

32003R1382

L 196/1

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

2.8.2003

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1382/2003

ze dne 22. července 2003

o poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Program Marco Polo)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

dopravy na úroveň roku 1998. To bude základem pro změnu poměru počínaje rokem 2010.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 a čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Na svém zasedání v Göteborgu dne 15. a 16. června 2001 Evropská rada prohlásila, že jádrem strategie udržitelného rozvoje je změna poměru mezi jednotlivými druhy dopravy.

(2) Nebude-li přijato rozhodující opatření, vzroste do roku 2010 celková silniční nákladní doprava v Evropě o 50 %. To znamená nárůst mezinárodní silniční nákladní dopravy asi o 12 miliard tunokilometrů ročně.

(3) V Bílé knize „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ Komise navrhla přijmout opatření, která by do roku 2010 navrátila tržní podíly jednotlivých druhů

(4) Je nezbytné stanovit program, dále jen „program Marco Polo“ nebo „program“, určený k omezování výskytu dopravních zácp na silnicích a zlepšení vlivu systému nákladní dopravy uvnitř Společenství na životní prostředí a k podpoře návazného užívání různých druhů dopravy, což přispěje k účinnému a udržitelnému dopravnímu systému. Za účelem dosažení tohoto cíle by měl program podporovat akce na trhu nákladní dopravy, logistiky a na ostatních příslušných trzích. Tyto akce by měly přispět k udržení poměru rozdělení nákladní přepravy mezi různé druhy dopravy na úrovni roku 1998, přičemž působení těchto akcí bude spočívat v podpoře převodu očekávaného celkového nárůstu v mezinárodní silniční dopravě na pobřežní plavbu, železnici a vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší.

(5) Program Marco Polo bude zahrnovat tři typy akcí: za první akce k převodu na jiný druh dopravy, což by mělo směřovat k přesunu za současných tržních podmínek co možná největšího podílu nákladní dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici a vnitrozemské vodní cesty; za druhé zprostředkující akce, které by měly změnit způsob provozování nesilniční nákladní dopravy ve Společenství; a za třetí všeobecné vzdělávací akce, které by měly zvýšit znalosti na úseku logistiky nákladní dopravy a posílit moderní metody a postupy spolupráce na trhu nákladní dopravy.

(6) Akce se musejí týkat území nejméně dvou států. Jsou-li to dva členské státy nebo jiné státy účastníci se programu Marco Polo za podmínek tohoto nařízení, náklady vynaložené zúčastněnými podniky budou nahrazeny v rámci limitů programu stanovených tímto v nařízení.

(7) V zájmu vyjádřit evropský rozměr akcí by spolupráce mezi podniky zřízenými v různých státech měla být podporována ve formě konsorcií předkládajících akce.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 126 E, 28.5.2002, s. 354.

⁽²⁾ Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 37.

⁽³⁾ Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 15.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 24. září 2002 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 25. dubna 2003 (Úř. věst. C 153 E, 1.7.2003, s. 252) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 3. července 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

- (8) Žadatelé by měli být schopni předložit nový nebo případně stávající projekt, který je co nejlépe přizpůsoben současným potřebám trhu. Vhodné projekty by neměly být odrazovány jakoukoliv příliš strnulou definicí přípustných akcí. Zejména pružnost poskytnutá Komisi, které je nápomocen výbor zřízený podle čl. 12 odst. 1, by měla usnadnit, aby projekty, které jsou účinné, ale pod minimální prahovou rámcovou hodnotou dotace byly vybrány jako projekty přicházející v úvahu pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím.
- (9) V některých případech může být přínos rozvíjení stávající služby přinejmenším stejný jako přínosy nového zavádění služeb, které představuje značné výdaje, přičemž za přínos se považuje další změna podílu jednotlivých druhů dopravy, kvalita, vliv na životní prostředí a životaschopnost.
- (10) Aby podpora spuštění akcí převodu na jiný druh dopravy byla průhledná, objektivní a jasně vymezená, měly by být tyto akce založené na úsporách společenských nákladů vyvolaných užíváním pobřežní plavby, železniční a vnitrozemské vodní dopravy nebo kombinace jednotlivých druhů dopravy namísto samotné silniční dopravy. Z tohoto důvodu Komise stanovila rámcovou částku finanční pomoci ve výši 1 euro pro převod každých 500 tunokilometrů v silniční nákladní dopravě na jiný druh dopravy.
- (11) Pokud jde o důležitost internalizace vnějších nákladů, zejména nákladů na ochranu životního prostředí na jedné straně, což je uznáváno jak v Bílé knize „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“, tak v závěrech Evropské rady z Göteborgu, a rychlost, s jakou se mění dopravní trh na druhé straně, mělo by být možné zohlednit budoucí práci na rozvoji metod internalizace vnějších nákladů, pravidelně vyhodnocovat vývoj rozdílů vnějších nákladů a navrhnout nezbytné úpravy rámcové částky finanční pomoci.
- (12) Výsledky zprostředkujících a všeobecně vzdělávacích akcí dosažené v rámci programu by měly být přiměřeně rozšiřovány s cílem zajistit jejich opakování, publicitu a průhlednost.
- (13) Během procesu vybírání projektu a v jeho průběhu je nezbytné zajistit, aby zvolený projekt skutečně přispíval ke společné dopravní politice a nepůsoboval nepřijatelné narušování hospodářské soutěže. Komise by proto měla vyhodnocovat uplatňování tohoto nařízení. Nejpozději do 31. prosince 2006 by měla předložit hodnotící zprávu o výsledcích programu Marco Polo, podle potřeby doprovázenou návrhem na změnu tohoto nařízení.
- (14) Protože cíl programu Marco Polo nemůže být v dostatečné míře dosažen na úrovni členských států, a proto může být

vzhledem k oblasti působnosti lépe dosažen na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec nezbytný pro dosažení uvedeného cíle.

- (15) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení mají být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾.
- (16) Finanční referenční částka ve smyslu bodu 33 interinstitucionální dohody ze dne 6. května 1999 mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázi a o zdokonalení rozpočtového procesu se vkládá do tohoto nařízení na celou dobu trvání programu, aniž jsou tím dotčeny pravomoci rozpočtového orgánu definovaného Smlouvou.
- (17) V zájmu co nejúčelnějšího a nejrychlejšího způsobu spravování finančních prostředků podle tohoto nařízení by toto nařízení mělo vstoupit v platnost co nejdříve po svém přijetí,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

CÍL, DEFINICE A OBLAST PŮSOBNOSTI

Článek 1

Cíl

Toto nařízení zřizuje finanční nástroj, dále jen „program Marco Polo“ nebo „program“, jehož cílem je omezit dopravní zácpy, zlepšit vliv systému dopravy na životní prostředí a tím v období od 1. ledna 2003 do 31. prosince 2010 přispět k účinnému a udržitelnému dopravnímu systému, aby ke konci programu bylo dosaženo převodu očekávaného ročního celkového nárůstu mezinárodní nákladní dopravy měřeného v tunokilometrech na pobřežní plavbu, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nebo na kombinaci jednotlivých druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší.

⁽¹⁾ Úř. věst. 184, 17.7.1999, s. 23.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „akcí“ projekt, který se týká trhu logistiky, je prováděný podniky a v systému silniční nákladní dopravy přispívá k omezování výskytu dopravních zácp a nebo ke zlepšení vlivu systému dopravy na životní prostředí optimalizací dopravy v rámci intermodálních přepravních řetězců na území členských států;
- b) „akcí k převodu na jiný druh dopravy“ jakákoliv akce, jejímž přímým a okamžitým důsledkem je převod nákladní dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici, vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci jednotlivých druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší a nejedná se o zprostředkující akci;
- c) „zprostředkující akcí“ inovační akce zaměřená na překonání významných strukturálních překážek Společenství na trhu nákladní přepravy a narušujících účinné fungování trhu, konkurenceschopnost pobřežní plavby, železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy nebo účinnost přepravních řetězců využívajících těchto druhů dopravy; pro účely této definice se „strukturální tržní překážkou“ rozumí každá překážka, která nevyplývá z prováděcích předpisů, je konkrétní, není dočasná a brání řádnému fungování řetězce nákladní přepravy;
- d) „všeobecnou vzdělávací akcí“ akce zaměřená na zlepšení spolupráce při strukturální optimalizaci pracovních metod a procesů v řetězci nákladní dopravy, přičemž se zohlední požadavky logistiky;
- e) „doprovodným opatřením“ opatření s cílem připravit nebo podporovat současné nebo budoucí akce, mimo jiné činnosti související s rozšiřováním, sledováním a vyhodnocováním projektů, sběrem a analýzou statistických údajů. Opatření zaměřená na obchodování s výrobky, procesy nebo službami, obytové činnosti a propagace nejsou „doprovodnými opatřeními“;
- f) „přípravným opatřením“ opatření na přípravu zprostředkující akce jako jsou technické, provozní nebo finanční studie proveditelnosti a zkoušky zařízení;
- g) „konsorciem“ sdružení alespoň dvou podniků, které společně uskutečňují akci a sdílejí riziko s ní spojené;
- h) „podnikem“ subjekt zabývající se hospodářskou činností bez ohledu na právní postavení subjektu a způsob jeho financování;

- i) „doplňkovými opatřeními“ nezbytná, ale podřízená opatření za účelem dosažení cílů „akce k převodu na jiný druh dopravy“ nebo „zprostředkující akce“;
- j) „tunokilometrem“ přeprava tuny nákladu nebo jejího objemového ekvivalentu na vzdálenost jednoho kilometru;
- k) „sousedním třetím státem“ stát, který není členem Evropské unie, nebo kandidátská země, které mají společné hranice s Evropskou unií nebo pobřežní linií uzavřeného nebo polouzavřeného moře sousedící s Evropskou unií.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Program Marco Polo zahrnuje akce k převodu na jiný druh dopravy, zprostředkující akce a všeobecné vzdělávací akce:

- a) týkající se území alespoň dvou členských států nebo
- b) týkající se území alespoň jednoho členského státu a území sousedního třetího státu.

2. Týká-li se akce týká území třetího státu, pak náklady vzniklé na území tohoto státu nejsou programem hrazeny kromě nákladů vzniklých za okolností podle odstavců 3 a 4.

3. Program je otevřen pro účast kandidátských zemí. Účast se řídí podmínkami stanovenými dohodou o přidružení uzavřenou s těmito státy a na základě pravidel stanovených v rozhodnutí, které Rada přidružení vydá pro každý zúčastněný stát.

4. Program je rovněž otevřen pro účast členských států Evropského sdružení volného obchodu (ESVO) a Evropského hospodářského prostoru (EHP) na základě dodatečných prostředků v souladu s postupy dohodnutými s těmito státy.

KAPITOLA II

ZPŮSOBILÍ ŽADATELÉ A AKCE

Článek 4

Způsobilí žadatelé

1. Projekty jsou zpravidla předkládány konsorciem dvou nebo více podniků zřízených alespoň ve dvou různých členských státech nebo alespoň v jednom členském státě a jednom sousedním třetím státě.

2. Podniky usazené mimo Společenství nebo mimo jeden z účastnických států uvedených v čl. 3 odst. 3 a 4, které mohou být připojeny k projektu, nesmí být v rámci programu za žádných okolností financovány Společenstvím.

Článek 5

Akce k převodu na jiný druh dopravy

1. Akce k převodu na jiný druh dopravy včetně případného dalšího rozvoje současné služby přinášející převod na jiný druh dopravy jsou způsobilé pro financování v rámci programu, jsou-li splněny tyto podmínky:

- a) akce k převodu na jiný druh dopravy povede ke skutečnému, zásadnímu, měřitelnému a udržitelnému převodu nákladní dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici, vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší;
- b) akce k převodu na jiný druh dopravy bude podle realistického obchodního plánu životaschopná sama o sobě nejdéle po 36 měsících financování Společenstvím;
- c) převod na jiný druh dopravy nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi alternativními druhy dopravy a silniční dopravou nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;
- d) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími stranami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o průhlednosti, objektivnosti a nediskriminujícím postupu při výběru příslušných služeb.

2. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 30 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím jsou tyto výdaje způsobilé v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Doplňkové výdaje na infrastrukturu jsou rovněž způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím, pokud jsou okrajové, až do výše 30 %. Výdaje na výběrové řízení vynaložené v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím, je-li dán konečný souhlas Společenství s financováním. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v prvé řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.

3. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím podle odstavce 2 stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici, vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci jednotlivých druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší, je zpočátku stanovená na 1 euro pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato rámcová částka může být upravena, zejména v souladu s kvalitou projektu nebo získaným skutečným přínosem pro životní prostředí.

V souladu s postupem podle čl. 12 odst. 2 může Komise podle potřeby kdykoliv přezkoumat současný stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho upravit částku finanční pomoci poskytované Společenstvím.

4. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím pro akce k převodu na jiný druh dopravy je poskytována na základě dohody o financování. Nejdelší možná doba trvání těchto dohod je 38 měsíců.

Finanční pomoc poskytovanou Společenstvím nelze prodloužit za vymezenou nejdelší možnou dobu 38 měsíců.

5. Minimální rámcová prahová hodnota příspěvku na jednu akci k převodu na jiný druh dopravy je 250 milionů tunokilometrů převedeného přepravního výkonu nebo 500 000 EUR úměrně k rámcovému množství na jedno euro příspěvku.

Článek 6

Zprostředkující akce

1. Zprostředkující akce jsou způsobilé k financování v rámci programu, jsou-li splněny tyto podmínky:

- a) zprostředkující akce dosáhne svých cílů nejdéle za 48 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;
- b) zprostředkující akce má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o logistiku, techniku, metody, zařízení, výrobky nebo poskytované služby;
- c) zprostředkující akce povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému převodu dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici, vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci druhů dopravy, přičemž silniční úseky jsou co nejkratší. Zprostředkující akce povede k omezení výskytu dopravních zácp v silniční dopravě, a nikoliv k vzájemnému převodu mezi pobřežní plavbou, železniční a vnitrozemskou vodní dopravou;
- d) zprostředkující akce navrhuje realistický plán určující specifické etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů a stanoví potřebu pomoci Společenství v oblasti řízení;
- e) zprostředkující akce nevede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi alternativními druhy dopravy a silniční dopravou, nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;
- f) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími stranami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o průhlednosti, objektivnosti a nediskriminujícím postupu při výběru příslušných služeb.

2. V rámci cílů Bílé knihy Komise „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ si zvláštní pozornost zaslouží zprostředkující akce, které představují nové koncepce, jako je „mořská dálnice“.

Zprostředkující akce na dopravním trhu by měly přednostně využívat transevropské sítě definované v rozhodnutí č. 1692/96/ES ⁽¹⁾ nebo panevropské dopravní koridory a oblasti.

3. Výsledky a metody zprostředkujících akcí jsou rozšiřovány s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.

4. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na zprostředkující akce je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce včetně přípravných opatření. Pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím jsou tyto výdaje způsobilé v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Doplnkové výdaje na infrastrukturu jsou rovněž způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím, pokud jsou okrajové, až do výše 35 %. Výdaje na výběrové řízení vynaložené v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím, je-li dán konečný souhlas Společenství s financováním. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.

5. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na zprostředkující akce je poskytována na základě dohody o financování obsahující příslušná ustanovení pro řízení a sledování. Nejdelší možná doba trvání těchto dohod je 50 měsíců.

Finanční pomoc poskytovanou Společenstvím nelze prodloužit za vymezenou nejdelší možnou dobu 50 měsíců.

6. Prioritní politické cíle, které budou brány v úvahu při výběru těchto akcí, musí být stanoveny v souladu s postupem podle čl. 12 odst. 2.

Komise, které je nápomocen výbor zřízený podle čl. 12 odst. 1, může prioritní politické cíle kdykoliv přezkoumat.

7. Minimální rámcová prahová hodnota příspěvku pro zprostředkující akce je 1,5 milionů EUR.

Článek 7

Všeobecné vzdělávací akce

1. Všeobecné vzdělávací akce jsou způsobilé pro financování v rámci programu, jsou-li splněny tyto podmínky:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 1346/2001/ES (Úř. věst. L 185, 6.7.2001, s. 1).

a) akce povede ke zlepšení na trhu obchodních dopravních služeb a bude trvat nejdéle 24 měsíců;

b) akce má na úrovni Společenství inovační charakter;

c) akce nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi alternativními druhy dopravy a silniční dopravou nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;

d) všeobecná vzdělávací akce navrhuje realistický plán určující specifické etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů a stanoví potřebu pomoci Společenství v oblasti řízení.

2. Výsledky a metody všeobecných vzdělávacích akcí jsou rozšiřovány s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.

3. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na všeobecné vzdělávací akce je omezena nejvýše na 50 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím jsou tyto výdaje způsobilé v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Výdaje na výběrové řízení vynaložené v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc poskytovanou Společenstvím, je-li dán konečný souhlas Společenství s financováním. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.

4. Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na všeobecné vzdělávací akce je poskytována na základě dohody o financování, která obsahuje příslušná ustanovení pro řízení a sledování. Nejdelší možná doba trvání těchto dohod je 26 měsíců.

Finanční pomoc poskytovanou Společenstvím nelze prodloužit za vymezenou nejdelší možnou dobu 26 měsíců.

5. Prioritní politické cíle, které budou brány v úvahu při výběru těchto akcí, musí být stanoveny v souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2.

Komise, které je nápomocen výbor zřízený podle čl. 12 odst. 1, může prioritní politické cíle kdykoliv přezkoumat.

6. Minimální rámcová prahová hodnota příspěvku na jednu všeobecnou vzdělávací akci je 250 000 EUR.

Článek 8

Podrobná pravidla

V souladu s postupem uvedeným v čl. 12 odst. 2 vydá Komise pro akce v rámci programu podrobná pravidla pro postup předkládání, výběr, provádění a rozšiřování příslušných akcí a pro požadavky na podávání jednotlivých zpráv a na ověřování.

Článek 9

Státní podpora

Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce definované programem nevylučuje ty akce, kterým je poskytovaná státní podpora na vnitrostátní, regionální nebo místní úrovni, je-li tato podpora slučitelná s pravidly státní podpory stanovenými Smlouvou a v rámci limitů stanovených v čl. 5 odst. 2, čl. 6 odst. 4 a čl. 7 odst. 3 pro každý druh akce.

KAPITOLA III

PŘEDKLÁDÁNÍ A VÝBĚR AKCÍ

Článek 10

Předkládání akcí

Akce se předkládají Komisi v souladu s podrobnými pravidly podle článku 8. Předložení musí obsahovat veškeré prvky, které Komisi umožní provést výběr v souladu s článkem 11.

Článek 11

Výběr akcí– poskytnutí finanční pomoci

Komise vyhodnotí předložené akce. Komise rozhodne, zda má podle tohoto nařízení poskytnout finanční pomoc, přičemž při výběru akce zohlední cíle uvedené v článku 1 a podle potřeby podmínky podle článků 5, 6 a 7. Při výběru se zohlední možné přínosy navržených akcí pro ochranu životního prostředí a jejich příspěvek k omezování výskytu dopravních zácp. Rozhodnutí se přijímá v souladu s postupem uvedeným v čl. 12. odst. 2.

Komise o svém rozhodnutí informuje příjemce a členské státy.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 12

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 22. července 2003.

Za Evropský parlament
předseda
P. COX

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 4 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 4 odst. 3 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 13

Rozpočet

Finanční rámec pro provádění programu Marco Polo pro období od 1. ledna 2003 do 31. prosince 2006 je 75 milionů EUR.

Roční položky jsou schvalovány rozpočtovým orgánem v rámci finančního výhledu.

Článek 14

Rezerva pro doprovodná opatření a vyhodnocení programu

Z rozpočtu stanoveného v tomto nařízení se na doprovodná opatření a nezávislé vyhodnocení provádění článků 5, 6 a 7 vyčlení až 5 %.

Článek 15

Vyhodnocení

1. Alespoň jednou ročně Komise informuje výbor o čerpání financí na program a poskytne nejnovější informace o stavu všech akcí financovaných v rámci programu.

2. Nejpozději do 31. prosince 2006 Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů hodnotící zprávu o výsledcích programu Marco Polo, přičemž zohlední jeho cíle a podle potřeby doprovodí tuto zprávu návrhem na změnu tohoto nařízení.

Článek 16

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Za Radu
předseda

G. ALEMANNO