αλλά υπό τον όρο να τηρηθεί ο στόχος του PACT, της εφαρμογής δηλαδή εναλλακτικών λύσεων προς τις οδικές μεταφορές.

⁽⁷⁾ Αυτά τα μέτρα κατασκευής και ανάπτυξης υποδομής καλύπτονται από τον Κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 1995, ΕΕ L 228, 23.9.1995, σ. 1.

⁽⁸⁾ Απόφαση αριθ. 94/914/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1994 για τη θέσπιση ειδικού προγράμματος έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης στον τομέα των μεταφορών (1994-1998) ΕΕ L 361, 31.12.1994.

23. Το προηγούμενο πρόγραμμα PACT είχε ετήσιους προϋπολογισμούς που κυμαίνονταν από 2 έως 5 εκατ. ECU. Προτείνεται αύξηση του προϋπολογισμού αυτού για τους κάτωθι λόγους:
- Προσφάτως, οι προτάσεις έργων για χρηματοδότηση από το PACT προέρχονται όλο και περισσότερο από μη παραδοσιακές εταιρείες, δηλαδή από μεταφορείς που τελευταία εισήλθαν στην αγορά των συνδυασμένων μεταφορών, ακόμη και εταιρείες που ιδρύθηκαν για να ανταποκριθούν σ' αυτές τις νέες ανάγκες. Είναι σαφές ότι αυτή τάση θα αυξηθεί τα τρία προσεχή έτη και αυτό θα πρέπει να συσχετιστεί με το άνοιγμα της πρόσβασης στα σιδηροδρομικά δίκτυα που θεσπίστηκε με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ. Μία εκ των συνεπειών θα είναι η σημαντική αύξηση του ποσού των πιστώσεων του νέου PACT.
 - Εξάλλου, η παλαίωση ενός μεγάλου μέρους των βαγονιών πολλαπλών μεταφορών και η αυξανόμενη απροθυμία των εθνικών εταιρειών σιδηροδρόμων να επενδύσουν σε υλικό, έχουν ως αποτέλεσμα την αυξημένη ανάγκη των μεταφορέων πολλαπλών μέσων να αποκτήσουν ειδικά βαγόνια προκειμένου να αντιμετωπίσουν την ενδεχόμενη αύξηση της κυκλοφορίας. Η αύξηση του προϋπολογισμού θα πρέπει να επιτρέψει επίσης την επιτάχυνση της εισαγωγής στην αγορά νέων τεχνολογιών τροχαίου υλικού και μεταφόρτωσης, οι οποίες αναπτύχθηκαν στο τέταρτο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας (1994-1998), ιδιαίτερα στο πλαίσιο του ειδικού ευρωπαϊκού προγράμματος έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης στον τομέα των μεταφορών⁽⁹⁾.
24. Όπως και το προηγούμενο, το νέο PACT επιτρέπει έργα εκτός της επικράτειας της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων των σχεδίων ιδιωτικών εταιρειών που δεν έχουν την έδρα τους σε αυτή, υπό το διττό όρο ότι ο καλυπτόμενος άξονας μπορεί να εξυπηρετήσει σημαντικό όγκο κυκλοφορίας με κατεύθυνση ή προέλευση την Κοινότητα και ότι η δικαιούχος εταιρεία παρέχει επαρκείς εγγυήσεις ως προς τη φερεγγυότητα και την οικονομική της επιφάνεια.
25. Όσον αφορά τον έλεγχο, ο προτεινόμενος κανονισμός, μολοντί διατηρεί τα χαρακτηριστικά του υπάρχοντος συστήματος, προσθέτει ορισμένες ρήτρες διασφάλισης. Έχει ως αρχή τη διευκόλυνση της πρόσβασης στο πρόγραμμα (το οποίο πρέπει ν' απευθύνεται σε όλους τους φορείς, συμπεριλαμβανομένων των ΜΜΕ) καθιερώνοντας παράλληλα έναν αυστηρό έλεγχο εκτέλεσης. Η διαδικασία υποβολής προτάσεων απλουστεύτηκε σε μεγάλο βαθμό ενώ κατεβλήθησαν σημαντικές προσπάθειες, που θα ενταθούν, για τη δημοσιοποίηση και τη διαφάνεια του προγράμματος. Εξάλλου, μόλις θα αρχίζει το έργο, η Επιτροπή θα ελέγχει τουλάχιστον κάθε έξι μήνες την πρόοδό του και θα εγκρίνει τις δαπάνες μόνο με απόδειξη των εργασιών που έχουν συντελεσθεί. Τέλος, η πρόταση καθορίζει ένα όριο ισχύος του προγράμματος προκειμένου ν' αποφευχθεί η μόνιμη χρηματοδότηση. Ο γενικός στόχος αυτής της δράσης συνίσταται στο να συμβάλει στην αύξηση της χρησιμοποίησης των συνδυασμένων μεταφορών. Στο τέλος της πενταετούς περιόδου που ορίζει ο κανονισμός, θα πρέπει να διαπιστωθεί κατά πόσον το πρόγραμμα πέτυχε τους στόχους του.

⁽⁹⁾ Απόφαση αριθ. 94/914/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1994 για τη θέσπιση ειδικού προγράμματος έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης στον τομέα των μεταφορών (1994-1998), ΕΕ L 361, 31.12.1994.

Γ. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

26. Η ευρωπαϊκή πολιτική πολλαπλών μέσων στοχεύει, μεταξύ άλλων, στην επανεξισορρόπηση των σημερινών εμπορικών μειονεκτημάτων των συνδυασμένων μεταφορών, τα οποία οφείλονται στον ανεπαρκή συνυπολογισμό του κοινωνικού κόστους στην τιμή της μεταφοράς, στο πλαίσιο της μακράς διαδικασίας που θα πρέπει να καταλήξει στην επιστροφή στην ενσωμάτωση του πραγματικού κόστους μεταφοράς. Τα μέτρα που προβλέπονται στο PACT και προτείνονται εδώ, αντιπροσωπεύουν ένα μόνον από τα πιθανά μέσα, ενώ ένα άλλο είναι η καθιέρωση ενός ανάλογου καθεστώτος σε εθνικό επίπεδο. Η Επιτροπή ανέλαβε μία γενική αναθεώρηση των αρχών και των κατευθυντήριων γραμμών των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των μεταφορών. Μελετά μεταξύ άλλων τις πιθανές δράσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές.
27. Το πρώτο ερώτημα είναι κατά πόσο είναι σωστό να θεωρείται η χρηματοδότηση έργων υποδομής σιδηροδρομικών ή συνδυασμένων μεταφορών ως κρατική ενίσχυση. Δεδομένης της αρχής της ελεύθερης πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο, η οποία διατυπώνεται στην οδηγία 91/440⁽¹⁰⁾, αυτό το ζήτημα πρέπει να μελετηθεί. Θα μπορούσε επίσης να αφορά τους τερματικούς σταθμούς πολλαπλών μεταφορών, όταν αποτελούν ιδιοκτησία μίας δημόσιας επιχείρησης και υπό την προϋπόθεση ότι εφαρμόζεται και σ' αυτούς η ίδια αρχή της ελεύθερης πρόσβασης.
28. Μία άλλη πτυχή που χρειάζεται να διερευνηθεί σε σχέση με τις κρατικές ενισχύσεις, αφορά το κόστος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή. Με τρόπο ανάλογο με αυτόν που προτείνει εδώ, η χορήγηση κρατικών επιδοτήσεων, αυτή τη φορά εθνικών και όχι κοινοτικών, για να καλυφθεί η επιβάρυνση από την πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή, εξετάζεται κυρίως από την άποψη της αντιστάθμισης του μειονεκτήματος που αντιπροσωπεύει για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και συνεπώς για τις (συνδυασμένες σιδηροδρομικές/οδικές) συχνά ανεπαρκείς συνυπολογισμούς του κοινωνικού κόστους στις τιμές οδικής μεταφοράς. Αυτό ισχύει μόνον εάν το ύψος της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το ακριβές αντιστάθμισμα αυτού του μειονεκτήματος.
29. Τέλος, είναι καιρός να ασχοληθούμε επίσης με το πρόβλημα της διάβασης των οροσειρών. Περνώντας από ζώνες συχνά ευαίσθητες οικολογικά, οι οδικοί άξονες διαμέσου των Άλπεων ή των Πυρηναίων δεν μπορούν, με τις παρούσες τιμές οδικών μεταφορών, να απειληθούν από ανταγωνιστικής πλευράς από τις σιδηροδρομικές γραμμές, όπου οι γεωλογικές συνθήκες ανεβάζουν τις τιμές. Σ' αυτή την ειδική περίπτωση και λόγω των μεγάλων περιορισμών όσον αφορά το περιβάλλον και την ασφάλεια, θα ήταν ενδεχομένως αναγκαίο να ενθαρρυνθούν περισσότερο αυτές οι μεταφορές, γεγονός που θέτει το ερώτημα των κρατικών ενισχύσεων του κόστους εκμετάλλευσης σε τέτοιες ακραίες περιπτώσεις. Αυτό μπορεί να οδηγήσει, στις δεδομένες συνθήκες, σε τροποποίηση των κοινοτικών κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των μεταφορών.

⁽¹⁰⁾ Οδηγία 91/440 του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 σχετικά με την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων ΕΕ L 237, 24.8.1991.

30. Υπάρχει επίσης ένας άλλο πεδίο όπου οι κοινοτικές και κρατικές ενισχύσεις ενδέχεται να αποδειχτούν απαραίτητες: αυτός των επενδύσεων σε υλικό συνδυασμένων μεταφορών. Πράγματι, το ειδικό υλικό πολλαπλών μεταφορών (εμπορευματοκιβώτια, κινητά κιβώτια, πλατφόρμες, ημιρυμουλκούμενα), δεν μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί στις οδικές μεταφορές σε περίπτωση προβλήματος, παρά μόνο με απαγορευτικό κόστος και πολλές επιχειρήσεις απλά δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αναλάβουν αυτό τον κίνδυνο. Μελετώνται αλλαγές της φορολόγησης αυτού του υλικού.
31. Είναι επίσης αναγκαίο να ενταθούν οι δράσεις έρευνας και ανάπτυξης. Πράγματι, το PACT έδειξε ότι οι νέες τεχνικές έχουν ανάγκη απο χρηματοδοτική ενίσχυση για να μπορέσουν να εφαρμοστούν στις συνδυασμένες μεταφορές, καθώς εκτός των μεγάλων σιδηροδρομικών δικτύων, οι επιχειρήσεις του κλάδου δεν έχουν ούτε το μέγεθος ούτε τους ανάλογους πόρους για να προχωρήσουν σ' αυτές τις εργασίες. Εκτός του 4ου προγράμματος πλαισίου, το οποίο ήδη αναφέρθηκε στην παράγραφο 23, η Επιτροπή συνέστησε στον τομέα της έρευνας επιχειρησιακές μονάδες "έρευνας-βιομηχανίας" (task force), (μία εξ αυτών αφορά τις πολλαπλές μεταφορές (SEC(95)1824) και προτείνει την επικέντρωση σε ορισμένα θέματα έρευνας σ' αυτόν τον τομέα (COM(96)12) ενώ σχεδιάζει να εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με το περιβαλλοντικό σκέλος των οδικών μεταφορών εμπορευμάτων, όπως είχε εξαγγείλει στο πρόγραμμα δράσης της για τις μεταφορές⁽¹¹⁾. Οι προσπάθειες αυτές θα πρέπει να συνεχισθούν· το νέο προτεινόμενο PACT εναρμονίζεται με όλες αυτές τις δράσεις, διότι θα προσφέρει νέα κονδύλια για να αυξηθεί ο αντίκτυπος, αυτών των προγραμμάτων, ενισχύοντας την τελευταία φάση της προώθησης στην αγορά και της δοκιμής της εμπορικής βιωσιμότητας.
32. Τέλος, πρέπει να κοιτάξουμε και πέρα από την Ένωση. Η πτώση του σιδηρού παραπετάσματος άλλαξε τη ροή των συναλλαγών αλλά οδήγησε επίσης σε κίνηση προς τα ανατολικά, η οποία άρχισε πρόσφατα να κατακλύζει όλο και περισσότερο τα δίκτυα των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Απέναντι σε μία κατάσταση όπου είναι επείγον να αναπτυχθούν εναλλακτικοί τρόποι, οι ΧΚΑΕ χρειάζεται να υπερνικήσουν πολλές αδυναμίες: λίγο ή καθόλου υλικό πολλαπλών μέσων (τόσο μεταφορικών όσο και μεταφόρτωσης), λίγα κεφάλαια διαθέσιμα προς επένδυση, μία αγορά οδικών μεταφορών πολύ κατακερματισμένη, σιδηροδρομικές δομές βαρειές και με ανεπαρκή αποτελεσματικότητα. Η ανάπτυξη αξόνων πολλαπλών μέσων είναι μία απο τις απαντήσεις, η κατασκευή όμως υποδομών πρέπει να συνοδεύεται από μέτρα για να ευνοηθεί η χρήση τους. Σ' αυτή την κατεύθυνση, η πείρα που αποκτήθηκε με το PACT στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί ένα καλό παράδειγμα για το τι είναι δυνατόν να γίνει. Το σημερινό πρόγραμμα PACT έχει ήδη χρηματοδοτήσει δράσεις για άξονες από την Κοινότητα προς την Ανατολική Ευρώπη (βλέπε ανωτέρω, σημείο 12) και ο προτεινόμενος κανονισμός θα παρέχει επίσης αυτή τη δυνατότητα. Επιπλέον, η Επιτροπή μελετά σήμερα τη δυνατότητα προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη (π.χ. συνδέσεις Ανατολής/Ανατολής) και τα κατάλληλα μέσα για την υλοποίηση των δράσεων αυτών. Θα υποβάλει έκθεση σχετικά με τα μέτρα που απαιτούνται στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης και τις δράσεις που θα παρουσιάζουν την καλύτερη σχέση κόστους-αποδοτικότητας. Όπου κριθεί αναγκαίο, η Επιτροπή θα καταρτίσει προτάσεις μέχρι τα τέλη του 1996.

(11)

COM(95)302

Προκειμένου να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη κινητικότητα και να δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα, η Ένωση πρέπει τώρα να επικεντρώσει τις προσπάθειές της σε μία προσέγγιση πολλαπλών μέσων για τις εμπορευματικές μεταφορές. Δεδομένου ότι η επιλογή του τρόπου μεταφοράς πρέπει να εξακολουθήσει να επαφίεται στους χρήστες, έχει ζωτική σημασία να συνεχίσουμε να λαμβάνουμε υπόψη την άποψη των μεταφορέων και να τους παρέχουμε τα αναγκαία μέσα ώστε να στραφούν στις συνδυασμένες μεταφορές, αίροντας όλα τα εμπόδια, τόσο τα νομικά όσο και τα οικονομικά, που επιβαρύνουν τα περισσότερα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Η επιτυχία μίας τέτοιας πολιτικής που καθίσταται περισσότερο παρά ποτέ κρίσιμη, θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της Ένωσης να πείσει και να βοηθήσει τους οικονομικούς παράγοντες να ακολουθήσουν αυτήν την τάση και να αναπτύξουν ένα συνολικό, συνεπές πρόγραμμα δράσεων για την προώθηση των πολλαπλών μεταφορών που θα λαμβάνει υπόψη και θα εμπλέκει τους γείτονές μας.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την παροχή κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης δράσεων
για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Γενικός στόχος της πρότασης

1. Ο γενικός στόχος της πρότασης είναι να παρατείνει και να διευρύνει τον σημερινό μηχανισμό χρηματοδοτικής στήριξης πρότυπων δράσεων για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών (PACT⁽¹⁾). Το PACT άρχισε να εφαρμόζεται το 1992 πειραματικά και για πέντε έτη. Μετά από τέσσερα έτη λειτουργίας, η παρούσα πρόταση μετατρέπει αυτόν τον μηχανισμό σε ένα πρόγραμμα διάρκειας πέντε ετών από το 1997. Η πρόταση αυξάνει τις δημοσιονομικές δυνατότητες, εφ' όσον το πρόγραμμα εισέρχεται πλέον σε πλήρως επιχειρησιακή φάση.
2. Στο ψήφισμά του της 30ης Οκτωβρίου 1990⁽²⁾ σχετικά με τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, το Συμβούλιο τόνιζε την ανάγκη βέλτιστης διαχείρισης των πόρων της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών με ταυτόχρονη τήρηση των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος και αυτή η καλύτερη διαχείριση συνεπάγεται την προσφυγή στις συνδυασμένες μεταφορές. Είναι εφεξής αποδεκτό ότι οι τιμές που εφαρμόζονται στους διάφορους τρόπους μεταφοράς δεν απηχούν απόλυτα το κοινωνικό κόστος των μεμονωμένων διαδρομών όσον αφορά τον σεβασμό του περιβάλλοντος την ασφάλεια των χρηστών και των τρίτων και την κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Η κατάσταση αυτή πλήττει σοβαρά τις συνδυασμένες μεταφορές και επιβάλλει την εφαρμογή πολιτικών αντιστάθμισης, ενισχύοντας τον συγκεκριμένο κλάδο ώστε να βελτιώσει την απόδοσή του, ιδιαίτερα στον τομέα της οργάνωσης και υλικοτεχνικής υποδομής.
3. Αυτή η διαπίστωση ώθησε την Επιτροπή να ξεκινήσει το 1992 το πρόγραμμα PACT. Η παρούσα πρόταση διατηρεί τους προσανατολισμούς των υφιστάμενων πρότυπων δράσεων, επεκτείνοντας το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής στις θαλάσσιες μεταφορές. Με την εμπειρία της τελευταίας τετραετίας, μεταθέτει ελαφρώς το επίκεντρο της χρηματοδοτικής στήριξης, καταργώντας τη δυνατότητα επιχορήγησης προκαταρκτικών μελετών κατά 100%, προβλέπει τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων μελετών σοοπιμότητας κατά 50% και καθορίζει ακριβέστερα τη βάση χρηματοδότηση καινοτόμων μέτρων σε 30%. Βελτιώνει τη διαδικασία επιλογής και παρακολούθησης των έργων και παρέχει ένα ενισχυμένο πλαίσιο αξιολόγησης.
4. Πρέπει τέλος να υπογραμμιστεί ότι η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών προορίζεται να ενθαρρύνει τη μεταφορά της υφισταμένης ή δυνητικής κυκλοφορίας από τα οχήματα σε μέσα που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον, όπως είναι ο σιδηρόδρομος, η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι θαλάσσιες μεταφορές. Το νέο πρόγραμμα μπορεί επίσης να συμβάλει στο να μειωθούν οι ζημιές που προκαλούν οι μεταφορές στο περιβάλλον, ως προς τη χρήση των φυσικών πόρων, τη ρύπανση του αέρα, των υδάτων και του εδάφους, την υγεία και την ασφάλεια των προσώπων. Συμβάλλει επίσης στην αειφόρο περιφερειακή ανάπτυξη της Ευρώπης, καθόσον θα ενισχύσει την ένταξη των περιφερειακών περιοχών στην Ευρώπη προωθώντας τις συνδυασμένες μεταφορές.

⁽¹⁾ PACT: Πρότυπες δράσεις για τις συνδυασμένες μεταφορές. Απόφαση 93/45/ΕΚ της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 1992 σχετικά με τη χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης σε πρότυπες δράσεις συνδυασμένων μεταφορών, ΕΕ L 16, 25.1.1993, σ. 55.

⁽²⁾ Σημείωμα αριθ. 9832/90 της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου της 12ης Νοεμβρίου 1990.

5. Οι δράσεις που προβλέπονται από την Κοινότητα στην παρούσα πρόταση μπορούν να αναλυθούν σε σχέση με την επικουρικότητα με τις απαντήσεις σε τέσσερα κύρια ερωτήματα.

α) Ποιοί είναι οι στόχοι του προγράμματος σε σχέση με τις υποχρεώσεις που βαρύνουν την Κοινότητα;

Η Ένωση πρέπει να εισαγάγει και να διατηρήσει ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων ικανό να ανταποκριθεί στις ανάγκες των χρηστών σε κινητικότητα. Οι συνδυασμένες μεταφορές αποτελούν κυρίαρχο τμήμα αυτού του συστήματος, καθώς επιτρέπουν την αποτελεσματικότερη χρήση της μεταφορικής ικανότητας. Ωστόσο, η ανάπτυξή τους πλήττεται σοβαρά από τους προαναφερθέντες λόγους. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να επιλυθούν βραχυπρόθεσμα μόνο με μηχανισμούς χρηματοδοτικής στήριξης.

Ένας τέτοιος μηχανισμός είχε εφαρμοστεί πειραματικά από την Επιτροπή το 1992. Το προτεινόμενο λοιπόν πρόγραμμα έχει ως στόχο να καταστήσει αυτό το μηχανισμό πιο σταθερό, ενσωματώνοντας όλες τις αλλαγές που φάνηκαν απαραίτητες υπό το φως της εμπειρίας των τεσσάρων τελευταίων ετών.

β) Η παρούσα πρόταση υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή αφορά ζήτημα όπου η τελευταία είναι συναρμόδια με τα κράτη μέλη;

Το πρόγραμμα αφορά την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών σε ευρωπαϊκό επίπεδο και συνεπώς, θα καλύψει κυρίως τους διεθνείς άξονες. Το κοινοτικό επίπεδο εμφανίζεται ως το πλέον κατάλληλο για την ανάληψη δράσης. Για τον λόγο αυτό, η παρούσα πρόταση βασίζεται στο άρθρο 75 της Συνθήκης και υπάγεται στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

γ) Ποιά μέσα δράσης διαθέτει η Κοινότητα;

Η Κοινότητα διαθέτει ήδη συστήματα στήριξης των υποδομών (διευρωπαϊκά δίκτυα) (κανονισμός του Συμβουλίου 2236/95) και της έρευνας (κανονισμός του Συμβουλίου 94/914/EK). Το προτεινόμενο σύστημα έρχεται ως συμπλήρωμα των δύο προηγούμενων, διότι, ενώ αποκλείει τα μέτρα για τις υποδομές, καλύπτει κατά προτεραιότητα τους άξονες που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών. Δεν μπορεί να στηρίξει τα έργα έρευνας, παρεμβαίνει όμως στο επόμενο στάδιο, που είναι η εμπορική εκμετάλλευση για πρώτη φορά τεχνολογιών, δοκιμασμένης τεχνικής σκοπιμότητας, ιδιαίτερα στο πλαίσιο των κοινοτικών δραστηριοτήτων έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης του τέταρτου προγράμματος-πλαισίου (1994-1998)⁽³⁾. Το προτεινόμενο σύστημα αντιπροσωπεύει λοιπόν ένα συμπλήρωμα ικανό να δημιουργήσει συνέργειες με τα υφιστάμενα κοινοτικά μέσα.

⁽³⁾ Ιδιαίτερα στο πλαίσιο της Επιχειρησιακής Μονάδας για τις συνδυασμένες μεταφορές ή του ειδικού προγράμματος έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης στον τομέα των μεταφορών (1994-1998), που εγκρίθηκε με την απόφαση 94/914/EK του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1994, ΕΕ L 361, 31.12.1994, και της Επιχειρησιακής Μονάδας "έρευνα-βιομηχανία" για τα Πολλαπλά Μέσα μεταφορών (SEC(95)1824).

δ) Απαιτείται ενιαίος κανονισμός ή θα αρκούσε μια οδηγία:

Στο πεδίο της κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης, με διαχειριστή μόνο την Επιτροπή, η βέλτιστη λύση είναι ο κανονισμός.

Ανάλυση των άρθρων

1. Το άρθρο 1 ορίζει τους γενικούς και ειδικούς στόχους των δράσεων που θα χρηματοδοτούνται βάσει του προτεινόμενου κανονισμού.
2. Το άρθρο 2 παρέχει τους ορισμούς των όρων που χρησιμοποιούνται στον κανονισμό και οριοθετεί το πεδίο εφαρμογής του. Όταν είναι δυνατό να αποδειχτεί κοινοτικό συμφέρον, μπορούν να ληφθούν υπόψη έργα που αρχίζουν ή τελειώνουν εκτός της επικράτειας της Κοινότητας.
3. Το άρθρο 3 θέτει τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας των προτάσεων. Τα μέτρα που στοχεύουν στην εκπλήρωση συγκεκριμένων στόχων του κανονισμού είναι επιλέξιμα. Πρέπει να αποσκοπούν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών, όσον αφορά τόσο την τιμή όσο και την ποιότητα των υπηρεσιών έναντι των οδικών, ή στην προώθηση της χρήσης προηγμένων τεχνολογιών στις συνδυασμένες μεταφορές ή στη βελτίωση της πρόσβασης των επιχειρήσεων στις συνδυασμένες μεταφορές, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους.

Οι προτάσεις είναι επιλέξιμες με την προϋπόθεση ότι έχει ληφθεί τη σύμφωνη γνώμη των κρατών, στην επικράτεια των οποίων τοποθετείται η δράση.

4. Το άρθρο 4 καθορίζει τους κανόνες για την έκταση της χρηματοδοτικής στήριξης. Μπορούν να χρηματοδοτούνται μελέτες σκοπιμότητας σ' έναν άξονα και καινοτόμοι δράσεις, πχ. ειδικές επενδύσεις και ορισμένες μεταβλητές δαπάνες λειτουργίας, με εξαίρεση τις δαπάνες προσωπικού, ενέργειας και την κάλυψη ζημιών. Οι επενδύσεις σε υλικό συνδυασμένων μεταφορών, για πρόσβαση σε υποδομή σιδηροδρομικών και εσωτερικών ποτάμιων μεταφορών, για εμπορική εκμετάλλευση τεχνικών, τεχνολογιών ή εξοπλισμού που έχει προηγουμένως ελεγχθεί και εγκριθεί και για συστήματα που έχουν σχέση με τη διοικητική μέριμνα, την κατάρτιση προσωπικού και τη διαφήμιση του προγράμματος, καλύπτονται από τον κανονισμό.

Το άρθρο 4 ορίζει επίσης τα μέγιστα ποσοστά της κοινοτικής στήριξης. Παρέχει επίσης στα κράτη μέλη, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν την αντίστοιχη κοινοτική νομοθεσία και ειδικότερα στα άρθρα 77, 92, 93 της Συνθήκης και τα κείμενα εφαρμογής⁽⁴⁾, τη δυνατότητα χρηματοδοτικής στήριξης μέτρων που ήδη χρηματοδοτούνται από το παρόν κοινοτικό πρόγραμμα.

5. Το άρθρο 5 αναλύει τη διαδικασία υποβολής αιτήσεων. Αυτή βασίζεται σε τρεις αρχές:
 - i) στη διευκόλυνση της πρόσβασης στο πρόγραμμα, ιδιαίτερα από τις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις·
 - ii) στην εξασφάλιση της ίσης μεταχείρισης των φακέλων με προδιαγραφές για το περιεχόμενο και την παρουσίασή τους·

⁽⁴⁾ Κανονισμός αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου της 4ης Ιουνίου 1970 σχετικά με τη χορήγηση ενισχύσεων για τις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές ποτάμιες μεταφορές, ΕΕ L 130, 15.6.1970.

- iii) διαβίβαση στην Επιτροπή επαρκών πληροφοριών για την επιλογή μόνο των έργων που συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων του προγράμματος PACT.
6. Το άρθρο 6 καθιερώνει τη διαδικασία και τα κριτήρια χορήγησης χρηματοδοτικής στήριξης.
 7. Το άρθρο 7 αναφέρεται στη διαδικασία απόφασης. Γι' αυτό το σκοπό συνιστάται συμβουλευτική επιτροπή εθνικών εμπειρογνομόνων που θα λειτουργεί σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος II (α) της απόφασης του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽⁵⁾.
 8. Το άρθρο 8 αφορά τις οικονομικές διατάξεις.
 9. Το άρθρο 9 αφορά τον δημοσιονομικό έλεγχο των δράσεων των οποίων η υλοποίηση έχει ξεκινήσει.
 10. Το άρθρο 10 αναφέρεται στις διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης.
 11. Το άρθρο 11 επιβάλλει στην Επιτροπή να εκπονήσει δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού μία έκθεση των αποτελεσμάτων του προγράμματος, που θα απευθύνεται στο Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή Περιφερειών. Το άρθρο αναφέρει επίσης ότι το πρόγραμμα θα αξιολογηθεί σύμφωνα με τις αρχές αξιολόγησης της Επιτροπής.
 12. Το άρθρο 12 επιβάλλει στους δικαιούχους του προγράμματος να δώσουν όλη τη δυνατή δημοσιότητα στις παρεμβάσεις της Επιτροπής.
 13. Το άρθρο 13 θέτει στο πρόγραμμα προθεσμία ισχύος ως τις 31 Δεκεμβρίου 2001.
 14. Το άρθρο 14 αναφέρεται στην ημερομηνία έναρξης ισχύος του κανονισμού.

⁽⁵⁾ Απόφαση 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987, ΕΕ 197, 18.7.1987.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την παροχή κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης δράσεων για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75, παράγραφος 1,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,

Σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾, σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

Εκτιμώντας:

ότι η παρούσα κατάσταση και η προβλεπόμενη εξέλιξη των μεταφορών στην Κοινότητα καθιστούν απαραίτητη την άριστη διαχείριση των πόρων της Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών, με ταυτόχρονη ανταπόκριση στις απαιτήσεις της προστασίας του περιβάλλοντος· ότι αυτή η άριστη διαχείριση συνεπάγεται την ενθάρρυνση της χρήσης συνδυασμένων μεταφορών, όπως αναφέρει το Συμβούλιο στο ψήφισμά του της 30ης Οκτωβρίου 1990, σχετικά με τη δημιουργία ευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών·

ότι η εγκατάσταση δικτύου συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να συμπληρωθεί με κοινοτικά μέτρα για την οργάνωση αλυσίδων συνδυασμένων μεταφορών·

ότι μετά το προαναφερθέν ψήφισμα του Συμβουλίου της 30ης Οκτωβρίου 1990, η Επιτροπή με την απόφαση 93/45/ΕΟΚ⁽⁴⁾ έθεσε σε εφαρμογή για πέντε έτη ένα πειραματικό σύστημα χρηματοδοτικής στήριξης πρότυπων δράσεων υπέρ των συνδυασμένων μεταφορών και ότι το σύστημα αυτό παύει να εφαρμόζεται την 31η Δεκεμβρίου 1996·

ότι η χρησιμότητα της κοινοτικής δράσης σ' αυτό τον τομέα έχει καταδειχτεί και ότι πρέπει αυτό το πειραματικό σύστημα να μετατραπεί σ' ένα πλήρες πλαίσιο για δράσεις ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων που θα ενσωματώνει την πείρα που αποκτήθηκε από το 1992·

(1)

(2)

(3)

(4) ΕΕ L 16, 25.1.1993, σ. 55

ότι σκοπός των δράσεων είναι να ενισχύσει τα οφέλη για την κοινωνία από τις συνδυασμένες μεταφορές από πλευράς περιορισμού της συμφόρησης, βελτίωσης της ασφάλειας και ιδιαίτερα σεβασμού στο περιβάλλον, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στην αιεφόρο περιφερειακή ανάπτυξη στην Ευρώπη·

ότι ο τελικός στόχος των δράσεων συνίσταται στην υποβοήθηση ενός αποτελεσματικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών με την στήριξη της εισαγωγής εναλλακτικών λύσεων προς την οδικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, οι οποίες θα είναι αποδεκτές απο την αγορά· ότι, συνεπώς, οι δράσεις που χρηματοδοτούνται απ' αυτό τον κανονισμό δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την επανεισαγωγή οδικών αξόνων·

ότι αυτές οι δράσεις αφορούν τις κοινοτικές συνδυασμένες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των εκτός της επικράτειας της Κοινότητας, και ότι είναι απαραίτητο να μπορούν να καλύψουν άξονες οι οποίοι εν μέρει βρίσκονται εκτός της επικράτειας, εφόσον υπάρχει αποδεδειγμένο κοινοτικό συμφέρον λόγω του όγκου της κυκλοφορίας·

ότι αυτές οι δράσεις πρέπει, σύμφωνα με την αρχή της ελεύθερης επιλογής του τρόπου μεταφοράς, να συμπεριλάβουν μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης για επενδύσεις σε υλικό συνδυασμένων μεταφορών, για πρόσβαση σε σιδηροδρομική και χερσαία πλωτή υποδομή, για την εμπορική εκμετάλλευση τεχνικών, τεχνολογιών ή εξοπλισμού που έχει προηγουμένως ελεγχθεί και εγκριθεί και για συστήματα που έχουν σχέση με τη διοικητική μέριμνα, την κατάρτιση προσωπικού και τη διαφήμιση των δράσεων, εκτός των έργων κατασκευής ή ανάπτυξης υποδομών ή των έργων τεχνολογικής έρευνας, υπό τη μορφή είτε μελετών σκοπιμότητας είτε οικονομικής συνδρομής σε καινοτόμες δράσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών·

ότι, ωστόσο η βάση της χρηματοδοτικής στήριξης που καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό είναι διαφορετική από την προβλεπόμενη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 1995 περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων⁽⁵⁾ καθώς και από την προβλεπόμενη στην απόφαση 94/914/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1994 για την θέσπιση ειδικού προγράμματος έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της επίδειξης στον τομέα των μεταφορών (1994-1998)⁽⁶⁾· ότι είναι δυνατόν να εγκριθεί χρηματοδότηση διαφορετικών μέτρων αλλά στον ίδιο πρότυπο άξονα, καθώς αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει χρήσιμες συνέργειες· ότι, ως εκ τούτου, αυτή η κοινοτική συνδρομή μπορεί να αντιπροσωπεύει μία συμπληρωματική στήριξη προς τις κοινοτικές δραστηριότητες έρευνας και τη δημιουργία των διευρωπαϊκών δικτύων·

ότι, επίσης, λόγω του ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος των επιλεγόμενων έργων και του διαρκούς ελέγχου τους από την Επιτροπή, δίδεται η δυνατότητα στα κράτη μέλη να στηρίζουν χρηματοδοτικά τα μέτρα που συναποτελούν μία δράση, εφόσον είναι σύμφωνα προς τα άρθρα 77, 92 και 93 της Συνθήκης και προς τη σχετική νομοθεσία·

ότι η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη και να λειτουργεί ως ειδικό κίνητρο για τους μεταφορείς ώστε να αναπτύξουν τέτοιου είδους υπηρεσίες·

ότι η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ελέγχεται συστηματικά και ότι, γι' αυτό το σκοπό, η Επιτροπή οφείλει να υποβάλει έκθεση προόδου, δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος του, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών·

⁽⁵⁾ ΕΕ L 228, 23.9.1995, σ. 1

⁽⁶⁾ ΕΕ L 361, 31.12.1994, σ. 56

ότι στόχος των δράσεων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό είναι να υποβοηθήσει την εγκαθίδρυση συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών· ότι, επομένως, η διάρκεια των δράσεων αυτών πρέπει να είναι περιορισμένη·

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τις προϋποθέσεις, τους κανόνες και τις διαδικασίες για την κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη έργων που συμβάλλουν στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων, μέσω:

- α) της αύξησης της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών, όσον αφορά τόσο την τιμή όσο και την ποιότητα των υπηρεσιών, έναντι των οδικών μεταφορών· ή
- β) της προώθησης της χρήσης της προηγμένης τεχνολογίας στις συνδυασμένες μεταφορές· ή
- γ) της βελτίωσης της πρόσβασης των επιχειρήσεων στις συνδυασμένες μεταφορές, ανεξαρτήτως του μεγέθους τους.

Άρθρο 2

Ορισμοί

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) υλικό πολλαπλής μεταφοράς: το εμπορευματοκιβώτιο, η πλατφόρμα, το κινητό κιβώτιο ή το οδικό όχημα· ωστόσο, ο όρος δεν καλύπτει ένα σκάφος θαλάσσιων ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
- β) συνδυασμένες μεταφορές: κάθε μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ κρατών μελών με υλικό πολλαπλής μεταφοράς, χωρίς εκφόρτωση του εμπορεύματος εκτός αυτού του υλικού καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής, χρησιμοποιώντας τουλάχιστον δύο διαφορετικά μεταφορικά μέσα μεταξύ της οδικής, της σιδηροδρομικής, της πλωτής και της θαλάσσιας οδού, και στην οποία οι οδικές διαδρομές είναι οι συντομότερες δυνατές.
- γ) μεταφορέας: κάθε επιχείρηση που παρέχει υπηρεσίες συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών χρησιμοποιώντας ιδιόκτητο ή μισθωμένο υλικό εξ ολοκλήρου ή εν μέρει, αλλά που μπορεί να καταφύγει στις υπηρεσίες άλλης εταιρείας για τη εκτέλεση σιδηροδρομικών, θαλάσσιων ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών·

2. Στο εσωτερικό της επικράτειας της Κοινότητας οι δράσεις συνδυασμένων μεταφορών αφορούν κατά προτεραιότητα τους άξονες διεθνών συνδυασμένων μεταφορών που καλύπτονται από την απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽⁷⁾. Ο άξονας που αποτελεί αντικείμενο μίας ή πολλών δράσεων συνδυασμένων μεταφορών κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού, καλείται πρότυπος άξονας.

Αυτές οι δράσεις είναι δυνατόν επίσης να αφορούν άξονες συνδυασμένων μεταφορών εκτός της επικράτειας της Κοινότητας, όταν αυτό δικαιολογείται από σημαντική κυκλοφορία με κατεύθυνση ή προορισμό την Κοινότητα.

Άρθρο 3

Επιλέξιμες δράσεις

1. Είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη δράσεις συνδυασμένων μεταφορών σε υφιστάμενους ή υπό δημιουργία πρότυπους άξονες, που στοχεύουν στην υλοποίηση των στόχων που απαριθμούνται στο άρθρο 1.
2. Κάθε αίτηση σχετικά με δράση πρέπει πρώτα να εγκρίνεται από τα κράτη μέλη, στην επικράτεια των οποίων βρίσκεται η διαδρομή της συνδυασμένης μεταφοράς που αποτελεί αντικείμενο της εν λόγω δράσης.
3. Από τις 27 Ιουνίου 1997, δεν είναι επιλέξιμα για κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη τα μέτρα για την κάλυψη του κόστους πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή ή του κόστους σιδηροδρομικής μεταφοράς όταν η εταιρεία σιδηροδρόμων δεν είναι κάτοχος άδειας κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου⁽⁸⁾.
4. Δεν χορηγείται κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη για τα καινοτόμα μέτρα που καθορίζονται στο άρθρο 4, παράγραφος, 2 στοιχεία (α), (β), και (γ) του παρόντος κανονισμού σε φορείς διαχείρισης υποδομών κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽⁹⁾ και στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 3 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ, με εξαίρεση εκείνες που προβλέπονται στο άρθρο 10, παράγραφος 2 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ.

Άρθρο 4

Έκταση της κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης

1. Η κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη είναι δυνατόν να καλύπτει:
 - α) μελέτες σκοπιμότητας σε ένα συγκεκριμένο πρότυπο άξονα·
 - β) καινοτόμα μέτρα, δηλ. ειδικές επενδύσεις και ορισμένες μεταβλητές δαπάνες λειτουργίας, εκτός των δαπανών προσωπικού και ενέργειας καθώς και της κάλυψης οικονομικών ζημιών.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 228, 9.9.1996, σ. 1

⁽⁸⁾ ΕΕ L 143, 27.6.1995, σ. 70

⁽⁹⁾ ΕΕ L 237, 24.8.1991, σ. 25

2. Η κοινοτική χρηματοδοτική στήριξη περιορίζεται στο 50% για τις μελέτες σκοπιμότητας και στο 30% για τα καινοτόμα μέτρα. Αυτά θα πρέπει να αφορούν κυρίως:
- α) επενδύσεις σε υλικό πολλαπλών μεταφορών, με την προϋπόθεση ότι ο (οι) δικαιούχος(-οι) δεσμεύεται(-ονται) να διατηρήσει(-ουν) το υλικό αυτό στον συγκεκριμένο άξονα για ελάχιστη περίοδο πέντε ετών.
 - β) τις επενδύσεις σε εξοπλισμό μεταφόρτωσης για κάθε μεταφορικό μέσο.
 - γ) συμμετοχή στο κόστος πρόσβασης σε υποδομή σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών.
 - δ) την εμπορική εκμετάλλευση τεχνικών, τεχνολογιών ή υλικού, που έχουν ήδη δοκιμαστεί και εγκριθεί κυρίως στο πλαίσιο ευρωπαϊκών προγραμμάτων έρευνας, συμπεριλαμβανομένου του προγράμματος τηλεματικής.
 - ε) μέτρα συνδεδεμένα με τη διοικητική μέριμνα, την κατάρτιση προσωπικού ή τη διαφήμιση των δράσεων που αφορά ο παρών κανονισμός.
3. Τα κράτη μέλη δύνανται να επιχορηγούν σε δικαιούχους κοινοτικής στήριξης για τις ίδιες δράσεις, τηρουμένων των άρθρων 77, 92 και 93 της Συνθήκης και της κοινοτικής νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων και δημοσίων προμηθειών.

Άρθρο 5

Υποβολή των σχεδίων δράσεων

1. Τα κράτη μέλη ή οι δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρείες εγκατεστημένες εντός ή εκτός της Κοινότητας υποβάλλουν στην Επιτροπή τα σχέδια δράσεων συνδυασμένων μεταφορών. Τα σχέδια είναι δυνατόν να υποβάλλονται από κοινού από πολλά κράτη ή επιχειρήσεις.
2. Στην αίτηση πρέπει να περιγράφεται το σχέδιο λαμβανομένων υπόψη των κάτωθι στοιχείων:
- α) Τύπος του σχεδίου
 - καινοτόμο σχέδιο
 - μελέτη σκοπιμότητας (συμπεριλαμβανομένων του στόχου, της μεθοδολογίας και του κόστους της μελέτης).
 - β) Περιγραφή του σχεδίου
 - εμπλεκόμενα μεταφορικά μέσα και μεταφορείς
 - αιτιολόγηση του προβλεπόμενου σχεδίου (αιτήματα πελατών, συμφόρηση, δυνατότητες αγοράς, απομακρυσμένη περιοχή)
 - καινοτόμα στοιχεία σε σύγκριση με τη σημερινή κατάσταση
 - ένταση και μορφή της συνεργασίας
 - διάρκεια του σχεδίου
 - ανάγκη για στήριξη (άλλη χορηγούμενη ή προβλεπόμενη στήριξη, χρηματοοικονομικοί πόροι των αιτούντων κλπ)
 - ποσό ζητούμενης στήριξης σε ECU.

- γ) Διαδρομή/άξονας του σχεδίου
- σημασία της διαδρομής για την οικονομία της Κοινότητας (όγκος εμπορευμάτων που διακινείται με διάφορα μέσα μεταφοράς· περαιτέρω δυναμικό)
 - σημασία του άξονα για την πολιτική μεταφορών της ΕΚ (πρότυπος άξονας ενταγμένος στο διευρωπαϊκό δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών της Κοινότητας, σημασία του πρότυπου άξονα σε σχέση με τους βασικούς άξονες πολλαπλών μεταφορών σε τρίτες χώρες)
 - συνθήκες της αγοράς και υφιστάμενες υπηρεσίες ή τεχνολογίες, εξετάζοντας και άλλα μεταφορικά.
- δ) Τύπος της ζητούμενης κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2.
3. Στις αιτήσεις τους, οι ενδιαφερόμενοι καθορίζουν τους στόχους του έργου καθώς και τα μέτρα επίτευξης των στόχων αυτών. Η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία για να έχει η Επιτροπή τη δυνατότητα να προχωρήσει στην επιλογή σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφοι 1 έως 4.
4. Προκειμένου να αξιολογηθεί, κάθε αίτηση για δράση συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να περιέχει, εκτός των στοιχείων που απαριθμούνται στις παραγράφους 2 και 3:
- α) μία επιστολή δήλωσης προθέσεων των αιτούντων για την κατάρτιση του σχεδίου, η οποία θα περιλαμβάνει δέσμευση των αιτούντων να εκτελέσουν το σχέδιο αν χορηγηθεί η αιτούμενη χρηματοδοτική στήριξη·
 - β) οικονομικό δελτίο με ανάλυση του κόστους σε ECU και όλης της προτεινόμενης χρηματοδότησης του έργου·
 - γ) ένα παράρτημα με κατάσταση των εταίρων που συμμετέχουν στο σχέδιο, διευκρινίζοντας το νομικό καθεστώς τους και τη χρηματοδοτική τους ικανότητα.
5. Με την παραλαβή της αίτησης, η Επιτροπή εξακριβώνει αν είναι επιλέξιμη σύμφωνα με τα άρθρα 2, 3 και 4.

Άρθρο 6

Επιλογή σχεδίων - Χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης

1. Οι αποφάσεις που αφορούν τη χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης βάσει του παρόντος κανονισμού, εκδίδονται με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 7. Βασίζονται σε διαδικασία επιλογής, όπου διαπιστώνεται κατά πόσον το σχέδιο συμβάλλει στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών.
2. Η Επιτροπή κρίνει αν το σχέδιο είναι ικανό να επιτύχει τους στόχους του κατά το άρθρο 5 παράγραφος 3 και κατά πόσον ανταποκρίνεται στους γενικούς και ειδικούς στόχους που τίθενται στο άρθρο 1. Προς τούτο, η Επιτροπή θα εφαρμόσει πρωτίστως τα κριτήρια που αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.

3. Για να κριθεί κατά πόσον το σχέδιο είναι ικανό να επιτύχει τους στόχους του, λαμβάνονται κατά προτεραιότητα υπόψη οι κάτωθι δείκτες και αντιπαραβάλλονται με τις εκτιμήσεις των αιτούντων:
- α) πιθανοί πελάτες για συνδυασμένες μεταφορές·
 - β) επιδόσεις στον τομέα των τιμών και των υπηρεσιών (δυνατότητα πρόσβασης αξιοπιστία, εξοικονόμηση χρόνου) σε σύγκριση με ανταγωνιστικές οδικές ή άλλες υπηρεσίες (κατά την υποβολή της πρότασης και μετά την υλοποίηση του σχεδίου)·
 - γ) προβλεπόμενα έσοδα·
 - δ) συντελεστές κόστους (ειδικότερα στοιχεία για την αξιολόγηση του οριακού κόστους πρόσβασης σε υποδομή, ιδιαίτερα σιδηροδρομική, για την υπηρεσία που καλύπτεται από την πρότυπη δράση και κάθε άλλη πληροφορία που επιτρέπει να εκτιμηθεί κατά πόσον η χορήγηση στήριξης για την κάλυψη του κόστους της πρόσβασης σε υποδομή είναι δικαιολογημένη)·
 - ε) χρονοδιάγραμμα βιωσιμότητας·
4. Για να κριθεί κατά πόσον το σχέδιο ανταποκρίνεται στους στόχους της πολιτικής μεταφορών της ΕΚ, λαμβάνονται υπόψη κατά προτεραιότητα οι κάτωθι δείκτες:
- α) πρόβλεψη της μεταστροφής της κυκλοφορίας (ως ποσοστού της συνολικής κυκλοφορίας στη διαδρομή/άξονα)·
 - β) επιπτώσεις στις άλλες υπηρεσίες μεταφορών στην αντίστοιχη αγορά και πιθανοί νεοεισερχόμενοι·
 - γ) σημασία των αποτελεσμάτων του σχεδίου για άλλα εγχειρήματα/ διαδρομές/ παράγοντες της αγοράς·
 - δ) ωφέλειες για το περιβάλλον και την ασφάλεια σε σύγκριση με την υπάρχουσα προσφορά·
5. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει επίσης ότι το υποβαλλόμενο σχέδιο πληροί επιπλέον τους όρους που καθορίζει ο παρών κανονισμός, ειδικότερα:
- α) συναίνεση των κρατών στο έδαφος των οποίων θα υλοποιηθεί η δράση·
 - β) αποκλεισμός των μέτρων υποδομής·
 - γ) αποκλεισμός των μέτρων έρευνας·
 - δ) εγγύηση ότι από τις 27 Ιουνίου 1997, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν στο σχέδιο, κατέχουν άδεια κατά την έννοια του άρθρου 2 της οδηγίας 95/18/ΕΚ.
6. Οι λεπτομέρειες των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης που προβλέπονται στο άρθρο 10, καθορίζονται με τις αποφάσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.
7. Οι αποφάσεις αυτές απευθύνονται στους δικαιούχους και στα κράτη μέλη, στην επικράτεια των οποίων βρίσκεται ο άξονας συνδυασμένων μεταφορών.

Άρθρο 7

Επιτροπή

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί σύμφωνα με το άρθρο 17, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) 2236/95, η οποία συνεδριάζει με τη σύνθεση που αντιστοιχεί στον τομέα των μεταφορών.

Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό μέσα σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειψηφία που προβλέπει το άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

Η Επιτροπή θεσπίζει μέτρα τα οποία εφαρμόζονται αμέσως. Εάν όμως τα μέτρα αυτά δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη που διατύπωσε η επιτροπή, ανακοινώνονται αμέσως από την Επιτροπή στο Συμβούλιο.

Η Επιτροπή μπορεί να αναβάλει επί ένα μήνα το πολύ, από την ημερομηνία της ανακοίνωσης αυτής, την εφαρμογή των μέτρων που αποφασίστηκαν από αυτή.

Το Συμβούλιο μπορεί, με ειδική πλειοψηφία, να λάβει διαφορετική απόφαση μέσα στην προθεσμία που προβλέπεται στο προηγούμενο εδάφιο.

Άρθρο 8

Δημοσιονομικές διατάξεις

1. Είναι επιλέξιμες οι δαπάνες για την υλοποίηση πρότυπων δράσεων, από τους δικαιούχους ή από τρίτους, οι οποίοι έχουν αναλάβει την ευθύνη της υλοποίησης.
2. Οι δαπάνες που έχουν πραγματοποιηθεί πριν από την ημερομηνία παραλαβής από την Επιτροπή των σχετικών αιτήσεων συνδρομής δεν είναι επιλέξιμες.
3. Οι ανειλημμένες υποχρεώσεις και οι πληρωμές εκφράζονται και καταβάλλονται σε ECU.
4. Κατά γενικό κανόνα, οι πληρωμές έχουν τη μορφή προκαταβολών και τελικής εξόφλησης. Η πρώτη προκαταβολή καταβάλλεται μόλις εγκριθεί η αίτηση για χρηματοδοτική στήριξη. Οι επόμενες πληρωμές πραγματοποιούνται βάσει αιτήσεων πληρωμής και λαμβάνοντας υπόψη την πρόοδο στην εκτέλεση του έργου.
5. Η Επιτροπή πραγματοποιεί την τελική εξόφληση μετά την έγκριση έκθεσης πεπραγμένων σχετικά με τη μελέτη ή άλλο μέτρο, η οποία υποβάλλεται από το δικαιούχο και περιέχει ανάλυση όλων των πραγματικών δαπανών.

Άρθρο 9

Δημοσιονομικός έλεγχος

1. Με την επιφύλαξη των κάθε είδους μέτρων ελέγχου που εφαρμόζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, και με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 188 Α της Συνθήκης και του ελέγχου που διενεργείται βάσει του άρθρου 209 σημείο γ της συνθήκης, η Επιτροπή μπορεί μέσω των υπαλλήλων ή του λοιπού προσωπικού να ασκεί δειγματοληπτικό έλεγχο επί τόπου των χρηματοδοτούμενων δράσεων.
2. Αν η πορεία της υλοποίησης μίας δράσης φαίνεται να μην δικαιολογεί μέρος ή το σύνολο της χρηματοδοτικής ενίσχυσης που έχει χορηγηθεί, η Επιτροπή προβαίνει στις ενδεδειγμένες έρευνες.
3. Μετά τις έρευνες που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η Επιτροπή δύναται να μειώσει, να αναστείλει ή να αποσύρει τη χρηματοδοτική στήριξη της αντίστοιχης δράσης, αν η εξέταση επιβεβαιώνει κάποια ατασθαλία ή τη μη τήρηση των όρων της απόφασης για τη χορήγηση της ενίσχυσης, ιδιαίτερα αν έχουν επέλθει σημαντικά μεταβολές που έχουν επίδραση στο είδος ή στους όρους υλοποίησης της δράσης και για τις οποίες δεν ζητήθηκε έγκριση, από την Επιτροπή.

Άρθρο 10

Παρακολούθηση και αξιολόγηση

1. Η Επιτροπή παρακολουθεί την εκτέλεση των σχεδίων κατά τη διάρκειά τους και μετά την ολοκλήρωσή τους. Προς τούτο, προσφεύγει, όταν χρειαστεί, σε εξωτερικούς εμπειρογνώμονες. Το χρονικό όριο για την παρακολούθηση μετά την ολοκλήρωση του σχεδίου καθορίζεται από την Επιτροπή στην απόφαση που αναφέρεται στο άρθρο 6, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές συνθήκες του σχεδίου. Με την ολοκλήρωση ενός σχεδίου και πριν από την τελική πληρωμή, η Επιτροπή προβαίνει σε αξιολόγησή του.
2. Ποσοστό μέχρι 1% του προϋπολογισμού που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό διατίθεται για διαδικασίες παρακολούθησης και αξιολόγησης από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.

Άρθρο 11

Έκθεση

Δύο χρόνια μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών σχετικά με τις δραστηριότητες που έχουν αναληφθεί βάσει του παρόντος κανονισμού. Η Επιτροπή λαμβάνει όσο το δυνατόν περισσότερο υπόψη τις παρατηρήσεις που διατυπώνονται από τα άλλα όργανα επί της έκθεσης.

Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αξιολογείται σύμφωνα με τις αρχές αξιολόγησης της Επιτροπής. Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης αυτής είναι διαθέσιμα πριν από την 1η Οκτωβρίου 2001.

Άρθρο 12

Δημοσιότητα

Οι δικαιούχοι μεριμνούν ώστε να δοθεί η κατάλληλη δημοσιότητα στις χρηματοδοτικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, προκειμένου να πληροφορηθεί κοινή γνώμη το ρόλο που διαδραματίζει η Κοινότητα στην υλοποίηση των σχεδίων. Για τις συγκεκριμένες ενέργειες προς το σκοπό αυτό, συμβουλευόμαστε την Επιτροπή.

Άρθρο 13

Διάρκεια

Επιτρέπεται η χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης στις συνδυασμένες μεταφορές, βάσει του παρόντος κανονισμού από την 1η Ιανουαρίου 1997 έως τη 31 Δεκεμβρίου 2001. Το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2001, το Συμβούλιο αποφασίζει, μετά από πρόταση της Επιτροπής σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης σχετικά με τη συνέχιση του προγράμματος μετά την ημερομηνία αυτή.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ

Α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΡΑСТ 1992-1995

1. Σε διάστημα τεσσάρων ετών, το ΡΑСТ χρηματοδότησε 65 έργα σε 22 άξονες, εκ των οποίων 11 περιελάμβαναν σιδηροδρομική/οδική διαδρομή πλωτές οδούς και 6 διάπλου θάλασσας. Δεκαεπτά έργα κάλυπταν μόνο την επικράτεια της Ένωσης (συμπεριλαμβανομένης της Αυστρίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας) και 5 περιελάμβαναν ένα τμήμα εκτός, μέσω Ελβετίας, Σουηδίας ή των χωρών της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης (Πολωνία, Τσεχική Δημοκρατία και Σλοβενία). Οι υπεύθυνοι των έργων ήταν δημόσιοι οργανισμοί (υπουργεία, σιδηροδρομικά δίκτυα), οργανισμοί δημοσίου δικαίου (λιμένες αυτόνομοι, θαλάσσιοι ή ποτάμιοι) και ιδιωτικοί φορείς (επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών, εμπορικά επιμελητήρια). Το 1995, η Επιτροπή παρέλαβε 57 σχέδια για μία συνολική αίτηση χρηματοδότησης περίπου 20 εκατ. ECU, επί της οποίας χορηγήθηκαν μόνο 4,1 εκατ. ECU στο πλαίσιο της γραμμής του προϋπολογισμού ΡΑСТ και 0,4 εκατ. ECU στο πλαίσιο της γραμμής του προϋπολογισμού που αντιστοιχεί σε δράσεις στον τομέα των σχέσεων με τρίτες χώρες.

Κατάλογος των πρότυπων αξόνων που ήδη χρηματοδοτήθηκαν (1992 - 1995)

Αρ.	Έτος	Άξονας	Τρόπος μεταφοράς	Τύπος ΡΑСТ
1	1992	Βόρεια Ευρώπη-Ιταλία-Ελλάδα μέσω Μπρίντζ/Πάτρας	σιδηροδρομική-θαλάσσια/οδική	Μελέτες + δράσεις
2	1992	Γερμανία-Γαλλία-Ισπανία-Πορτογαλία μέσω Πορτ-Μπου/Σεμπέρ	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες + δράσεις
3	1993	Γαλλία (Αβρ) Κεντρική Ευρώπη	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες + δράσεις
4	1993	Βόρειες Χώρες Ηπειρωτική Ευρώπη	σιδηροδρομική-θαλάσσια-οδική	Μελέτες + δράσεις
5	1993	Κάτω Χώρες - Αυστρία (Ρόττερνταμ - Βιέννη)	πλωτή οδός -οδική	Δράσεις
6	1993	Ηνωμένο Βασίλειο - Βέλγιο - Γερμανία - Ιταλία	θαλάσσια-σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις
7	1993	Ηνωμένο Βασίλειο (Γλασκώβη-Φόλκτοουν) Ηπειρωτική Ευρώπη	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες
8	1993	Γερμανία - Πολωνία (Ανόβερο - Ποζναν)	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες
9	1993	Ιρλανδία - Ηνωμένο Βασίλειο-Ηπειρωτική Ευρώπη	θαλάσσια-σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες
10	1993	Κάτω Χώρες - Ελβετία (Ρόττερνταμ - Βασιλεία)	πλωτή οδός-οδική	Μελέτες
11	1994	Γερμανία - Ιταλία (Μόναχο - Βερόνα)	σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις
12	1994	Κάτω Χώρες - Γαλλία (Ρόττερνταμ - Λίλλη)	πλωτή οδός-οδική	Δράσεις
13	1994	Βέλγιο - Γερμανία Ζίμπρουγκε - ΕΞ-λα Σαπέλ	σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις

14	1994	Κάτω Χώρες - Βέλγιο (Ρόττερνταμ - Αννόβερο)	πλωτή οδός - οδική	Δράσεις
15	1994	Γερμανία - Γαλλία - Ισπανία - Πορτογαλία μέσω Ιρλάνδης (Αξονας Ατλαντικού)	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες + Δράσεις
16	1994	Ιρλανδία-Ηνωμένο Βασίλειο- Γερμανία (Ροστόκ-Δρέσδη)	θαλάσσια- σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες
17	1995	Γερμανία-γαλλοισπανικά σύνορα (Κόμπλενσε-Περπινιάν)	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες + δράσεις
18	1995	Γερμανία (Δρέσδη) Νοτιοανατολική Ευρώπη	σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις
19	1995	Γαλλία - Βέλγιο Λίλλη - Αμβέρσα	πλωτή οδός - οδική	Δράσεις
20	1995	Φινλανδία - Σουηδία (Λιμένας Τουρκού)	θαλάσσια- σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις
21	1995	Ισπανία - Ηνωμένο Βασίλειο μέσω της σήραγγας της Μάγχης	σιδηροδρομική-οδική	Δράσεις
22	1995	Βόρεια Ευρώπη- Γερμανία - Αυστρία - Σλοβενία (Λιουμπλιάνα)	σιδηροδρομική-οδική	Μελέτες + Δράσεις

2. Το περιεχόμενο των έργων επί αυτών των αξόνων υπήρξε εξαιρετικά ποικίλο, ανταποκρινόμενο στο ευρύ φάσμα καταστάσεων και των αιτημάτων των χρηστών. Έτσι, σε ορισμένες γραμμές, η έννοια της ποιότητας αναδείχτηκε η πλέον σημαντική, γεγονός που οδήγησε σε μέτρα για την ανάπτυξη προηγμένων τεχνολογιών πληροφορικής. Για παράδειγμα η γαλλική εταιρεία CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs) πειραματίζεται τώρα με την τοποθέτηση σε πολλές χιλιάδες μονάδες φορτίου (εμπορευματοκιβώτια, κινητά κιβώτια και ημιρυμουλκούμενα) ενός σήματος που επιτρέπει στη συνέχεια την παρακολούθηση της πορείας των αποστολών της και προσαρμόζει τους σταθμούς της στην γραμμή Le Havre-Κεντρική Ευρώπη ούτως ώστε να εφοδιαστούν με εξοπλισμό αυτόματης ανάγνωσης αυτών των σημάτων. Είναι η πρώτη φορά που εφαρμόζεται κάτι τέτοιο στην Ευρώπη, διότι αυτή η τεχνολογία είχε ως τώρα δοκιμαστεί μόνο σε βαγόνια και για τις ανάγκες των σιδηροδρομικών δικτύων, ενώ εδώ η εκμετάλλευση του συστήματος γίνεται από μία εταιρεία συνδυασμένων μεταφορών με γνώμονα τις ανάγκες του χρήστη. Η Επιτροπή χρηματοδότησε το 30% των απαραίτητων επενδύσεων, επιβάλλοντας όμως την εφαρμογή των πιο σύγχρονων προτύπων πληροφορικής ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με τις μελλοντικές εξελίξεις του συστήματος και να μην κλείσει η πρόσβαση προς αυτές τις τεχνικές από άλλους μεταφορείς. Μεταξύ όλων των έργων που χρηματοδοτήθηκαν, αναφέρονται ορισμένα παραδείγματα στον ακόλουθο κατάλογο.

Αξονας Γερμανίας / χωρών Μπενελουξ - Ιταλίας - Ελλάδας
Μέσω Μιλάνου - Μπάρι - Μπρίντζι - Πάτρας

3. Το έργο άρχισε το 1992 και αφορά έναν από τους πρώτους δύο άξονες του PACT. Οι εταίροι του έργου είναι η Uniontransporti, που μετέχει στην ένωση των εμπορικών επιμελητηρίων, των εταιρειών της UIRR, των Ferrovie dello stato, της Assointerporti (Ένωση εσωτερικών χερσαίων ιταλικών λιμένων) και της Combimare (ιταλική εταιρεία μεταφορών), το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο της Αθήνας, οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (ΟΣΕ) και οι ελληνικές εταιρείες συμβούλων ADK Triton, Impetus και FORTH (Περιφερειακό Ίδρυμα Έρευνας και Τεχνολογίας της Κρήτης). Το 1994

εισήλθαν στο σχέδιο οι Έλληνες εφοπλιστές. Η γερμανική εταιρεία συνδυασμένων μεταφορών Kombiverkehr συμμετέχει έμμεσα στο πρόγραμμα μέσω της UIRR (Διεθνής Ένωση Σιδηροδρομικών-Οδικών Μεταφορών) και οι γερμανικοί σιδηρόδρομοι εκπροσωπούνται από τους ιταλικούς κρατικούς σιδηροδρόμους.

Οι εταίροι ανέλαβαν να αναπτύξουν μια νέα υπηρεσία συνδυασμένων σιδηροδρομικών / οδικών / θαλάσσιων μεταφορών βελτιώνοντας την ποιότητα της υπηρεσίας. Το έργο κατέληξε να θέσει σε κυκλοφορία μία αμαξοστοιχία την ημέρα και προς τις δύο κατευθύνσεις σε ανταγωνιστική τιμή σε σχέση με την οδική μεταφορά. Ξεκίνησε το 1992 με μια μελέτη σκοπιμότητας. Με βάση τα συμπεράσματα αυτής της μελέτης, οι εταίροι αποφάσισαν να αρχίσουν το 1993-94 μια δεύτερη φάση, πειραματική, η οποία αποσκοπούσε, στον έλεγχο την καταλληλότητας του σχεδίου προωθώντας μια υπηρεσία κατώτερης ποιότητας από αυτή που προβλεπόταν μακροπρόθεσμα αλλά με μικρές επενδύσεις. Αυτό συνεπαγόταν τη χρήση των υφιστάμενων αμαξοστοιχιών, και ενός πλοίου μικτού (επιβάτες / εμπορεύματα) μεταξύ Μπρίντιζι - Πάτρας καθώς και την προσέλευση "πρωτοπόρων" πελατών. Η υπηρεσία λειτουργεί από τον Μάρτιο 1994 με μισθωμένο υλικό, προκειμένου να μειωθεί ο κίνδυνος και, για περιόδους δύο μηνών ανανεούμενες με διάρκεια διαδρομής περίπου 16 ώρες μεταξύ Μιλάνου-Μπρίντιζι.

Τα ενθαρρυντικά αποτελέσματα της πειραματικής φάσης παρότρυναν τους εταίρους του έργου να περάσουν σ' ένα τρίτο στάδιο πιο προηγμένο: εισαγωγή απ' ευθείας δρομολογίου Μιλάνο - Μπρίντιζι, αλλαγή των θαλάσσιων δρομολογίων με σκοπό τη χρήση πλοίου αποκλειστικής μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ Μπρίντιζι- Πάτρας, επενδύσεις σε υλικό μεταφόρτωσης και πληροφορικής. Αυτή η φάση ξεκίνησε το 1995. Οι εταίροι πέρασαν μέσα στο ίδιο έτος σε μία απ' ευθείας αμαξοστοιχία την ημέρα και σχεδιάζουν την επέκταση της υπηρεσίας. Η Επιτροπή χρηματοδότησε κατά 50% τη μελέτη σκοπιμότητας και κατά 30% την πλειοψηφία των δράσεων της δεύτερης και τρίτης φάσης. Μελετάται επίσης η επέκταση του άξονα προς την Κρήτη, χρηματοδοτούμενη κατά 50% από την Επιτροπή.

Άξονας Βόρειας Ευρώπης - Γαλλίας - Ισπανίας - Πορτογαλίας

4. Σε πρώτη φάση προωθήθηκε ο άξονας Γερμανίας - Ιβηρικής χερσονήσου μέσω των ανατολικών συνόρων των Πυρηναίων (Πορτ Μπου).

Η πρώτη φάση ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο 1993 και συνίστατο κυρίως στην ανάπτυξη ορισμένων υποδομών. Στο Πορτ Μπου εγκαταστάθηκε νέα κινητή γερανογέφυρα, γεγονός που επέφερε βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών με σημαντική μείωση του χρόνου μεταφόρτωσης από αμαξοστοιχία σε αμαξοστοιχία - απαραίτητη για το πέρασμα από τις γαλλικές σιδηροτροχιές στις ισπανικές - και μία αύξηση της ικανότητας μεταφόρτωσης κατά 35%. Η διαχείριση στους σταθμούς βελτιώθηκε επίσης με την εγκατάσταση ενός συστήματος πληροφορικής προκειμένου να αυξηθεί ο συντονισμός των εργασιών φόρτωσης, διαμετακόμισης και εκφόρτωσης. Το έργο κάλυψε επίσης την αγορά βαγονιών ειδικά προσαρμοσμένων για τις συνδυασμένες μεταφορές, την εισαγωγή ενός ηλεκτρονικού συστήματος τιμολόγησης και κράτησης θέσεων και μία σειρά συμπληρωματικών μελετών για τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών επί του άξονα.

Η δεύτερη φάση περιελάμβανε επενδύσεις για την εξάλειψη των τελικών εμποδίων κατά τη μεταφορά σε αυτόν τον άξονα καθώς και μελέτη για τη διασύνδεση των διαφόρων επικοινωνιακών υπηρεσιών μεταξύ των τεσσάρων μεταφορέων που δραστηριοποιούνται στον άξονα, προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερη επικοινωνία μεταξύ των μεταφορέων και καλύτερη πληροφόρηση των πελατών και των χρηστών των συνδυασμένων μεταφορών.

Οι εταίροι του έργου είναι: οι ισπανικοί (RENFE), οι πορτογαλικοί (CP) και οι γαλλικοί (SNCF σιδηρόδρομοι), οι εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών μέλη της UIRR, η ICF (Intercontainer - Interfrigo) και η CNC.

Η Επιτροπή συγχρηματοδότησε κατά 30% τα καινοτόμα μέτρα και κατά 50% τις μελέτες σκοπιμότητας.

Το 1995, ο άξονας αποτέλεσε αντικείμενο δύο νέων έργων, ενός ισπανικού κι ενός πορτογαλικού για τη δοκιμή, τεχνικών διπλού μεταφορικού μέσου (χρήση οδικών ημιρυμουλκούμενων ειδικά ενισχυμένων και διαμορφωμένων για να είναι δυνατόν να τοποθετηθούν πάνω σε μια σιδηροδρομική άμαξα και να αποτελέσουν βαγόνι) προσαρμοσμένων στην αλλαγή σιδηροτροχιών μεταξύ Γαλλίας - Ισπανίας.

5. Το 1994 προστέθηκε μία δεύτερη διαδρομή, χαραγμένη στο τόξο του Ατλαντικού από τις χώρες Μπενελούξ στην Ισπανία μέσω των δυτικών συνόρων των Πυρηναίων (Χεντάγε). Αυτό το σχέδιο επιχορηγήθηκε κατά 50% για μια μελέτη στο μελανό σημείο του συνοριακού περάσματος και κατά 30% για μέτρα βελτίωσης της δυναμικότητας του συνοριακού συμπλέγματος Χεντάγιε - Ιρουν.

Οι εταίροι του έργου είναι: οι βέλγικοι, οι γαλλικοί, οι ισπανικοί και οι πορτογαλικοί σιδηρόδρομοι καθώς και οι δυο κυριότερες γαλλικές εταιρείες συνδυασμένων μεταφορών (Novatrans και CNC).

6. Μία τρίτη διαδρομή ξεκίνησε το 1995 μεταξύ Γερμανίας και Νοτιο-ανατολικής Γαλλίας προκειμένου να συνεχιστεί ακολούθως ως την Ισπανία. Πρόκειται κι' εδώ για ένα έργο διπλού μεταφορικού μέσου, που όμως χρησιμοποιεί διαφορετική τεχνική από τις προηγούμενες. Για να μην ευνοηθεί μια τεχνική διπλού μεταφορικού μέσου σε σχέση με μία άλλη, δεδομένου ότι όλες είναι πρωτοεμφανιζόμενες στην αγορά, η Επιτροπή αποφάσισε να στηρίξει εξίσου κάθε βιώσιμο έργο που αποσκοπεί στην εμπορική δοκιμή μιας από αυτές τις τεχνικές στην Ευρώπη. Ο εταίρος του έργου είναι μία γερμανική εταιρεία, η ITINERA.

Διάβαση των Αλπεων Μόναχο - Βερόνα

7. Κατ' εφαρμογή αυτής της αρχής, το PACT στήριξε επίσης ένα έργο μίας άλλης γερμανικής εταιρείας (BTZ) με στόχο να αναπτυχθεί μεταξύ Μονάχου και Βερόνας μια τρίτη τεχνική διπλού μεταφορικού μέσου. Η σημασία αυτού του έργου έγκειται στο γεγονός ότι καλύπτει έναν άξονα, όπου η οδική κυκλοφορία υπόκειται σε αυστηρούς περιορισμούς και όπου, κατά συνέπεια, πρέπει να βρεθούν συμπληρωματικές λύσεις προς τις κλασσικές συνδυασμένες μεταφορές και πιο κοντινές στις παραδοσιακές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών· οι τεχνικές διπλού μεταφορικού μέσου τους επιτρέπουν να διατηρήσουν το οδικό υλικό τους και αποτρέπουν την κατασκευή σταθμών μεταφόρτωσης στους σιδηροδρόμους.

Άλλα έργα τεχνολογικής καινοτομίας

8. Το PACT έχει επίσης προορισμό να ενισχύσει την εμπορική ανάπτυξη νέων τεχνικών. Το 1993, βοήθησε την Κοινοπραξία Piggyback Consortium (ένωση οι επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται για τη χρήση της σήραγγας της Μάγχης) να αναπτύξει νέο υλικό προσαρμοσμένο στη σήραγγα της Μάγχης και στους περιορισμούς όσον αφορά τη φόρτωση των σιδηροδρόμων του Ηνωμένου Βασιλείου διατηρώντας ικανότητα φορτίου επαρκή για να παραμείνει ανταγωνιστικό.

Επίσης, εκτός των τεχνικών διπλού μεταφορικού μέσου που έχουν ήδη χρησιμοποιηθεί, το PACT στηρίζει απο το 1995 την εγκατάσταση αυτόματων και αρθρωτών συστημάτων μεταφόρτωσης στη Γερμανία προκειμένου να δοκιμαστεί η εμπορική βιωσιμότητα αυτών των νέων τεχνολογιών.

Συνδέσεις απομονωμένων ή απομακρυσμένων περιφερειών

9. Το πρόγραμμα είχε καταρτιστεί για να καλύψει όλη την Ευρώπη και ιδιαίτερα για να συνδέσει περιφερειακές ή απομονωμένες περιοχές. Ενα από τα πιο φιλόδοξα έργα αφορούσε την Ελλάδα και στόχευε σε ασφαλείς και αποδοτικές συνδέσεις με την υπόλοιπη της Ένωση (βλ. σημείο 3). Ένας άλλος πρότυπος άξονας συνέδεσε τις Σκανδιναβικές Χώρες με τη Γερμανία μέσω της Γιουτλάνδης με πρωτοβουλία της δανικής εταιρείας NTU σε συνεργασία με τους σιδηροδρόμους. Το έργο συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Το 1995, το PACT δέχτηκε μία νέα ώθηση με στόχο την συμμετοχή νέων κρατών μελών. Ως παράδειγμα μπορούμε να αναφέρουμε το έργο μεταξύ Φινλανδίας-Σουηδίας, που δίδει έμφαση στην βελτίωση της μεταφορικής ικανότητας των πολλαπλών μέσων στο Turku (Φινλανδία).

Συνδυασμένες πλωτές μεταφορές

10. Το PACT έχει ως στόχο να ενθαρρύνει την ανάπτυξη συνδυασμένων μεταφορών, χωρίς αυτές να περιορίζονται καθόλου στις οδικές/σιδηροδρομικές. Από το 1993, το πρόγραμμα χρηματοδότησε ορισμένα έργα που αφορούσαν την εσωτερική ναυσιπλοΐα.

Κάτω Χώρες - Γερμανία - Αυστρία Αξονας Ρότερνταμ - Βιέννης

Το πρώτο έργο άρχισε το 1993 και συνεχίστηκε το 1994 και 1995 με σκοπό την ανάπτυξη μίας υπηρεσίας συνδυασμένων οδικών / πλωτών μεταφορών μεταξύ Ρότερνταμ και ορισμένων λιμένων κατά μήκος του Ρήνου και του Δούναβη. Οι στόχοι του έργου είναι η προσφορά μίας υπηρεσίας χαμηλού κόστους αλλά υψηλής ποιότητας και η αύξηση της χρήσης της πλωτής οδού στις συνδυασμένες μεταφορές. Οι εταίροι είναι οι εταιρείες εσωτερικών πλωτών μεταφορών του Ρήνου.

Κάτω Χώρες - Βέλγιο - Γαλλία Αξονας Ρότερνταμ - Λίλλη

Αυτό το έργο άρχισε το 1994 απο το λιμένα της Λίλλης, γνώρισε μεγάλη επιτυχία και προχωρεί κανονικά. Επέτρεψε τη χρησιμοποίηση των υφιστάμενων πλοίων μεσαίας χωρητικότητας, γεγονός που καταδεικνύει ότι ακόμα κι' αυτά τα πλοία μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις συνδυασμένες μεταφορές σε υποδομή που έχει αρχικά κριθεί ανεπαρκής. Προϋπόθεση της επιτυχίας αποτέλεσε η αξιοσημείωτη αξιοπιστία της υπηρεσίας και το γεγονός ότι ο λιμένας της Λίλλης, που είναι δημόσιος οργανισμός, ανέλαβε τους αρχικούς κινδύνους. Ο λιμένας της Λίλλης ανέλαβε την ευθύνη να μεταβιβάσει την υπηρεσία στον ιδιωτικό τομέα, μόλις αρχίσει να αποδίδει κέρδη.

11. Ένα άλλο ενδιαφέρον παράδειγμα είναι το έργο Ρόττερνταμ/Αμβέρσα/Ρένορι, που ξεκίνησε με πρωτοβουλία μίας βελγικής εταιρείας, η οποία ειδικεύεται στην συσκευασία και μεταφορά προϊόντων μεταλλουργίας και η οποία αποφάσισε να επενδύσει στις πολλαπλές μεταφορές, έως τώρα με επιτυχία. Αυτό καταδεικνύει ότι το PACT μπορεί να φανεί χρήσιμο στις μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, βοηθώντας τις να εισχωρήσουν σε μια σημαντική αλλά με κινδύνους αγορά λόγω της μικρής οικονομικής τους επιφάνειας.
12. Η Επιτροπή δημοσίευσε το 1995 αναλυτικό φυλλάδιο για όλα τα χρηματοδοτούμενα έργα. Σήμερα καταρτίζεται μία ενημερωτική έκδοση που περιλαμβάνει τα έργα του 1995 και θα κυκλοφορήσει στα μέσα του 1996.

B. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ PACT ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

1. Εισαγωγή

13. Για να συνεχιστεί το PACT και κατά το 1997 με νομική βάση, οι υπηρεσίες της Επιτροπής διεξήγαγαν εσωτερική αξιολόγηση με στόχο να βελτιωθούν γενικώς οι κοινοτικές πρότυπες δράσεις. Προκειμένου να σχεδιαστούν πρωτοβουλίες συνέχισης, ο στόχος της αξιολόγησης ήταν να προσδιοριστεί η συνολική αποτελεσματικότητα του PACT μέχρι σήμερα και να υποδειχθούν ενδεχόμενα μέτρα για βελτίωση των πρότυπων δράσεων.

2. Εκτίμηση

14. Λόγω των χρονικών και οικονομικών περιορισμών, η αξιολόγηση των δράσεων συνίστατο σχεδόν αποκλειστικά σε αντιπαροχή των συμβάσεων των έργων με τις εκθέσεις που υπέβαλαν οι αντισυμβαλλόμενοι στην Επιτροπή. Ένα άλλο πρόβλημα της εκτίμησης ήταν ότι, λόγω της πειραματικής φύσεως του PACT, δεν είχαν διατυπωθεί ειδικοί στόχοι για τις πρότυπες δράσεις. Τα έργα επιλέγονταν και παρακολουθούν κυρίως με βάση τους γενικούς στόχους της απόφασης της Επιτροπής 93/45/της Επιτροπής.
15. Η εκτίμηση κάλυψε αντιπροσωπευτικό δείγμα 22 συμβάσεων έργων (συμπεριλαμβανομένων δεκατεσσάρων πρότυπων δράσεων και οκτώ ανανεωμένων συμβάσεων) επί συνόλου 77 συμβάσεων που ολοκληρώθηκαν κατά την περίοδο 1992-1996. Το δείγμα περιγράφεται κατωτέρω.
16. Το δείγμα καλύπτει 10 μείζονες άξονες: Ελλάδα-Ιταλία (3 έργα), Γερμανία-Ιταλία, Γερμανία-Ισπανία, ΗΒ-Γερμανία-Ιταλία, Ρόττερνταμ-Αυστρία (εσωτερική ναυσιπλοΐα), Ρόττερνταμ-Λιέγη (εσωτερική ναυσιπλοΐα), Γερμανία-Βαλτική Θάλασσα-ΗΒ, ΗΒ-Σήραγγα της Μάγχης, ΗΒ-Ιρλανδία, συνδέσεις στη Σκανδιναβία (Δανία-Σουηδία-Norβηγία).

Πρόκειται για 22 συμβάσεις επί συνόλου 77 κατά την περίοδο 1992-1996, δηλαδή 28%.

Το δείγμα αντιπροσωπεύει συμβάσεις συνολικού προϋπολογισμού 2.833.124 ECU, δηλαδή 21% του συνολικού προϋπολογισμού για την περίοδο 1992-1996.

Το δείγμα περιλαμβάνει 12 μελέτες και 10 καινοτόμα σχέδια.

Στα 9 καινοτόμα σχέδια (που έλαβαν συνεισφορά 30%) αναλογούν 1.671.735 ECU, δηλαδή το 59% της αξίας του δείγματος.

Στις μελέτες, (που έλαβαν συνεισφορά 50% αναλογεί το 41% της αξίας του δείγματος).

3. Αποτελέσματα

17. Με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία τα αποτελέσματα της εκτίμησης μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:
18. Μόνο μία από τις 14 εξετασθείσες πρότυπες δράσεις είχε μη ικανοποιητικά αποτελέσματα, χαρακτηριζόμενη από ασάφεια, τόσο στη μεθοδολογία όσο και στα αποτελέσματα. Όλα τα άλλα έργα γενικώς ήταν σύμφωνα με τους γενικούς στόχους και πληρούσαν τις προϋποθέσεις που ορίζονταν στις συμβάσεις τους.
19. Φαίνεται ότι οι πρότυπες δράσεις συγκέντρωσαν χρήσιμες πληροφορίες όσον αφορά τη σκοπιμότητα των μέτρων για την οργάνωση αλυσίδων μεταφοράς και την περιγραφή μέτρων για τη βελτίωση της οργάνωσης ειδικών συνδυασμένων μεταφορών.
20. Δέκα από τα δεκατέσσερα έργα φαίνεται να οδήγησαν σε δράσεις ή μελέτες συνέχειας· μόνο σε τρία φαίνεται να μην δόθηκε καθόλου ή να δόθηκε λίγη συνέχεια· μία μελέτη συγκέντρωσης στοιχείων δεν προβλεπόταν να λειτουργήσει ως προτρεπτική δράση.
21. Όλα τα έργα φαίνεται ότι βελτίωσαν τις γνώσεις των κέντρων αποφάσεων στον τομέα των μεταφορών σχετικά με τις τεχνικές πολλαπλών μεταφορών που μελετήθηκαν με εκστρατείες προβολής ή με δημοσιεύσεις που είχαν σχέση με τα έργα αυτά· αυτό ήταν ιδιαίτερα εμφανές κατά τις συσκέψεις για τα έργα του PACT με τους αντιπροσώπους των κρατών μελών.
22. Ο βασικός ανασταλτικός παράγοντας για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών εξακολουθεί να είναι η συγκριτικά χαμηλότερη τιμή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών· λιγότερο προβληματικά είναι τα θέματα τεχνικής και οργανωτικής φύσεως.
23. Μία μελέτη σκοπιμότητας (η υπ' αριθ. 13) είχε αποφασιστική επίπτωση στις προοπτικές υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς ρυμουλκουμένων (σύστημα piggyback) στο HB - αυτό θα μπορούσε να σημαίνει σημαντικότερη ώθηση για τις συνδυασμένες μεταφορές σε εθνική και ευρωπαϊκή κλίμακα.
24. Γενικώς, τα καινοτόμα σχέδια (συμπεριλαμβανομένης της χρηματοδότησης υλικού) είχαν πιο απτά αποτελέσματα από τις μελέτες σκοπιμότητας και, όπως ήταν αναμενόμενο σημείωσαν μεγαλύτερη επιτυχία, όσον αφορά την ουσιαστική ανάπτυξη της κυκλοφορίας με πολλαπλά μεταφορικά μέσα.
25. Λόγω της επικέντρωσης σε ειδικές υπηρεσίες, τα καινοτόμα σχέδια δεν μπορούν πάντοτε να οδηγήσουν σε συμπεράσματα όσον αφορά την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών γενικώς.
26. Οι τελικές εκθέσεις των έργων ποικίλλουν σημαντικά όσον αφορά τον όγκο, τη δομή και το περιεχόμενο (π.χ. η έκταση των εκθέσεων κυμάνθηκε από 5 έως 250 σελίδες).
27. Οι διαδικασίες παρακολούθησης των έργων σε ορισμένες περιπτώσεις επιβαρύνθηκαν από απρόβλεπτες αλλαγές στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες ή στις τιμές των μεταφορών (οδικών εμπορευματικών).

28. Συνολικά, τα έργα περιλαμβάνουν μεγάλο όγκο συμπληρωματικών πληροφοριών που μπορεί να είναι χρήσιμες για την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών. Επί του παρόντος όμως, οι πληροφορίες αυτές παραμένουν εμπιστευτικές και δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν από την αγορά.
29. Όσον αφορά τους γενικούς στόχους, η επιτυχία των πρότυπων δράσεων μπορεί να συνοψιστεί ως εξής:

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Πληροφορίες που τεκμηριώνουν τη χρησιμότητα κοινοτικής πολιτικής

- 3 έργα δεν έχουν σχέση
- 3 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 5 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 3 έργα δεν πληρούν το κριτήριο

Πληροφορίες σχετικά με τη σκοπιμότητα μέτρων για την οργάνωση αλυσίδας μεταφορών

- 1 έργο δεν έχει σχέση
- 8 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 5 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 0 έργα δεν πληρούν το κριτήριο

ΓΕΝΙΚΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Μέτρα για τη βελτίωση της λειτουργίας/οργάνωσης των αλυσίδων μεταφορών

- 0 έργα δεν έχουν σχέση
- 9 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 5 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 0 έργα δεν πληρούν το κριτήριο

Μέτρα για την ενίσχυση της συνεργασίας των μεταφορών στην αλυσίδα υπηρεσιών διοικητικής μέριμνας.

- 1 έργο δεν έχει σχέση
- 6 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 7 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 0 έργα δεν πληρούν το κριτήριο

Οικονομική βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα έναντι των οδικών εμπορευματικών μεταφορών

- 0 έργα δεν έχουν σχέση
- 7 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 4 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 3 έργα δεν πληρούν το κριτήριο

Λειτουργία του έργου PACT ως κινήτρου

- 2 έργα δεν έχουν σχέση
- 7 έργα πληρούν πλήρως το κριτήριο
- 4 έργα πληρούν εν μέρει το κριτήριο
- 1 έργο δεν πληροί το κριτήριο

4. Συμπέρασμα

30. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το πρόγραμμα δεν είχε συγκεκριμένους στόχους, την έλλειψη διαθέσιμων ανεξάρτητων στοιχείων όσον αφορά την επίδραση του PACT καθώς και το γεγονός ότι οι επιπτώσεις αναπόφευκτα εμφανίζονται μετά από καιρό, επί του παρόντος είναι δύσκολο να αποφανθούμε κατηγορηματικά για την αποτελεσματικότητα του PACT. Ωστόσο, το τρέχον πρόγραμμα είναι πειραματικής φύσεως και σημαντικός αριθμός έργων φαίνεται να έχουν όντως ενθαρρυντικά αποτελέσματα. Πολλές πρότυπες δράσεις φαίνεται να έχουν συγκεντρώσει χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τη σκοπιμότητα των μέτρων για την οργάνωση μεταφορικών αλυσίδων στις συνδυασμένες μεταφορές. Αρκετές πρότυπες δράσεις επίσης φαίνεται να οδήγησαν σε δράσεις ή μελέτες συνέχισης και η εντύπωση που επικρατεί είναι, ότι το πρόγραμμα βελτίωσε τις γνώσεις των αρμόδιων κέντρων αποφάσεων σχετικά με τις τεχνικές συνδυασμένων μεταφορών.
31. Για να προωθηθεί περαιτέρω η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και να στηριχθεί στα ενθαρρυντικά αποτελέσματα του PACT, η Επιτροπή προτείνει να ανανεωθούν οι πρότυπες δράσεις για μία δεύτερη περίοδο, με ορισμένες τροποποιήσεις όσον αφορά την επιλογή και την αξιολόγηση των έργων. Οι βασικές συστάσεις είναι οι εξής:
32. Το σύστημα παρακολούθησης της εφαρμογής του PACT πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω, προκειμένου να δώσει στις υπηρεσίες της Επιτροπής τη δυνατότητα να συγκεντρώσουν ανεξάρτητες πληροφορίες για τα αποτελέσματα και την επίδραση των έργων.
33. Οι γενικοί στόχοι για τις μελλοντικές πρότυπες δράσεις θα πρέπει να συμπληρωθούν με μία δέσμη ειδικών, πιστοποιήσιμων στόχων, με βάση τους οποίους θα μπορούν να αξιολογούνται οι επιμέρους δράσεις.
34. Πρέπει να αναπτυχθούν διαφορετικά κριτήρια επιλογής και αξιολόγησης, παραδοτέα στοιχεία των έργων για τις μελέτες σκοπιμότητας και τα καινοτόμα σχέδια, ώστε να ληφθεί υπόψη ο πολύ διαφορετικός χαρακτήρας αυτών των δύο τύπων δράσης.
35. Τα κριτήρια για την επιλογή των μελετών σκοπιμότητας θα πρέπει να είναι επαρκώς σαφή, ώστε να διασφαλίζουν ότι τα αποτελέσματα θα είναι όσο το δυνατόν πιο εφαρμόσιμα (πρακτικά)· αξίζει να εξετασθεί μία περαιτέρω μείωση του ποσοστού των πιστώσεων που διατίθενται για μελέτες σκοπιμότητας σε σχέση με τα καινοτόμα σχέδια.
36. Οι συμβάσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν συγγραφή υποχρεώσεων για τις τελικές εκθέσεις (δομή των εκθέσεων, υποχρέωση συνοπτικής έκθεσης) - διαφορετική για τις μελέτες σκοπιμότητας και τα καινοτόμα σχέδια.
37. Οι συμβάσεις για τις μελέτες σκοπιμότητας πρέπει να καθορίζουν κατά πόσον τα στοιχεία απλώς συγκεντρώνονται (μελέτη συγκέντρωσης στοιχείων) ή αναλύονται και αξιολογούνται.
38. Οι αντισυμβαλλόμενοι πρέπει να διευκρινίζουν αν οι υπηρεσίες/τα συστήματα που μελετώνται είναι ανοικτά σε άλλους μεταφορείς ή περιορίζονται στη δική τους επιχειρηματική δραστηριότητα.
39. Οι αντισυμβαλλόμενοι που εξετάζουν δυνατότητες κοινών επιχειρήσεων καλό θα είναι να παρέχουν εκτίμηση των εμπορικών κινδύνων για τους διάφορους εμπλεκόμενους φορείς.

40. Οι πρότυπες δράσεις που διαρκούν αρκετά χρόνια απαιτούν συνεχή παρακολούθηση της αγοράς προκειμένου να αποφεύγονται ενδεχόμενες συγκρούσεις με τους κανόνες περί ανταγωνισμού (π.χ. με ανερχόμενους μεταφορείς ή υπηρεσίες που δεν λαμβάνουν ενίσχυση από το PACT).

Δημοσιονομικό Δελτίο

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Πρόγραμμα δράσης για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων

2. ΣΧΕΤΙΚΟ ΚΟΝΔΥΛΙΟ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

Θέση Β2-7060

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 75 της Συνθήκης ΕΚ. Ψήφισμα του Συμβουλίου της 31ης Οκτωβρίου 1990 σχετικά με την δράση για την προώθηση της ανάπτυξης αξόνων συδυσασμένων μεταφορών.

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. του Συμβουλίου (συνημμένη πρόταση)

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

- Ουσιαστική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών στους άξονες ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος.
- Το πρόγραμμα αυτό ανανεώνει τα κύρια στοιχεία των υφιστάμενων πρότυπων δράσεων, οι οποίες άρχισαν το 1992 και θα ολοκληρωθούν το 1996.

4.1. Γενικός στόχος της ενέργειας

Η Επιτροπή εδώ και πολλά χρόνια, ακολουθεί μία πολιτική υπέρ των πολλαπλών μεταφορικών μέσων. Για τις μεταφορές εμπορευμάτων λαμβάνονται μέτρα με σκοπό, την προώθηση μέσων ή συνδυασμών μέσων μεταφοράς που αποτελούν την καλύτερη επιλογή για την Κοινότητα, δηλαδή λαμβάνονται υπόψη όλους τους παράγοντες κόστους όχι μόνο του οικονομικού αλλά και του κοινωνικού.

Αποτελεί πλέον κοινό τόπο ότι οι διάφοροι τύποι μεταφοράς δεν έχουν το ίδιο κόστος για το κοινωνικό σύνολο· είναι επίσης σαφές ότι η επιστροφή στο πραγματικό κόστος της μεταφοράς θα πρέπει να γίνει σταδιακά. Αυτό συνεπάγεται ότι η στροφή στα μεταφορικά μέσα που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον θα στηρίζεται σε μέτρα, ρυθμιστικά αλλά κυρίως χρηματοδοτικά, που θα καταστήσουν αυτά τα μέσα μεταφοράς πιο ανταγωνιστικά προς τις οδικές μεταφορές και πιο ελκυστικά για τον χρήστη.

Ο γενικός στόχος του παρόντος προγράμματος είναι συνεπώς να συμβάλει στην αύξηση της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών ως αειφόρου τρόπου μεταφοράς. Για την επίτευξη του γενικού αυτού στόχου, προτείνεται να αναληφθεί κοινοτική δράση για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών έναντι των οδικών, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα και την τιμή των υπηρεσιών και για τη βελτίωση της πρόσβασης των επιχειρήσεων στις συνδυασμένες μεταφορές.

4.2. Διάρκεια της ενέργειας και διακανονισμοί για την ανανέωσή της.

Πέντε έτη (1997-2001). Πριν από το τέλος της περιόδου, το Συμβούλιο οφείλει να αποφασίσει για τη λήξη ή την ανανέωση της ισχύος του προγράμματος.

5. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ Ή ΕΣΟΔΩΝ

5.1 ΜΥΔ

5.2 ΔΠ

5.3 Τύπος εσόδων: ουδέν

6. ΤΥΠΟΣ ΔΑΠΑΝΩΝ Ή ΕΞΟΔΩΝ

- Επιχορήγηση/ για συγχρηματοδότηση με άλλες πηγές του δημόσιου ή/και ιδιωτικού τομέα (με μέγιστο ποσοστό 50%.
- Σε περίπτωση οικονομικής επιτυχίας της ενέργειας, προβλέπεται μερική ή ολική επιστροφή της κοινοτικής χρηματοδοτικής συνεισφοράς; ΟΧΙ
- Η προτεινόμενη δράση συνεπάγεται μεταβολή του επιπέδου των εσόδων; ΟΧΙ

7. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

7.1 Τρόπος υπολογισμού του συνολικού κόστους της ενέργειας (σύνδεση μεταξύ των επιμέρους και των συνολικών δαπανών)

- μελέτες σκοπιμότητας: κόστος μελέτης - χρηματοδότηση κατά 50%
- καινοτόμες δράσεις: εκτίμηση βασισμένη σε υπόθεση εργασίας μέγιστης συνεισφοράς κατά 30% στο συνολικό επιλέξιμο κόστος (εκτός της δημιουργίας νέων υποδομών και των δράσεων έρευνας) των δράσεων επίδειξης.

Η εμπειρία δείχνει ότι το κόστος των προτεινόμενων έργων μπορεί να ποικίλλει σημαντικά. Ορισμένα έργα απαιτούν χρηματοδότηση που δεν υπερβαίνει τις 20.000 ECU, καθόσον στοχεύουν μόνο στη βελτίωση υφισταμένων υπηρεσιών ή εγκαταστάσεων. Άλλα έργα, όπως η δρομολόγηση νέων υπηρεσιών με συμβατό υλικό και τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένων των μελετών σκοπιμότητας, έχουν ζητήσει συνδρομή που ορισμένες φορές ανέρχεται σε αρκετά εκατομμύρια ECU. Η μέση επιχορήγηση την περίοδο 1992-1995 ήταν περί τα 200.000 ECU ανά έργο. Η αναλογία μικρών και μεγάλων έργων αλλάζει από χρόνο σε χρόνο και συνεπώς είναι δύσκολο να γίνουν προβλέψεις. Ωστόσο, μπορούν να συναχθούν ορισμένα συμπεράσματα από την εμπειρία από το υφιστάμενο πρόγραμμα, όσον αφορά την εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού.

- Ο αριθμός των αιτήσεων αυξανόταν κάθε χρόνο από το 1992· καθώς εντείνεται η έμφαση που δίνεται στις πολλαπλές μεταφορές τόσο από πολιτικής όσο και από εμπορικής πλευράς σε ολόκληρη την Ευρώπη, είναι πιθανό η Επιτροπή να δεχθεί ακόμη υψηλότερο αριθμό προτάσεων έργων. Αυτό θα οδηγήσει σε υψηλότερο αριθμό επιλέξιμων έργων.

- Η πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές απελευθερώνεται. Συνεπώς, πρέπει να αναμένεται ότι περισσότερες επιχειρήσεις θα προσπαθήσουν να δρομολογήσουν υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών. Καθώς το κόστος εκκίνησης, και ειδικότερα οι επενδυτικές δαπάνες και τα τέλη πρόσβασης στις υποδομές, είναι υψηλό και μπορεί να είναι και απαγορευτικό για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις, αναμένεται να ακολουθήσει αύξηση των αιτήσεων για χρηματοδότηση.
- Σημειώνεται εντεινόμενη απροθυμία από την πλευρά των εταιρειών σιδηροδρόμων να επενδύσουν σε τροχαίο υλικό πολλαπλών μεταφορών. Επιπλέον, ένα τμήμα του υφιστάμενου τροχαίου υλικού, τεχνικώς είναι πεπαλαιωμένο. Συνεπώς, οι επιχειρήσεις των συνδυασμένων μεταφορών όλο και περισσότερο θα χρειαστεί να επενδύουν σε αυτό το είδος του δαπανηρού υλικού.
- Σημαντικός αριθμός των νέων τεχνικών και τεχνολογιών πολλαπλών μεταφορών αναπτύσσεται βάσει του τρέχοντος Προγράμματος -Πλαισίου Έ&Α. Θα απαιτηθεί περαιτέρω χρηματοδότηση προκειμένου τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής να λάβουν τη μορφή εμπορικώς βιώσιμων υπηρεσιών.

7.2 Κατανομή ανά στοιχείο της ενέργειας

Για τους λόγους που προαναφέρθηκαν στην παράγραφο 7.1, είναι δύσκολο να προβλεφθούν τα ποσά που θα διατεθούν για συγκεκριμένους τύπους έργων. Ωστόσο, μπορεί να γίνουν ορισμένες προβλέψεις σε αυτή τη φάση, όσον αφορά την εξέλιξη των διαφόρων τύπων χρηματοδοτούμενων μέτρων, που ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού. Η προβλεπόμενη ταξινόμηση και ποσοστιαία χρηματοδότηση (μέσος όρος 1997-2001), έχει ως εξής:

1. *Επένδυση σε υλικό πολλαπλών μεταφορών:* αυξανόμενο ποσοστό, καθώς οι οργανισμοί σιδηροδρόμων δεν είναι και τόσο διατεθειμένοι να επενδύσουν σε αυτό το υλικό και οι επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών θα πρέπει να καλύψουν το κενό. Αφετέρου, λαμβάνοντας υπόψη τον σχετικά περιορισμένο προϋπολογισμό του προγράμματος και το σχετικά υψηλό κόστος ανά τεμάχιο, ο προϋπολογισμός δεν θα πρέπει να απορροφηθεί από αυτόν τον τύπο δαπανών σε βάρος μέτρων που είναι εξίσου χρήσιμα (25%).
2. *Δαπάνες για την πρόσβαση σε υποδομή σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών:* αυξανόμενο ποσοστό καθώς η εμπειρία δείχνει ότι τα τέλη πρόσβασης επί του παρόντος κινούνται σε υψηλά επίπεδα. Όταν οι σιδηρόδρομοι στραφούν σε εμπορικές λειτουργίες, τα τέλη πρόσβασης είναι πιθανόν να παραμείνουν υψηλά (20%).
3. *Επένδυση σε εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης:* σταθερό ποσοστό καθώς οι εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης παίζουν σημαντικό ρόλο στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και στην ομαλή διασύνδεση των μέσων μεταφοράς (15%).

4. *Εμπορική εκμετάλλευση τεχνικών, τεχνολογιών ή υλικού που έχουν προηγουμένως ελεγχθεί και εγκριθεί, ιδίως στο πλαίσιο ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων: σταθερό ποσοστό · η έρευνα στον τομέα των μεταφορών προωθήθηκε βάσει του Τέταρτου Προγράμματος Πλαισίου Ε&Α, και υπάρχουν περισσότερες τεχνικές που θα πρέπει να δοκιμαστούν στην αγορά· αφετέρου, είναι αναγκαίο να εδραιωθεί η εφαρμογή της έρευνας, προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η ανταγωνιστικότητα των νέων και ακόμη ευαίσθητων τεχνολογιών (15%).*
5. *Μέτρα που έχουν σχέση με τη διοικητική μέριμνα, την κατάρτιση προσωπικού και τη διαφήμιση του προγράμματος που καλύπτει ο παρών κανονισμός: σταθερή χρηματοδότηση, μολονότι η διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος είναι πιθανόν να καταλάβει μεγαλύτερη έκταση απ' ό,τι μέχρι σήμερα (15%).*
6. *Μελέτες σκοπιμότητας: μικρότερο ποσοστό με πιθανή εξαίρεση ορισμένες διαδρομές στην Ανατολική Ευρώπη (9%).*
7. *Εξωτερική παρακολούθηση: αναγκαία για να διασφαλιστεί η καλή διαχείριση του προγράμματος (1%).*

εκατ. ECU

Κατανομή	1997	1998	1999	2000	2001	Σύνολο
Επενδύσεις σε υλικό	2,0	2,0	1,8	1,8	1,15	8,75
Δαπάνες πρόσβασης σε υποδομές	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	7,0
Επενδύσεις σε εγκαταστάσεις μεταφόρτωσης	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Εμπορική εκμετάλλευση της Ε&Α	1,25	1,0	1,0	1,0	1,0	5,25
Διοικητική μέριμνα, κατάρτιση προσωπικού και διάδοση των αποτελεσμάτων	1,0	1,25	1,0	1,0	1,0	5,25
Μελέτες σκοπιμότητας	0,8	0,75	0,6	0,5	0,5	3,15
Εξωτερική παρακολούθηση	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,35
Σύνολο	7,37	7,57	6,97	6,87	6,22	35,0

7.3. Χρονοδιάγραμμα προς συμπλήρωση για τις πολυετείς δράσεις

σε εκατ. ECU

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Σύνολο
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	6,0	7,5	8,0	7,5	6,0		35,0
Πιστώσεις πληρωμών	5,4	6,5	7,2	6,3	5,8	3,8	35,0
1977	5,4	5,0	3,4				
1998		1,5	3,8	3,6			
1999				2,7	4,3		
2000					1,5	3,8	
20001							
ΣΥΝΟΛΟ	5,4	6,5	7,3	6,3	5,8	3,8	35,0

8. **ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ (ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΟΥΣ).**

- Επιλογή των προτάσεων και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από επιτροπή αποτελούμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών
- καταβολή της επιχορήγησης σε τρεις δόσεις, καθεμία εξαρτώμενη από την ολοκλήρωση της προηγούμενης φάσης
- πιθανός έλεγχος ανά πάσα στιγμή από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη
- αξιολόγηση στο τέλος κάθε δράσης, όπου η συγγραφή υποχρεώσεων αντιπαραβάλλεται με τα επιτεύγματα των έργων.

9. **ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ-ΑΠΟΔΟΣΗΣ**

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοποιημένοι ειδικοί στόχοι, πληθυσμός στον οποίο η απευθύνεται η ενέργεια

- *Ειδικοί στόχοι:*
 - (1) βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των συνδυασμένων μεταφορών όσον αφορά την τιμή και την ποιότητα των υπηρεσιών έναντι των οδικών μεταφορών
 - (2) προώθηση της χρήσης προηγμένης τεχνολογίας στις συνδυασμένες μεταφορές
 - (3) βελτίωση της πρόσβασης των επιχειρήσεων στις συνδυασμένες μεταφορές, ανεξαρτήτως μεγέθους· αυτό θα εντείνει τον ανταγωνισμό στην προσφορά υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών και, κατά συνέπεια, θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητά τους.
- *πληθυσμός στόχου:* Ο πληθυσμός στον οποίο απευθύνεται η ενέργεια περιλαμβάνει τις επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων) και τους οικονομικούς παράγοντες (δημόσιους και ιδιωτικούς) που επιθυμούν ν' ασχοληθούν με την πολλαπλή μεταφορά.

9.2. Αιτιολόγηση της δράσης

- *Ανάγκη κοινοτικής χρηματοδοτικής στήριξης:* Η κοινοτική στήριξη είναι αναγκαία για πολλούς λόγους.
- πρόκειται για διευρωπαϊκούς άξονες
- στο πλαίσιο του ανοίγματος των αγορών και της ελευθέρωσης της πρόσβασης στα σιδηροδρομικά δίκτυα, η παρέμβαση της Κοινότητας είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ίση μεταχείριση όλων των φορέων, ανεξαρτήτως εθνικότητας.
- η χρηματοδοτική στήριξη χρειάζεται για να ανισταθμιστεί για μια μεταβατική περίοδο το μειονέκτημα των μεταφορικών μέσων που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον σε σχέση με τις οδικές μεταφορές, στο πλαίσιο του συνυπολογισμού του κόστους χρήσης της υποδομής και του κοινωνικού κόστους για την Κοινότητα (κυρίως περιβάλλον και ασφάλεια)

- η πειραματική φάση 1992-1996 (πρότυπες δράσεις) απέδειξε ότι τα αποτελεσματικά μέτρα χωρίζονται σε 4 κατηγορίες: επενδύσεις σε υλικό μεταφορών και σε εξοπλισμό μεταφόρτωσης, εμπορική ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ενισχύσεις για την κάλυψη του κόστους πρόσβασης σε υποδομή και μέτρα συνδεδεμένα με τη διοικητική μέριμνα και την κατάρτιση.
- *Επιλογή τρόπων και μέσων*
 - *Πλεονεκτήματα σε σχέση με εναλλακτικά μέτρα (συγκριτικά πλεονεκτήματα).*
 Το πρόγραμμα θα παράσχει ένα εύχρηστο εργαλείο στους φορείς συνδυασμένων μεταφορών για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους έναντι των οδικών μεταφορών. Καθώς το πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα των μέτρων και η διάδοση των αποτελεσμάτων αποτελούν σημαντικό στοιχείο του, το πρόγραμμα θα συμβάλει και σε μεταστροφή σε ένα πιο βιώσιμο μεταφορικό σύστημα με σχετικά περιορισμένο προϋπολογισμό. Συνεπώς, υπάρχει μία πολύ καλή σχέση μεταξύ διετιθέμενων μέσων και επιδιωκόμενων σκοπών. Το πρόγραμμα αναμένεται επίσης να παράσχει στην Επιτροπή χρήσιμες πληροφορίες όσον αφορά το τί μπορεί να λειτουργήσει στον χώρο της αγοράς. Τελικώς, θα ανατροφοδοτήσει μία γενική πολιτική στον τομέα των πολλαπλών μεταφορών, που θα έχει πρακτική σημασία και θα αντιμετωπίζει συγκεκριμένα προβλήματα. Συνεπώς, η αξία του προγράμματος από πλευράς πολιτικής πληροφόρησης, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την επιβεβαίωση των πλεονεκτημάτων του.
- *Κριτήρια επιλογής των έργων:* Τα έργα που θα χρηματοδοτηθούν πρέπει να εξυπηρετούν γενικό στόχο της αύξησης της χρήσης των συνδυασμένων μεταφορών, μέσω της επίτευξης μίας σειράς ειδικών στόχων, που αναφέρονται στην παράγραφο 9.1.

Υπό το πρίσμα αυτό, λαμβάνονται υπόψη τα κάτωθι κριτήρια:

- α. πιθανή πελατεία για συνδυασμένες μεταφορές·
- β. επιδόσεις από πλευράς τιμών και υπηρεσιών (δυνατότητα πρόσβασης, αξιοπιστία, εξοικονόμηση χρόνου) σε σχέση με τις ανταγωνιστικές οδικές ή άλλες μεταφορές (κατά την υποβολή της πρότασης και μετά την υλοποίηση του έργου)·
- γ. αναμενόμενα έσοδα
- δ. συντελεστές κόστους (ειδικότερα στοιχεία για την αξιολόγηση του οριακού κόστους πρόσβασης στην υποδομή, ιδίως τη σιδηροδρομική, για την υπηρεσία που καλύπτεται από την πρότυπη δράση και κάθε άλλη πληροφορία που θα δίνει τη δυνατότητα να εκτιμηθεί κατά πόσον δικαιολογείται η χορήγηση ενίσχυσης για την κάλυψη του κόστους της πρόσβασης σε υποδομή)
- ε. χρονοδιάγραμμα βιωσιμότητας·
- στ. πρόβλεψη μεταστροφής της κυκλοφορίας (ως ποσοστό της συνολικής κυκλοφορίας στη διαδρομή/άξονα)λ
- ζ. επιπτώσεις σε άλλες μεταφορικές υπηρεσίες στην αντίστοιχη αγορά και ενδεχόμενοι νεοεισερχόμενοι·
- η. σημασία των αποτελεσμάτων του έργου για άλλα εγχειρήματα /διαδρομές/αγορές.
- θ. ωφέλειες για το περιβάλλον και την ασφάλεια σε σύγκριση με την υφιστάμενη προσφορά.

- Κύριοι παράγοντες αβεβαιότητας που μπορεί να πλήξουν τα ειδικά αποτελέσματα της δράσης. Πρόβλεψη κυκλοφορίας, τιμή ανταγωνιστικού μέσου (οδικό), αλλαγή του πλαισίου νομοθετικών ρυθμίσεων.

9.3 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της ενέργειας

- **Δείκτες απόδοσης**
Η μεταστροφή της κυκλοφορίας, οι τιμές και οι χρόνοι μεταφοράς
- **Περιγραφή και συχνότητα των προβλεπόμενων αξιολογήσεων:**
 - Παρατήρηση του αντίκτυπου της νέας πρότυπης υπηρεσίας στην αγορά των μεταφορών
 - Εξωτερική αξιολόγηση από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες
 - Ενδεχόμενοι επιτόπιοι έλεγχοι από εμπειρογνώμονα της Επιτροπής σε θέματα αντιμετώπισης της απάτης
 - Ετήσια εκ των προτέρων αξιολόγηση από την αρμόδια για τις αποφάσεις επιτροπή εθνικών εμπειρογνομένων (Άρθρο 7 του Κανονισμού)
 - Αξιολόγηση στο τέλος κάθε ετήσιας καταβολής της επιχορηγήσεως για κάθε δράση
 - Συνολική αξιολόγηση του προγράμματος μέσω έκθεσης της Επιτροπής προς το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Η έκθεση θα παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για την αναθεώρηση των προτεραιοτήτων χρηματοδότησης από την Επιτροπή.

10. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

Η πραγματική κινητοποίηση των απαραίτητων διοικητικών πόρων είναι αποτέλεσμα της ετήσιας απόφασης της Επιτροπής σχετικά με τη διάθεση των πόρων, λαμβανομένων κυρίως υπόψη του πρόσθετου προσωπικού και των συμπληρωματικών ποσών που θα εγκριθούν από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή.

Οι συμπληρωματικές αιτήσεις δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να προδικάσουν την απόφαση της Επιτροπής για τη διάθεση των πόρων.

10.1 Επίπτωση επί του αριθμού των θέσεων προσωπικού

Τύπος θέσης	Προσωπικό που θα αναλάβει τη διαχείριση της ενέργειας		Εκ του οποίου		Διάρκεια
	Μόνιμες θέσεις	Έκτακτες θέσεις εργασίας	Με χρήση πόρων υφιστάμενων μέσα στη Γ.Δ. ή την ενδιαφερόμενη υπηρεσία	Με χρήση συμπληρωματικών πόρων	
Μόνιμο προσωπικό ή έκτακτοι υπάλληλοι	A B Γ	1 1 1/2	1 1 1/2		5 έτη 5 έτη 5 έτη
Λοιποί πόροι					
Σύνολο		2 1/2	2 1/2		5 έτη (1996-2001)

10.2 Συνολική δημοσιονομική επίπτωση του συμπληρωματικού ανθρώπινου δυναμικού

	Ποσά	Τρόπος υπολογισμού
Μόνιμο προσωπικό		
Έκτακτοι υπάλληλοι		
Λοιποί πόροι (ένδειξη γραμμής προϋπολογισμού)		
Σύνολο		

Η ετήσια δαπάνη για το προσωπικό που θα αναλάβει τη διαχείριση της ενέργειας προερχόμενο από τους υφιστάμενους πόρους, ανέρχεται σε 250.000 ECU (2,5 υπάλληλοι), ή 1.250.000 ECU για την περίοδο των 5 ετών.

10.3 Αύξηση (άλλων δαπανών λειτουργίας) οφειλόμενη στην ενέργεια

Γραμμή του προϋπολογισμού (αρ. και τίτλος)	Ποσά	Τρόπος υπολογισμού
A - 2510	104.250	Δαπάνες για το διάστημα των 5 ετών: μέσο κόστος ανά συμμετέχοντα (κυβερνητικό εμπειρογνώμονα) για μία συνεδρίαση= 695 ECU Υπολογιζόμενο κόστος 1 επιπλέον ετήσιας συνεδρίασης ^(*) : $1 \text{ (συνεδρίαση)} \times 30 \text{ (αριθμός συμμετεχόντων)} \times 695 \text{ ECU (μέσο κόστος)} = 20.850 \text{ ECU}$ Δαπάνες για 5 έτη: 12 έως 15 αποστολές κατ' έτος για 1 ή 2 άτομα
A - 1300	100.000	
Σύνολο	204.250	

^(*) Η επιτροπή αυτή προβλέπεται να συνεδριάζει δύο φορές τον χρόνο. Μέχρι τώρα υπήρχε μόνο μία ομάδα εμπειρογνομόνων που πραγματοποιούσε μία συνεδρίαση τον χρόνο τα έξοδα της οποίας καλύπτονταν από το Άρθρο A- 250.

ΔΕΛΤΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

Τίτλος της πρότασης: Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για τη χορήγηση χρηματοδοτικής στήριξης σε δράσεις συνδυασμένων μεταφορών.

Η πρόταση

1. Η πρόταση αποσκοπεί στη θέσπιση προγράμματος χρηματοδοτικής συνδρομής σε δράσεις για την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών. Ο Στόχος είναι να αυξηθεί η χρήση των συνδυασμένων μεταφορών. Συνεπώς, η πρόταση επιδιώκει την εισαγωγή υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών, οι οποίες να είναι διευρωπαϊκές, οικονομικά βιώσιμες μετά τη φάση εκκίνησης και ανταγωνιστικές όσον αφορά την ποιότητα προς την αποκλειστικά οδική μεταφορά. Η δράση απορρέει από το ψήφισμα του Συμβουλίου της 30ης Οκτωβρίου 1990 σχετικά με τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών και ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των εταιρειών των εταιρειών που έχουν εκφραστεί στην ομάδα ανωτέρου επιπέδου για τις συνδυασμένες μεταφορές όπου συμμετέχουν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και των ευρωπαϊκών ενώσεων επιχειρήσεων που ενδιαφέρονται για τις μεταφορές πολλαπλών μέσων (συμπεριλαμβανομένων των χρηστών).

Καθώς το ζητούμενο είναι να προωθηθούν διευρωπαϊκά έργα εναρμονισμένα με την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου συνδυασμένων μεταφορών, η προτεινόμενη δράση πρέπει να υλοποιηθεί σε κοινοτικό επίπεδο. Προκειμένου να ελεγχθεί η καταλληλότητα του προγράμματος, η Επιτροπή το εφάρμοσε πειραματικά από το 1992 ως το 1996.

Μόνο η κοινοτική δράση μπορεί να διασφαλίσει το συντονισμό των έργων και τη ανάπτυξης αποτελεσματικών συνεργασιών με εταίρους άλλων κρατών και τη διευρωπαϊκή κλίμακά τους και να προσφέρει στις επιχειρήσεις τη δυνατότητα ανάπτυξης αποτελεσματικών συνεργασιών με εταίρους άλλων κρατών και τη δυνατότητα εμπορικής ανάπτυξης νέων τεχνικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιές επιχειρήσεις αφορά η πρόταση;
 - Επιχειρήσεις σιδηροδρομικών, οδικών, θαλάσσιων ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών
 - Επιχειρήσεις χρήστες των υπηρεσιών μεταφορών
 - Διαχειριστές σταθμών πολλαπλών μέσων
 - Παραγωγούς υλικού μεταφοράς ή μεταφόρτωσης
 - Σχεδιαστές ή κατασκευαστές νέων τεχνολογιών

Σημαντικό τμήμα αυτών των φορέων θα είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις.

3. Ποιά μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν με τον προτεινόμενο κανονισμό;

Υποχρεωτικά, κανένα. Αν μια εταιρεία επιθυμεί να προτείνει ένα σχέδιο θα πρέπει απλά να ακολουθήσει τις διαδικασίες υποβολής προτάσεων.

4. Ποιά οικονομικά αποτελέσματα είναι πιθανόν να έχει η πρόταση;

Θετικά αποτελέσματα στην κατανομή της χρήσης των μέσων μεταφοράς.

Θετικά αποτελέσματα για όλες τις επιχειρήσεις που αναφέρθηκαν ανωτέρω, εκτός αυτών που θα συνεχίζουν να πραγματοποιούν μόνο οδικές μεταφορές.

5. Η πρόταση περιλαμβάνει μέτρα για να ληφθεί υπόψη η ειδική κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις κλπ);

Οχι. Η διαδικασία συμμετοχής στο πρόγραμμα είναι σκόπιμα ευέλικτη για να μην πληγούν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις προς όφελος των μεγαλύτερων.

Διαβουλεύσεις

6. Οι οργανισμοί των οποίων ζητήθηκε η γνώμη πριν αρχίσει το προηγούμενο πρόγραμμα είναι οι ακόλουθοι:

UIRR (Διεθνής Ένωση Συνδυασμένων Οδικών/Σιδηροδρομικών Μεταφορών)

CCFE (Ένωση Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων)

UNIFE (Ένωση Ευρωπαϊκών Βιομηχανιών Σιδηροδρομικού Υλικού)

UNICE (Ένωση Ευρωπαϊκών Ομοσπονδιών Βιομηχανιών και Εργοδοτών)

UNIF (Διεθνής Ένωση Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας)

CCNR (Κεντρική Επιτροπή για τη Ναυσιπλοΐα του Ρήνου)

ECSA (Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας)

Η άποψή τους ήταν ευνοϊκή, με μια επιφύλαξη εκ μέρους της UNIFE, που θα επιθυμούσε το πρόγραμμα να μην λειτουργήσει σε βάρος των αποκλειστικά οδικών μεταφορών. Η στήριξη όμως της ανάπτυξης των συνδυασμένων μεταφορών ως εναλλακτικής λύσης έναντι των οδικών, αποτελεί ένα καίριο στοιχείο της κοινής πολιτικής μεταφορών, όπως επιβεβαιώθηκε από το Συμβούλιο στο ψήφισμά του της 30ης Οκτωβρίου 1990 και από την Επιτροπή στο Λευκό Βιβλίο της για τις μεταφορές.

COM(96) 335 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-96-413-GR-C

ISBN 92-78-07842-5

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο