

32003R1382

L 196/1

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

2.8.2003

**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1382/2003 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
от 22 юли 2003 година**

**за предоставяне на европейска финансова помощ за подобряване на екологичните постижения в
системата на товарния транспорт (програма „Марко Поло“)**

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ⁽¹⁾,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽²⁾,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽³⁾,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ⁽⁴⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Европейският съвет, свикан в Гьотеборг на 15 и 16 юни 2001 г., декларира, че възстановяването на равновесието между различните видове транспорт е в центъра на стратегията за устойчиво развитие.
- (2) Ако не се предприеме никакво решително действие, до 2010 г. пътният товарен транспорт в Европа ще се увеличи с около 50 %. В резултат международните пътни товари ще се увеличат с около 12 милиарда тонкилометра годишно.
- (3) В своята Бяла книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за решения“ Комисията предложи да се вземат мерки, с помощта на които до 2010 г. да се възстановят пазарните дялове на различните видове транспорт на техните равнища от 1998 г. Този етап ще подготви въвеждането на нов баланс между различните видове транспорт от 2010 г.

⁽¹⁾ ОВ С 126 Е, 28.5.2002 г., стр. 354.

⁽²⁾ ОВ С 241, 7.10.2002 г., стр. 37.

⁽³⁾ ОВ С 278, 14.11.2002 г., стр. 15.

⁽⁴⁾ Становище на Европейския парламент от 24 септември 2002 г. (все още непубликувано в Официален вестник), Обща позиция на Съвета от 25 април 2003 г. (ОВ С 153 Е, 1.7.2003 г., стр. 252) и Решение на Европейския парламент от 3 юли 2003 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

- (4) Необходимо е да се разработи програма, наричана по-долу програма „Марко Поло“ или „програмата“, за да се намали насищането на пътната мрежа, да се подобрят екологичните постижения в системата на товарния транспорт в рамките на Общността и да се засили гъвкавостта в използването на различните видове транспорт, за да се създаде ефективна и устойчива транспортна система. За целта програмата следва да подпомага конкретни дейности в секторите на товарния транспорт, логистиката и другите съответни пазари. Тези дейности следва да допринесат за поддържане на установеното разпределение на товарите между различните видове транспорт на равнищата от 1998 г., като се положат усилия за прехвърлянето на цялото очаквано увеличение на международните пътни товари към морския транспорт на кратки разстояния, железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси.

- (5) Програмата „Марко Поло“ ще се характеризира с три вида дейности – първо, дейности по прехвърляне от един към друг вид транспорт, главно от пътен транспорт към морски транспорт на кратки разстояния, към железопътен транспорт и към вътрешен воден транспорт на такова количество товари, каквото позволяват съществуващите условия на пазара; второ, дейности с катализиращ ефект, променящи начина, по който се извършва непътният товарен транспорт в Общността; и трето, единно професионално обучение за повишаване на равнището на знанията в областта на логистиката на товарния транспорт и за стимулиране на използването на съвременни методи и процедури за сътрудничество на пазара на товарния транспорт.

- (6) Дейностите трябва да покриват територията на най-малко две страни. Ако тези две страни са държави-членки или други страни, участващи в програмата „Марко Поло“, съобразно условията, предвидени в настоящия регламент, програмата поема съответните разходи на участващите предприятия в границите, определени в настоящия регламент.

- (7) За да се отрази европейското измерение на дейността, следва да се насърчава сътрудничеството между предприятия, установени в различни страни, под формата на действащ консорциум.

- (8) Кандидатите следва да представят нови или при нужда – вече съществуващи проекти, които най-добре отговарят на актуалните потребности на пазара. Не е целесъобразно да се въвеждат ограничения по отношение на приемливостта на проектите, като се наложи изключително строго определение на приемливите дейности. По-специално гъвкавостта на Комисията, подпомогната от комитета, създаден съгласно член 12, параграф 1, при извършването на подбор на проектите, дава възможност да бъде оказана финансова помощ от Общността на ефективни проекти, които са под минималните индикативни прагове за помощи.
- (9) Има случаи, в които развитието на съществуваща услуга би донесло печалба, която да е най-малко равна от гледна точка на гъвкавостта в използването на различни видове транспорт, качеството, екологичните предимства и жизнеспособността на предприятието, на печалбата при внедряването на нова услуга, за която са необходими значителни разходи.
- (10) За да бъде прозрачна, обективна и ясно разграничена, помощта за прехвърляне на товари към други видове транспорт следва да се основава на намаляване на разходите на дружеството чрез използване на морски транспорт на кратки разстояния, железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт или на съчетаване на различни видове транспорт, заместващи пътният транспорт. Ето защо Комисията въведе индикативна сума на финансовата помощ, която възлиза на 1 EUR за всяко прехвърляне на 500 тонкилометра пътни товари.
- (11) Предвид значението, което се отдава, от една страна, на интернализацията на външните разходи, в частност за опазване на околната среда, в Бялата книга „Европейската транспортна политика до 2010 г. – време за решения“ и в изводите на Европейския съвет от Гьотеборг и от друга страна, на бързото развитие на пазара на транспорта, в бъдеще следва да се обърне внимание на методологията на интернализацията на външните разходи, редовното проучване на изменението на външните разходи и съответно при нужда да се предложи съответно изменение на индикативната сума на финансовата помощ.
- (12) Резултатите от дейностите с катализиращ ефект и дейността по съвместното професионално обучение следва да се разпространяват правилно, за да се осигурят възпроизводството, публичността и прозрачността.
- (13) При процедурата за подбор и по време на реализация на проекта следва да се следи одобрените кандидатури действително да допринасят за провеждане на европейската политика в областта на транспорта и да не водят до нарушаване на правилата за конкуренцията. Следователно Комисията следва да направи оценка относно прилагането на настоящия регламент. Най-късно до 31 декември 2006 г. тя следва да представи доклад за оценка на резултатите от програмата „Марко Поло“, към който при нужда да предложи предложение за изменение на настоящия регламент.
- (14) Тъй като целта на програмата „Марко Поло“ не може да бъде постигната напълно от държавите-членки и следователно може да бъде по-добре постигната на общностно равнище, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, определен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, определен в горепосочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (15) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент, се приемат в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. за определяне на процедурите за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията ⁽¹⁾.
- (16) В настоящия регламент, по смисъла на точка 33 от Междунституционалното споразумение от 6 май 1999 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина и подобряването на бюджетната процедура, се вписва референциална финансова сума за цялото времетраене на програмата, без това да се отразява на компетенциите на бюджетния орган, определени в Договора.
- (17) За да може финансирането по линия на настоящия регламент да се управлява по най-целесъобразен и бърз начин, настоящият регламент следва да влезе в сила възможно най-бързо след неговото приемане,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ЦЕЛ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБХВАТ

Член 1

Цел

Настоящият регламент си поставя за цел разработването на финансов инструмент, наричан по-долу програма „Марко Поло“ или „програмата“, за намаляване на насищането на пътната мрежа, подобряване на екологичните постижения на системата на транспорта и засилване на гъвкавостта при прехвърляне от един вид транспорт на друг, като по този начин се допринесе за установяване на ефективна и устойчива транспортна система през периода от 1 януари 2003 г. до 31 декември 2010 г., така че от сега до приключване на програмата онази част от международните пътни товари, която съответства на очакваното им годишно увеличение, изразено в тонкилометри, да бъде прехвърлена към морския транспорт на кратки разстояния, към железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси.

⁽¹⁾ ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

- а) „дейност“ означава проект, свързан с пазара на логистиката, изпълняван от предприятия, който допринася за намаляване на насищането на системата на пътния товарен транспорт и/или подобряване на екологичните постижения на системата на транспорта, като оптимизира транспорта към и от вътрешните транспортни мрежи на територията на държавите-членки;
- б) „дейност по прехвърляне към друг вид транспорт“ означава дейност, при която се извършва пряко и непосредствено пренасочване на пътни товари към морски транспорт на кратки разстояния, железопътен транспорт и вътрешен воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси, като тази дейност не е дейност с катализиращ ефект;
- в) „дейност с катализиращ ефект“ означава иновационна дейност с цел преодоляване на структурни пречки от европейско значение на пазара на товарния транспорт, които възпрепятстват ефективното функциониране на пазарите, конкурентноспособността на морския транспорт на кратки разстояния, железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт и/или ефективността на транспортните вериги, в които се използват тези видове транспорт; за целите на настоящото определение „структурна пазарна пречка“ означава всяка нерегламентирана, фактическа и невременна пречка, която възпира доброто функциониране на структурата на товарния транспорт;
- г) „съвместна дейност по професионалното обучение“ означава дейност за подобряване на сътрудничеството с цел структурно оптимизиране на методите на работа и на използваните процедури във веригата на товарния транспорт, като се имат предвид изискванията на логистиката;
- д) „съпътстваща мярка“ означава мярка с цел подготовка или подкрепа на настоящи или бъдещи дейности, в частност по разпространение, контрол и оценка на проекти, както и събиране и анализ на статистически мерки, мерки насочени към реализация на продукти, способности или услуги; маркетингът и промоцията на продажби не представляват „съпътстващи мерки“;
- е) „подготвителна мярка“ означава мярка за подготовка на дейност с катализиращ ефект, като проучвания за техническа, оперативна или финансова изпълнимост и тестовите за оборудване;
- ж) „консорциум“ означава обединение на две или повече предприятия, които са сключили договор за съвместно изпълнение на дадена дейност и разпределение на съответните рискове;
- з) „предприятие“ означава формация, която упражнява икономическа дейност, независимо от нейния правен статут и начин на финансиране;
- и) „спомогателна дейност“ означава дейност, необходима за осъществяване на целите на „дейност по прехвърляне към друг вид транспорт“ или на „дейност с катализиращ ефект“, която ѝ е подчинена;

- й) „тонкилометър“ означава превозването на един тон товари или еквивалента му като обем на разстояние от един километър;
- к) „близка трета страна“ означава страна, която не е членка на Европейския съюз или страна кандидатка за членство в Европейския съюз, която има обща граница с Европейския съюз или изглед към затворено или полузатворено море, граничещо с Европейския съюз.

Член 3

Обхват

1. Програмата „Марко Поло“ се прилага по отношение на дейностите по прехвърляне към друг вид транспорт, дейностите с катализиращ ефект и съвместните дейности за професионално обучение:

- а) на територията на най-малко две държави-членки, или
- б) на територията на най-малко една държава-членка и на една близка трета страна.

2. Когато дадена дейност включва територията на трета страна, разходите, които възникват на територията на тази страна, не се покриват от програмата, освен при обстоятелствата, посочени в параграфи 3 и 4.

3. Програмата е отворена за участие на страни кандидатки за членство в Европейския съюз. Участието на такива страни се ръководи от условията, предвидени в споразуменията за асоцииране, сключени с тези страни, и от правилата, предвидени в решението на Съвета за асоцииране на всяка засегната страна.

4. Програмата е отворена също така за участие на държави-членки на ЕАСТ и ЕИП на базата на допълнителни кредити в съответствие с процедурите, които се договарят със съответните страни,

ГЛАВА II

ПРИЕМЛИВИ КАНДИДАТИ И ДЕЙНОСТИ

Член 4

Приемливи кандидати

1. По общо правило проектите се представят от консорциум, съставен най-малко от две установени предприятия в най-малко две държави-членки или в една държава-членка и една близка трета страна.

2. Предприятията, които са установени извън Общността или извън една от участващите страни, посочени в член 3, параграфи 3 и 4, евентуално асоциирани към проекта, по никакъв начин не могат да получат общностно финансиране по линия на програмата.

Член 5

Дейности по прехвърляне към друг вид транспорт

1. За да подлежи на финансиране по линия на програмата, дейността по прехвърляне към друг вид транспорт, включително при нужда допълнително прехвърляне, предизвикано от развитието на съществуваща услуга, следва да отговаря на следните условия:

- а) очаква се дейността по прехвърляне към друг вид транспорт да доведе до действително, значимо, измеримо и устойчиво прехвърляне на пътни товари към морски транспорт на кратки разстояния, към железопътен транспорт и към вътрешен воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси;
- б) въз основа на реалистичен план за развитие дейността по прехвърляне към друг вид транспорт ще може да съществува самостоятелно след максимум 36 месеца финансиране от Общността;
- в) дейността по прехвърляне към друг вид транспорт не води до нарушаване на правилата на конкуренцията на съответните пазари, в частност между видовете транспорт, които са алтернативни на пътния транспорт и в рамките на всеки един от тях, в степен, която да противоречи на общия интерес;
- г) когато дейността налага използването на услуги от трети изпълнители, които не участват в консорциума, кандидатът представя доказателства, че процедурата по избора на съответните услуги е прозрачна, обективна и недискриминационна.

2. Финансовата помощ от Общността за дейността по прехвърляне към друг вид транспорт е ограничена до максимум 30 % от общата сума на необходимите разходи за осъществяване на дейността и произтичащи от нея. За тези разходи може да се получи финансова помощ от Общността дотолкова, доколкото са пряко свързани с провеждането на самата дейност. За разходите по спомагателните инфраструктури може да се получи финансова помощ от Общността, когато те са незначителни, а помощта не надхвърля 30 %. За направените разходи от датата на представяне на кандидатурата в рамките на процедурата по подбор може да се получи финансова помощ от Общността, при условие че самото общностно финансиране е окончателно одобрено. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускането на субсидии.

3. Финансовата помощ от Общността, визирана в параграф 2, определена от Комисията в зависимост от броя прехвърлени тонкилометри от пътния транспорт към морския транспорт на кратки разстояния, към железопътния транспорт и към вътрешния воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси, е определена, като начало, на 1 EUR за всяко прехвърляне на 500 тонкилометра пътни товари. Тази индикативна сума може да се уточни в зависимост от качеството на проекта или действителния ефект, свързан с опазването на околната среда.

В съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2, Комисията може да преразглежда, в зависимост от периодичността, която счита за необходима, развитието на елементите, на които се основава това изчисление, и при нужда да актуализира сумата на финансовата помощ от Общността.

4. За дейността по прехвърляне към друг вид транспорт се отпуска финансова помощ от Общността на базата на споразумение за отпускане на субсидии. По общо правило максималната валидност на тези споразумения е 38 месеца.

След изтичане на максималния срок от 38 месеца финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.

5. Минималният индикативен праг на дейността по прехвърляне към друг вид транспорт, която подлежи на субсидиране, възлиза на 250 милиона тонкилометра, прехвърлени към друг вид транспорт, или като се има предвид индикативната сума за евро от субсидията – на сумата от 500 000 EUR.

Член 6

Дейности с катализиращ ефект

1. За да подлежи на финансиране по линия на програмата, дейността с катализиращ ефект следва да отговаря на следните условия:

- а) дейността с катализиращ ефект да постигне набелязаните цели в максимален срок от 48 месеца и да остане жизнеспособна след този период, както е предвидено в разработения реалистичен план за развитие;
- б) дейността с катализиращ ефект да бъде иновационна в европейски мащаб по отношение на логистиката или на технологиите, методите, оборудването, произведените продукти или услуги;
- в) предвидено е дейността с катализиращ ефект да доведе до действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на пътни товари към морския транспорт на кратки разстояния, към железопътния транспорт и към вътрешния воден транспорт или към съчетаване на различни видове транспорт, при което пътните отсечки да са възможно най-къси. Дейността с катализиращ ефект води до намаляване на насищането на пътната мрежа, а не до прехвърляне между морския транспорт на кратки разстояния, железопътния транспорт и вътрешния воден транспорт;
- г) в реалистичния план за развитие на дейността с катализиращ ефект се определят конкретните етапи за постигане на набелязаните цели и се определят потребностите свързани с пилотната роля на Комисията;
- д) дейността с катализиращ ефект не води до нарушаване на правилата на конкуренцията на съответните пазари, в частност между видовете транспорт, които са алтернативни на пътния, и в рамките на всеки един от тях, в степен, която да противоречи на общия интерес;
- е) когато дейността налага използването на услуги от трети изпълнители, които не участват в консорциума, кандидатът предоставя доказателства, че процедурата по избора на съответните услуги е прозрачна, обективна и недискриминационна.

2. В рамките на целите, набелязани в Бялата книга на Комисията „Европейската транспортна политика до 2010 г. – време за решения“, дейностите с катализиращ ефект, които въвеждат нови понятия, като например „морска магистрала“, заслужават специално внимание.

За предпочитане е на пазара на транспорта дейностите с катализиращ ефект да използват трансевропейските мрежи по смисъла на Решение № 1692/96/ЕО ⁽¹⁾, или паневропейските транспортни коридори и зони.

3. Резултатите и методите на дейностите с катализиращ ефект се разпространяват, за да допринесат за постигането на целите на настоящия регламент.

4. Финансовата помощ от Общността за дейностите с катализиращ ефект е ограничена до 35 % от общата сума на необходимите разходи за реализирането на целите и произтичащи от него, включително подготвителните мерки. За тези разходи може да се получи финансова помощ от Общността до толкова, доколкото те са пряко свързани с провеждането на самата дейност. За направените разходи за спомагателни дейности, свързани с необходимата инфраструктура за осъществяването на целите на дейността, може да се получи финансова помощ от Общността, при условие че са незначителни, а помощта е до 35 %. За направените разходи от датата на представяне на кандидатурата, в рамките на процедурата по подбор, може да се получи финансова помощ от Общността, при условие че самото общностно финансиране е окончателно одобрено. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускането на субсидии.

5. За дейностите с катализиращ ефект се отпуска финансова помощ от Общността на базата на споразумение за отпускане на субсидии, включващо съответните разпоредби, свързани с пилотната роля и контрола. По общо правило максималната валидност на тези споразумения е 50 месеца.

След изтичане на максималния срок от петдесет месеца финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.

6. Приоритетните политически цели, които се взимат под внимание при процедурата по подбор на дейностите за подпомагане, са установени съобразно процедурата, посочена в член 12, параграф 2.

Комисията, подпомогната от комитета, създаден по силата на член 12, параграф 1, може да преразглежда периодично приоритетните политически цели.

7. Минималният индикативен праг за субсидиране на дейности с катализиращ ефект е 1,5 милиона EUR.

Член 7

Дейност по съвместното професионално обучение

1. За да подлежи на финансиране по линия на програмата, дейността по съвместно професионално обучение следва да отговаря на следните условия:

⁽¹⁾ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1. Решение, последно изменено с Решение № 1346/2001/ЕО (ОВ L 185, 6.7.2001 г., стр. 1).

- а) да доведе до подобряване на търговските услуги, които се предлагат на пазара, и времетраенето ѝ да не надхвърля 24 месеца;
- б) да бъде иновационна на европейско равнище;
- в) да не води до нарушаване на правилата на конкуренцията на съответните пазари, в частност между видовете транспорт, които са алтернативни на пътния, и в рамките на всеки един от тях, в степен, която да противоречи на общия интерес;
- г) за дейността по съвместно професионално обучение да бъде разработен реалистичен план, в който се уточняват конкретните етапи за постигане на набелязаните цели и се определят потребностите, свързани с ръководната роля на Комисията.

2. Резултатите и методите на дейността по съвместно професионално обучение се разпространяват, за да допринесат за постигането на целите на настоящия регламент.

3. Финансовата помощ от Общността за дейността по съвместно професионално обучение е ограничена до 50 % от общата сума на необходимите разходи за реализирането на целите и произтичащи от него. За тези разходи може да се получи финансова помощ от Общността до толкова, доколкото са пряко свързани с провеждането на самата дейност. За направените разходи от датата на или след представянето на кандидатурата, в рамките на процедурата по подбор, може да се получи финансова помощ от Общността, при условие че самото общностно финансиране е окончателно одобрено. Участието във финансирането на разходите за движими активи се подчинява на изискването те да се използват по време на финансовото подпомагане и главно в полза на дейността, съобразно договорените механизми в споразумението за отпускане на субсидии.

4. За дейността по съвместно професионално обучение се отпуска финансова помощ от Общността на базата на споразумение за отпускане на субсидии, включващо съответните разпоредби, свързани с пилотната роля и контрола. По общо правило максималната валидност на тези споразумения е 26 месеца.

След изтичане на максималния срок от 26 месеца финансовата помощ от Общността не подлежи на подновяване.

5. Приоритетните политически цели, които се взимат под внимание при процедурата по подбор на дейностите за подпомагане, се установяват в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2.

Комисията, подпомогната от комитета, създаден по силата на член 12, параграф 1, може да преразглежда периодично приоритетните политически цели.

6. Минималният индикативен праг на субсидиите за дейност по съвместно професионално обучение възлиза на 250 000 EUR.

Член 8

Подробни правила

Комисията разработва, съобразно процедурата, предвидена в член 12, параграф 2, правила за детайлизиране на процедурите, свързани с представянето на молбите, подбора, изпълнението, разпространението и специфичните изисквания към докладите и проверките на изпълнените дейности по линия на програмата.

Член 9

Държавни помощи

Финансовата помощ от Общността за дейностите, определени в програмата, не пречи на отпускането на държавна помощ на национално, областно или местно равнище за същите дейности дотолкова, доколкото тази помощ е съвместима с режима на държавното подпомагане, предвиден в Договора, и в границите, определени за всеки вид дейност съответно в член 5, параграф 2, член 6, параграф 4 и член 7, параграф 3.

ГЛАВА III

ПРЕДСТАВЯНЕ И ПОДБОР НА ДЕЙНОСТИТЕ

Член 10

Представяне на дейностите

Дейностите се представят на Комисията в съответствие с подробните правила, установени по силата на член 8. Представянето съдържа всички необходими елементи, за да може Комисията да извърши подбор в съответствие с член 11.

Член 11

Подбор на дейностите — отпускане на финансова помощ

Комисията оценява представените дейности. Тя взема решение по отпускането на финансова помощ съгласно настоящия регламент, като при подбора има предвид целта, посочена в член 1 и условията, посочени в членове 5, 6 или 7, в зависимост от случая. Подборът се извършва, като се вземат под внимание екологичните предимства на предложените дейности и техния принос за разтоварване на пътната мрежа. Това решение се взема в съответствие с процедурата, посочена в член 12, параграф 2.

Комисията информира бенефициентите и държавите-членки за своето решение.

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 12

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитет.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 22 юли 2003 година.

За Европейския парламент

Председател

P. COX

2. Когато се прави позоваване на настоящия параграф, се прилагат членове 4 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се имат предвид разпоредбите на член 8 от посоченото решение.

Периодът, предвиден в член 4, параграф 3 от Решение 1999/468/ЕО, се определя на три месеца.

3. Комитетът приема свой процедурен правилник.

Член 13

Бюджет

Финансовата рамка за изпълнението на програмата „Марко Поло“ за периода от 1 януари 2003 г. до 31 декември 2006 г. възлиза на 75 милиона EUR.

Годишните кредити се разрешават от бюджетния орган в рамките на финансовата перспектива.

Член 14

Резерви за съпътстващи мерки и оценка на програмата

Максимум 5 % от бюджета, предвиден в настоящия регламент, се заделят за съпътстващи мерки и независима оценка по прилагането на членове 5, 6 и 7.

Член 15

Оценка

1. Комисията информира комитета най-малко веднъж годишно за финансовите аспекти на изпълнението на програмата и представя актуален отчет за етапа на развитие на всички дейности, финансирани по линия на програмата.

2. Най-късно до 31 декември 2006 г. Комисията следва да представи на Европейския парламент, на Съвета, на Европейския икономически и социален комитет и на Комитета на регионите доклад за оценка на постигнатите резултати по програмата „Марко Поло“, като се имат предвид поставените цели, като при нужда представя и предложение за изменение на настоящия регламент.

Член 16

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

За Съвета

Председател

G. ALEMANNO