

Europejskie projekty dotyczące usług przewozowych mało skuteczne?

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 30, lipiec 2013 00:00

Barbara Łączna

Odśłony: 1308

Z nowego sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego (ETO) wynika, że programy Marco Polo, mające na celu ograniczenie drogowych przewozów towarowych, są nieskuteczne i należy zaprzestać ich realizacji w obecnej postaci.

– Krótko mówiąc, programy były nieskuteczne, ponieważ nie doprowadziły do realizacji przyjętych celów, miały znikomy wpływ na ograniczenie drogowych przewozów towarowych i nie istniały dane, które pozwoliłyby ocenić, jak programy te realizowały cele polityki (np. korzyści dla środowiska) – powiedział Ville Itälä, członek ETO odpowiedzialny za sprawozdanie.

Od 2003 r. z programów Marco Polo I i II finansuje się projekty dotyczące usług przewozowych przyczyniające się do ograniczenia drogowych przewozów towarowych na rzecz transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu. Programy te wpisują się w cel polityki transportowej UE, którym jest rozwijanie alternatyw dla transportu towarowego obejmującego wyłącznie przewozy drogowe. Ten ogólnie przyjęty cel zmierza do ograniczenia międzynarodowych drogowych przewozów towarowych, a tym samym zmniejszenia uciążliwości transportu towarowego dla środowiska, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Kontrola wykazała jednak, że nie przedstawiono wystarczającej ilości odpowiednich wniosków projektowych, ponieważ sytuacja na rynku i warunki uczestnictwa zniechęcały przewoźników do korzystania z programu. Połowa skontrolowanych projektów charakteryzowała się ograniczoną trwałością. Jedno z najważniejszych ustaleń kontroli polegało na stwierdzeniu silnych przesłanek wystąpienia efektu deadweight, – wykryto projekty, które zostałyby zrealizowane również bez finansowania z UE. 13 z 16 skontrolowanych beneficjentów potwierdziło, że nawet bez otrzymania dotacji uruchomiłyby i prowadziły usługi przewozowe. Ponadto nie istniały wiarygodne dane umożliwiające oszacowanie korzyści w kontekście wpływu przewozów towarowych na środowisko, natężenia ruchu i bezpieczeństwa na drogach.

Biorąc pod uwagę rezultaty aktualnych programów, ETO zaleca zaprzestanie dofinansowywania przez UE usług przewozów towarowych w ramach programów opartych na takiej samej koncepcji jak programy Marco Polo. W przyszłości takie dofinansowanie należy uzależnić od przeprowadzenia na początkowym etapie oceny skutków, wykazującej, czy i w jakim zakresie występuje unijna wartość dodana. Wiązałoby się to z koniecznością przeprowadzenia szczegółowej analizy potencjalnego popytu oraz najlepszych praktyk w państwach członkowskich.

Przykłady niektórych projektów Marco Polo już realizowanych w Polsce:

- projekt IT-POL-IT NET (usługa kolejowa dla przemysłu samochodowego Włochy-Polska, polskim beneficjentem jest Fiat Auto Poland)
- projekt NePolExpress (Netherlands-Poland Express - połączenie kolejowe: Rotterdam - Poznań/ Gdańsk/Warszawa/ Łódź/ Wrocław/ Gliwice/ Katowice)
- projekt Triangle (usługa łącząca Barcelonę- Europę zachodnią- Polskę. Polski beneficjent: Polzug Polska Sp. z o.o.)
- projekt Nethpola (linia kontenerowa między Rotterdamem-Gdynią/Gdańskiem i Bremerhaven)

Obecnie trwają prace nad nowym programem, mającym zastąpić Marco Polo. Jego realizacja ruszy w 2014 r. , a będzie on bazował na doświadczeniach z Marco Polo I i II.

Europejskie projekty dotyczące usług przewozowych mało skuteczne?

Kategoria: Aktualności

Opublikowano: wtorek, 30, lipiec 2013 00:00

Barbara Łączna

Odsłony: 1308

Źródło: www.europa.eu