

I

(Akty, jejichž zveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1692/2006

ze dne 24. října 2006,

kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“) a kterým se zrušuje nařízení (ES) č. 1382/2003

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Bílá kniha Komise o společné dopravní politice ze září 2001 klade důraz na rozvoj intermodality jako praktického a účinného prostředku pro dosažení vyváženého dopravního systému a navrhuje nejen rozvoj „mořských dálnic“, vysoce kvalitní integrované intermodální námořní varianty, ale také intenzivnější využívání železniční dopravy a vnitrozemské plavby jako klíčových složek této strategie. Evropská rada na svém zasedání v Göteborgu ve dnech 15. a 16. června 2001 prohlásila, že jádrem strategie udržitelného rozvoje je změna poměru mezi jednotlivými druhy dopravy. Dále na svém zasedání v Barceloně konaném ve dnech 15. a 16. března 2002 Evropská rada zdůraznila nutnost omezování výskytu dopravních neprůjezdností v místech zhuštěné dopravy v několika regionech, a to zejména v Alpách, Pyrenejích a Baltském moři – znamená toho, že námořní trasy mořských dálnic jsou nedílnou a důležitou součástí transevropské dopravní sítě. Tržně orientovaný program financování intermodality je ústředním nástrojem pro další rozvoj intermodální

dopravy a měl by zvláště podporovat vytváření mořských dálnic a mimo jiné zajišťovat zlepšení hospodářské, sociální a územní soudržnosti a železniční a vnitrozemské vodní dopravy.

- (2) Nebude-li přijato rozhodné opatření, vzroste do roku 2013 celková silniční nákladní doprava v Evropě o více než 60 %. Pro období let 2007–2013 to znamená nárůst mezinárodní silniční nákladní dopravy asi o 20,5 miliard tunokilometrů ročně pro 25 členských států Evropské unie, s negativními důsledky z hlediska dodatečných výdajů na silniční infrastrukturu, nehodovosti, dopravních neprůjezdností, místního a globálního znečištění, spolehlivosti zásobovacího řetězce a logistických postupů a škod na životním prostředí.

- (3) Aby bylo možné zvládnout nárůst silniční nákladní dopravy, musí být ještě více než dosud využívána pobřežní plavba, železnice a vnitrozemské vodní cesty a je nezbytné podporovat další silné podněty z dopravního a logistického odvětví, např. vývoj technických inovací vozového parku, aby se omezovaly dopravní neprůjezdnosti na silnicích.

- (4) Program zavedený nařízením 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) ⁽³⁾ by proto měl být rozšířen o nové akce zaměřené na skutečné omezování mezinárodní silniční dopravy. Komise proto navrhla důraznější program (dále jen „program Marco Polo II“ nebo „program“) pro rozšíření intermodality, omezení dopravních neprůjezdností na silnicích a zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí ve Společenství. Pro dosažení tohoto cíle by program měl podporovat akce na

⁽¹⁾ Úř. věst. C 234, 22.9.2005, s. 19.

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. května 2006 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. října 2006.

⁽³⁾ Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 1. Nařízení ve znění nařízení (ES) č. 788/2004 (Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 17).

- trhu nákladní dopravy, logistiky a na ostatních příslušných trzích, a to s přihlédnutím k potřebám malých a středních podniků. Měl by pomoci převést alespoň očekávaný celkový nárůst v mezinárodní silniční nákladní dopravě, ale pokud možno více, na pobřežní plavbu, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nebo na kombinaci druhů dopravy s co nejkratšími silničními úseky. Program Marco Polo zavedený nařízením (ES) č. 1382/2003 by tedy měl být nahrazen.
- (5) Program Marco Polo II zahrnuje různé typy akcí, které by měly přispět k měřitelné a udržitelné změně podílu jednotlivých druhů dopravy a lepší spolupráci na trhu intermodální dopravy. Dále by akce v rámci programu Marco Polo II měly přispět rovněž ke skutečnému snížení mezinárodní silniční nákladní dopravy.
- (6) Akce financované v rámci programu Marco Polo II by měly být ze zeměpisného hlediska mezinárodní. Za účelem vyjádření evropského rozměru akcí by projekty měly být předkládány podniky usazenými v různých zemích ve formě konsorcia podávajícího akci. Účastníci tohoto konsorcia by v souladu s vnitrostátními předpisy měly mít možnost být i veřejnoprávní subjekty, pokud se zabývají hospodářskou činností.
- (7) Žadatelé by měli mít možnost předložit nový nebo případně stávající projekt, který co nejlépe odpovídá současným potřebám trhu. Vhodné projekty, zejména projekty zohledňující potřeby malých a středních podniků, by neměly být odrazovány jakýmkoliv příliš strnulým vymezením způsobitých akcí.
- (8) V některých případech může být přínos rozvíjení stávající služby z hlediska další změny podílu jednotlivých druhů dopravy, kvality, vlivu na životní prostředí a životaschopnosti přinejmenším stejný jako přínos zavedení nové služby, které představuje značné výdaje.
- (9) Aby podpora spuštění akcí převodu na jiný druh dopravy byla průhledná, objektivní a jasně vymezená, měla by být založena na úsporách společenských nákladů vyvolaných užíváním pobřežní plavby, železniční a vnitrozemské vodní dopravy namísto samotné silniční dopravy. Z tohoto důvodu by toto nařízení mělo stanovit orientační částku finanční pomoci ve vztahu k převedeným tunokilometrům v silniční nákladní dopravě.
- (10) Finanční pomoc Společenství stanovovanou na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty nebo na základě omezení počtu tunokilometrů nebo vozových kilometrů silniční nákladní dopravy by mělo být možné upravovat tak, aby byly odměňovány vysoce kvalitní projekty nebo projekty, které jsou skutečným přínosem pro životní prostředí.
- (11) Při rozdělování finančních prostředků by se zvláštní pozornost měla věnovat také citlivým a městským oblastem v rámci zeměpisné oblasti působnosti programu.
- (12) Výsledky všech akcí programu by měly být odpovídajícím způsobem šířeny, aby byla zajištěna publicita, průhlednost a výměna osvědčených postupů.
- (13) Během procesu výběru akcí a během jejich trvání je nezbytné zajistit, aby zvolená akce skutečně přispívala ke společné dopravní politice a nevedla, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže. Komise by proto měla vyhodnotit provádění obou programů. Nejpozději do 30. června 2007 by měla předložit hodnotící zprávu o výsledcích programu Marco Polo za období 2003–2006.
- (14) Akce by neměly vést, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže, zejména mezi druhy dopravy jinými než silniční doprava nebo v rámci jednotlivých alternativních druhů dopravy. Takovému zamezování narušování by měla být věnována zvláštní pozornost, aby tyto akce přispěly k převodu nákladní dopravy ze silnice na alternativní druhy dopravy namísto stažení nákladní dopravy ze současných služeb poskytovaných železnicí, pobřežní plavbou a vnitrozemskými vodními cestami.
- (15) Jelikož cíle programu Marco Polo II nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej vzhledem k oblasti působnosti programu může být lépe dosaženo 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 toho, co je nezbytné k dosažení uvedeného cíle.
- (16) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi⁽¹⁾.
- (17) Toto nařízení stanoví pro celou dobu trvání programu finanční krytí, které je pro rozpočtový orgán hlavní referenční hodnotou při ročním rozpočtovém procesu ve smyslu bodu 37 interinstitucionální dohody mezi Evropským parlamentem, Radou a Komisí o rozpočtové kázní a řádném finančním řízení⁽²⁾.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

(2) Úř. věst. C 139, 14.6.2006, s. 1.

- (18) V zájmu zabezpečení návaznosti a průhlednosti programu Marco Polo by měla být stanovena přechodná ustanovení týkající se smluv a postupu výběru akcí,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět

Toto nařízení zřizuje finanční nástroj (dále jen „program Marco Polo II“ nebo „program“), jehož cílem je omezit dopravní neprůjezdnosti, zlepšit vliv dopravního systému na životní prostředí a rozšířit intermodální dopravu a tím přispět k účinnému a udržitelnému dopravnímu systému s přidanou hodnotou na úrovni EU, bez negativního dopadu na hospodářskou, sociální nebo územní soudržnost. Tento program potrvá od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2013 s cílem dosáhnout na konci programu takový převod dopravy na pobřežní plavbu, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu nebo na kombinaci druhů dopravy s co nejkratšími silničními úseky, který činí podstatnou část očekávaného celkového ročního nárůstu v mezinárodní silniční nákladní dopravě, měřeno v tunokilometrech.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „akcí“ projekt, který je prováděný podniky a v systému silniční nákladní dopravy přispívá k omezování výskytu dopravních neprůjezdností nebo ke zlepšení vlivu systému dopravy na životní prostředí na území členských států nebo zúčastněných zemí; zprostředkující akce, akce k převodu na jiný druh dopravy a všeobecné vzdělávací akce mohou zahrnovat několik koordinovaných projektů;
- b) „zprostředkující akcí“ inovační akce zaměřená na překonání významných strukturálních překážek pro Společenství na trhu nákladní dopravy, jež narušují účinné fungování trhu, konkurenceschopnost pobřežní plavby, železniční nebo vnitrozemské vodní dopravy nebo účinnost přepravních řetězců využívajících těchto druhů dopravy, včetně úpravy nebo vytvoření pomocné infrastruktury; pro účely této definice se takovou strukturální překážkou rozumí každá překážka, která nevyplývá z prováděcích předpisů, je konkrétní, není dočasná a brání řádnému fungování řetězce nákladní přepravy;
- c) „akcí mořské dálnice“ inovační akce, jejímž přímým důsledkem je převod nákladů ze silnice na pobřežní plavbu nebo na kombinaci pobřežní plavby s jinými druhy dopravy s co nejkratšími silničními úseky; akce tohoto druhu mohou zahrnovat úpravy nebo vytvoření pomocné infrastruktury, která je nutná pro provádění velkoobjemové služby intermodální námořní přepravy s vysokou frekvencí a která zahrnuje, pokud možno, využívání druhů dopravy, které jsou nejšetrnější k životnímu prostředí, jako je například železniční a vnitrozemská vodní doprava pro vnitrozemskou nákladní dopravu a zajištění integrovaných služeb „z domu do domu“; začleněny by měly být, je-li to možné, rovněž zdroje nejvzdálenějších regionů;
- d) „akcí k převodu na jiný druh dopravy“ akce, jejímž přímým, měřitelným a okamžitým důsledkem je převod nákladů ze silnice na pobřežní plavbu, železnici, vnitrozemské vodní cesty nebo na kombinaci jednotlivých druhů dopravy s co nejkratšími silničními úseky a která není zprostředkující akcí; to případně zahrnuje akce, u kterých k převodu na jiný druh dopravy dochází v důsledku rozvoje existující služby; Komise prozkoumá možnost podpory projektů týkajících se pomocných infrastruktur;
- e) „akcí k zamezení dopravy“ inovační akce, jejímž důsledkem je začlenění dopravy do výrobní logistiky s cílem zabránit vysokému procentuálnímu podílu silniční nákladní dopravy, aniž by tím byly nepříznivě dotčeny výrobní kapacity nebo pracovní síly; akce tohoto typu mohou zahrnovat úpravy nebo vytvoření pomocné infrastruktury a zařízení;
- f) „všeobecnou vzdělávací akcí“ akce zaměřená na zlepšení spolupráce při strukturální optimalizaci pracovních metod a procesů v řetězci nákladní přepravy, přičemž se zohlední požadavky logistiky;
- g) „inovační akcí“ akce, která zahrnuje prvky, jež doposud na daném trhu neexistovaly;
- h) „pomocnou infrastrukturou“ infrastruktura, která je nezbytná a dostatečná pro dosažení cílů akcí, včetně zařízení pro nákladní a osobní dopravu;
- i) „doprovodným opatřením“ opatření, jehož cílem je připravit nebo podporovat současné nebo budoucí akce, mimo jiné činnosti související s šířením informací, sledování a vyhodnocování projektů a sběr a analýza statistických údajů; opatření zaměřená na obchodování s výrobky, procesy nebo službami, odbytové činnosti a propagace doprovodnými opatřeními nejsou;
- j) „přípravným opatřením“ opatření na přípravu zprostředkující akce, akce mořské dálnice nebo akce k zamezení dopravy, jako jsou technické, provozní nebo finanční studie proveditelnosti a zkoušky zařízení;

- k) „podnikem“ subjekt zabývající se hospodářskou činností bez ohledu na právní postavení subjektu a způsob jeho financování;
- l) „konsorciem“ sdružení alespoň dvou podniků, které společně uskutečňují akci a sdílejí riziko s ní spojené;
- m) „tunokilometrem“ přeprava jedné tuny nákladu nebo jejího objemového ekvivalentu na vzdálenost jednoho kilometru;
- n) „vozovým kilometrem“ přemístění naloženého nebo prázdného silničního nákladního vozidla na vzdálenost jednoho kilometru;
- o) „blízkou třetí zemí“ země, která není členem Evropské unie a která má společnou hranici s Evropskou unií nebo pobřeží u uzavřeného nebo polouzavřeného moře sousedícího s Evropskou unií.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Program zahrnuje akce:
 - a) týkající se území alespoň dvou členských států
nebo
 - b) týkající se území alespoň jednoho členského státu a území blízké třetí země.
2. Týká-li se akce území třetí země, pak výdaje vzniklé na území této země nejsou programem hrazeny, s výjimkou případů uvedených v odstavcích 3 a 4.
3. Program je otevřen účasti zemí kandidujících na přistoupení k Evropské unii. Účast se řídí podmínkami stanovenými v dohodách o přidružení uzavřených s těmito zeměmi a probíhá na základě pravidel stanovených v rozhodnutích vydaných Radou přidružení pro každou dotyčnou zemi.
4. Program je otevřen účasti členských států Evropského sdružení volného obchodu a Evropského hospodářského prostoru a blízkých třetích zemí, a to na základě dodatečných prostředků a v souladu s postupy dohodnutými s těmito zeměmi.

KAPITOLA II

ZPŮSOBILÍ ŽADATELÉ A AKCE

Článek 4

Způsobilí žadatelé

1. Akce jsou zpravidla předkládány konsorciem dvou nebo více podniků usazených alespoň ve dvou různých členských státech nebo alespoň v jednom členském státě a jedné blízké třetí

zemi, nebo je může v případě dopravního spojení s blízkou třetí zemí ve výjimečných případech předložit jediný podnik usazený v členském státě.

2. Podniky, které nejsou usazený v zúčastněné zemi uvedené v čl. 3 odst. 3 a 4, mohou být k projektu přidruženy, avšak nesmí být v rámci programu za žádných okolností financovány Společenstvím.

Článek 5

Způsobilé akce a podmínky financování

1. Způsobilé pro financování v rámci programu jsou tyto akce:

- a) zprostředkující akce; zvláštní pozornost si zaslouží zejména akce zaměřené na zlepšení synergie v oblastech železniční a vnitrozemské vodní dopravy a pobřežní plavby (včetně mořských dálnic) lepším využíváním stávajících infrastruktur;
- b) akce mořské dálnice; v rámci Evropské unie takové akce využívají transevropské sítě vymezené v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě⁽¹⁾;
- c) akce k převodu na jiný druh dopravy;
- d) akce k zamezení dopravy;
- e) všeobecné vzdělávací akce.

2. Konkrétní podmínky financování a další požadavky na různé akce jsou stanoveny v příloze I. Podmínky financování pomocných infrastruktur ve smyslu čl. 2 písm. h) jsou stanoveny v příloze II.

3. Finanční pomoc Společenství se zakládá na smlouvách sjednaných mezi Komisí a příjemcem. Podmínky těchto smluv se pokud možno snaží udržet finanční a administrativní zátěž na minimální úrovni, například usnadněním bankovních záruk, které jsou příznivé pro podnikání, předpokládaných na základě příslušných pravidel a předpisů, zejména nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 ze dne 25. června 2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství⁽²⁾, aby se dosáhlo co nejvyšší správní účinnosti a pružnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁾ Úř. věst. L 248, 16.9.2002, s. 1.

4. Aniž jsou dotčeny celkové cíle politiky uvedené v článku 1, roční priority ve výzvě k předkládání žádostí týkající se zprostředkujících akcí a všeobecných vzdělávacích akcí stanoví a případně přezkoumá Komise, které je nápomocen výbor uvedený v článku 10, postupem podle čl. 10 odst. 2.

Článek 6

Podrobná pravidla

Podrobná pravidla týkající se předkládání a výběru akcí v rámci programu se přijmou postupem podle čl. 10 odst. 2.

Článek 7

Státní podpora

Finanční pomoc Společenství pro akce, na něž se program vztahuje, nevyklučuje, aby těmto akcím byla poskytnuta státní podpora na celostátní, regionální nebo místní úrovni, je-li tato podpora slučitelná s pravidly pro státní podpory stanovenými Smlouvou a je-li v rámci úhrnných limitů stanovených v příloze I pro každý druh akce. Celková podpora poskytnutá ve formě státní podpory a finanční pomoci Společenství nepřekročí v případě pomocné infrastruktury 50 % způsobilých nákladů.

KAPITOLA III

PŘEDKLÁDÁNÍ A VÝBĚR AKCÍ

Článek 8

Předkládání akcí

Akce se předkládají Komisi v souladu s podrobnými pravidly vydanými podle článku 6. Podání musí obsahovat veškeré nezbytné informace, které Komisi umožní provést výběr v souladu s článkem 9.

Článek 9

Výběr akcí pro poskytnutí finanční pomoci

Komise vyhodnotí předložené akce. Při výběru akce pro poskytnutí finanční pomoci v rámci programu Komise zohlední:

- a) cíle uvedené v článku 1;
- b) podmínky stanovené v příloze I a případně v příloze II;

c) příspěvek akcí k omezení výskytu dopravních neprůjezdností;

d) relativní přínos akcí pro životní prostředí, včetně jejich příspěvku k omezení negativních účinků na životní prostředí způsobených pobřežní plavbou a železniční a vnitrozemskou vodní dopravou. Zvláštní pozornost bude věnována projektům, které jdou nad právně závazné environmentální požadavky;

e) celkovou udržitelnost akce.

Rozhodnutí o poskytnutí finanční pomoci se přijme postupem podle čl. 10 odst. 2.

Komise o svém rozhodnutí informuje příjemce.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 10

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.
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 11

Rozpočet

Finanční krytí na provádění programu Marco Polo II v období od 1. ledna 2007 do 31. prosince 2013 se stanoví na 400 milionů EUR ⁽¹⁾.

Roční rozpočtové položky schválí rozpočtový orgán v mezích finančního rámce.

Článek 12

Rezerva pro doprovodná opatření a vyhodnocení programu

Na doprovodná opatření a nezávislé vyhodnocení provádění článku 5 se vyčlení až 5 % rozpočtu stanoveného tímto nařízením.

⁽¹⁾ Tato částka je založena na údajích z roku 2004 a podléhá technickému přezkumu pro zohlednění inflace.

Článek 13

Ochrana finančních zájmů Evropských společenství

1. Při provádění akcí financovaných podle tohoto nařízení Komise zajistí, aby byly chráněny finanční zájmy Evropských společenství použitím preventivních opatření zaměřených proti podvodům, korupci a jiným nedovoleným činnostem, účinnými kontrolami a vymáháním neoprávněně vyplacených částek a v případě zjištění nesrovnalostí účinnými, přiměřenými a odrazujícími sankcemi, a to v souladu s nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95 ze dne 18. prosince 1995 o ochraně finančních zájmů Evropských společenství ⁽¹⁾, nařízením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem ⁽²⁾ a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) ⁽³⁾.

2. U akcí financovaných na základě tohoto nařízení se „nesrovnalostí“ uvedenou v článku 1 nařízení (ES, Euratom) č. 2988/95 rozumí jakékoli porušení právního předpisu Společenství nebo jakékoliv nesplnění smluvní povinnosti vyplývající z jednání nebo opomenutí hospodářského subjektu, v důsledku kterého je nebo by mohl být z důvodu neoprávněného výdaje poškozen souhrnný rozpočet Evropské unie nebo rozpočty jí spravované.

3. Smlouvy a dohody, jakož i dohody s dotčenými třetími zeměmi vyplývající z tohoto nařízení stanoví zejména dohled a finanční kontrolu prováděné Komisí nebo jí pověřeným zástupcem a auditu prováděné Účetním dvorem, a to podle potřeby i na místě.

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

Ve Štrasburku dne 24. října 2006.

Za Evropský parlament
předseda
J. BORRELL FONTELLES

Článek 14

Hodnocení

1. Alespoň dvakrát ročně Komise informuje výbor o finančním provádění programu a poskytne nejnovější informace o stavu všech akcí financovaných v rámci programu.

Komise provede průběžné i závěrečné hodnocení programu, aby bylo možné zhodnotit jeho přínos pro cíle dopravní politiky Společenství a efektivní využití rozpočtových prostředků.

2. Do 30. června 2007 Komise předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů hodnotící zprávu o výsledcích programu Marco Polo za období 2003–2006. Pokud ze zprávy vyplýne nutnost program Marco Polo II upravit, předloží Komise odpovídající návrhy.

Článek 15

Zrušení

Nařízení (ES) č. 1382/2003 se zrušuje s účinkem od 14. prosince 2006.

Smlouvy týkající se akcí založených na nařízení (ES) č. 1382/2003 se až do svého provozního a finančního uzavření nadále řídí uvedeným nařízením. Nařízením (ES) č. 1382/2003 se rovněž řídí celé hodnocení a výběr akcí pro rok 2006, a to i pokud tento proces skončí v roce 2007.

Článek 16

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 14. prosince 2006.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 312, 23.12.1995, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 292, 15.11.1996, s. 2.

⁽³⁾ Úř. věst. L 136, 31.5.1999, s. 1.

PŘÍLOHA I

Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
1. Podmínky financování	a) Zprostředkující akce dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce „mořské dálnice“ (MD) dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce k převodu na jiný druh dopravy dosáhne svých cílů nejdéle za 36 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce k zamezení dopravy dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Všeobecná vzdělávací akce povede ke zlepšení na trhu obchodních dopravních služeb, zejména podpoří nebo usnadní zamezení silniční nákladní dopravy nebo převod nákladní dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici a vnitrozemské vodní cesty, a to zlepšením spolupráce a sdílením know-how; bude trvat nejdéle 24 měsíců;
	b) zprostředkující akce má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o logistiku, technologii, metody, zařízení, výrobky, infrastrukturu nebo poskytované služby;	b) akce MD má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o logistiku, technologii, metody, zařízení, výrobky, infrastrukturu nebo poskytované služby; bude se zohledňovat také vysoká kvalita služeb, zjednodušené procesy a inspekce, splnění bezpečnostních norem, dobrý přístup do přístavů, účinná spojení ve vnitrozemí a pružné a účinné služby v přístavech;	b) akce k převodu na jiný druh dopravy nevede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soustavy na příslušných trzích, zejména mezi alternativními druhy dopravy a silniční dopravou nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;	b) akce k zamezení dopravy má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o začlenění výrobní logistiky do dopravní logistiky;	b) akce má na evropské úrovni inovační charakter;

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
	c) zprostředkující akce povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému převodu dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici či vnitrozemské vodní cesty;	c) cílem akce MD je podpořit velkoobjemové intermodální služby pobřežní plavby s vysokou frekvencí pro nákladní dopravu, včetně případné smíšené osobní a nákladní dopravy, nebo kombinaci pobřežní plavby s jinými druhy dopravy s co nejkratšími silničními úseky; akce by pokud možno měla zahrnovat služby integrované nákladní dopravy ve vnitrozemí po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách;	c) akce k převodu na jiný druh dopravy navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů;	c) cílem akce k zamezení dopravy je podpořit vyšší účinnost mezinárodní nákladní dopravy na evropských trzích, bez narušení ekonomického růstu, zaměřením se na úpravu výrobních nebo distribučních procesů, a tím dosáhnout kratších přepravních vzdáleností, vyšších faktorů ložnosti, snížení jízdy prázdných vozidel, snížení objemu nebo hmotnosti nebo jiného účinku vedoucího k významnému omezení silniční nákladní dopravy, aniž by byla negativně ovlivněna výrobní kapacita nebo pracovní síly;	c) 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;
	d) zprostředkující akce navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;	d) akce MD povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému převodu dopravy, vyššímu než předpokládaná míra růstu nákladní dopravy na silničních trasách, ze silnice na pobřežní plavbu a vnitrozemské vodní cesty nebo železnici;	d) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími osobami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.	d) akce k zamezení dopravy povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému zamezení dopravy nejméně ve výši 10 procent množství nákladu měřeného v tunokilometrech nebo vozových kilometrech;	d) všeobecně vzdělávací akce navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise 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;	e) akce MD navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;		e) akce k zamezení dopravy navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;	

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
	f) jestliže akce spoléhá na služby poskytované třetími osobami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.	f) akce MD 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) akce k zamezení dopravy nevede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi alternativními druhy dopravy a silniční dopravou;	
		g) jestliže akce MD spoléhá na služby poskytované třetími osobami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.		g) jestliže akce k zamezení dopravy spoléhá na služby poskytované třetími osobami, které nejsou účastníky konsorcia, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.	
2. Výše a rozsah financování	a) 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 a pomocné infrastruktury. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce;	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce MD je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce, včetně přípravných opatření a pomocné infrastruktury. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce;	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce;	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k zamezení dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce, včetně přípravných opatření, pomocné infrastruktury a zařízení. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce;	a) 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. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce;

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro akci, v souladu s dohodou o financování;	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro akci, v souladu s dohodou o financování;	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro akci, v souladu s dohodou o financování;	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro akci, v souladu s dohodou o financování;	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím;
				b) finanční pomoc Společenství na akce k zamezení dopravy nesmí být použita k podporování obchodní nebo výrobní činnosti, která nemá žádný přímý vztah k dopravě nebo distribuci;	
	b) podmínky financování pomocné infrastruktury jsou stanoveny v příloze II.	b) finanční pomoc Společenství, kromě přípravných opatření a pomocné infrastruktury, stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty je zpočátku stanovená na 1 EUR pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality projektu nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí;	b) finanční pomoc Společenství, kromě pomocné infrastruktury, stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty je zpočátku stanovená na 1 EUR pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality projektu nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí;	c) finanční pomoc Společenství, kromě přípravných opatření, pomocné infrastruktury a zařízení, je zpočátku stanovená na 1 EUR pro zamezení každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality projektu nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí;	b) podmínky financování pomocné infrastruktury: nepoužijí se.

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
		c) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství;	c) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství;	d) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství;	
		d) podmínky financování pomocné infrastruktury jsou stanoveny v příloze II.	d) podmínky financování pomocné infrastruktury, pokud jsou použitelné, jsou stanoveny v příloze II.	e) podmínky financování pomocné infrastruktury jsou stanoveny v příloze II.	
3. Forma a doba trvání dohody o financování	Finanční pomoc Společenství pro zprostředkující akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce MD je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce k převodu na jiný druh dopravy je poskytována na základě dohod o financování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 38 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce k zamezení dopravy je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro všeobecné vzdělávací akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 26 měsíců.
	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit za tuto nejdelší možnou dobu 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit za tuto nejdelší možnou dobu 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit za tuto nejdelší možnou dobu 38 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit za tuto nejdelší možnou dobu 62 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit za tuto nejdelší možnou dobu 26 měsíců.
4. Prahová hodnota smlouvy	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu zprostředkující akci je 2 000 000 EUR.	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci MD je 1,25 miliardy tunokilometrů nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, nebo orientační částka finanční pomoci vyjádřená v eurech, tedy 2 500 000 EUR.	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci k převodu na jiný druh dopravy je 250 milionů tunokilometrů nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, orientační částka finanční pomoci vyjádřená v eurech, tedy 500 000 EUR.	Minimální rámcová orientační hodnota příspěvku na jednu akci k zamezení dopravy je 500 milionů tunokilometrů nebo 25 milionů vozových kilometrů zamezené nákladní dopravy orientační částka finanční pomoci vyjádřená v eurech, tedy 1 000 000 EUR.	Minimální rámcová orientační hodnota příspěvku na jednu všeobecnou vzdělávací akci je 250 000 EUR.

Typ akce	A. Zprostředkující	B. Mořské dálnice	C. Převod na jiný druh dopravy	D. Zamezení dopravy	E. Všeobecné vzdělávání
	čl. 5 odst. 1 písm. a)	čl. 5 odst. 1 písm. b)	čl. 5 odst. 1 písm. c)	čl. 5 odst. 1 písm. d)	čl. 5 odst. 1 písm. e)
5. Šíření	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody zprostředkujících akcí a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody akcí MD a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	U akcí k převodu na jiný druh dopravy se nepředpokládají žádné zvláštní činnosti týkající se šíření.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody akcí k zamezení dopravy a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody všeobecných vzdělávacích akcí a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.

PŘÍLOHA II

PODMÍNKY FINANCOVÁNÍ POMOCNÉ INFRASTRUKTURY PODLE ČL. 2 PÍSM. h) A ČL. 5 Odst. 2

1. Pomocná infrastruktura je způsobilá pro financování v rámci programu, jsou-li splněny tyto podmínky:
 - a) akce vyžaduje práce na infrastruktuře pro včasné provedení dopravní služby, kterou se převádí silniční nákladní doprava na jiný druh dopravy nebo se zamezuje nákladní dopravě na silnici;
 - b) práce na infrastruktuře jsou dokončeny do 24 měsíců od zahájení akce;
 - c) dopravní služba nebo zamezení dopravy jsou zahájeny do tří měsíců od dokončení prací na infrastruktuře; u akcí k zamezení dopravy je navíc celkového dohodnutého zamezení dosaženo během doby trvání dohody o financování;
 - d) jsou dodrženy příslušné právní předpisy Společenství, zejména s ohledem na životní prostředí.
 2. Nejdelší možná doba trvání smluv uzavřených pro jednotlivé typy akcí uvedené v článku 5 může být prodloužena o dobu nezbytnou pro dokončení prací na infrastruktuře, ale v žádném případě nesmí celkově přesáhnout dobu 74 měsíců.
 3. Má-li být infrastruktura financována v rámci programu, je tím vyloučeno financování téže infrastruktury z jiných programů Společenství, zejména financování na základě rozhodnutí č. 1692/96/ES.
-