

32006R1692

24.11.2006.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 328/1

UREDBA (EZ) br. 1692/2006 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**od 24. listopada 2006.****o uspostavljanju drugog programa „Marco Polo” za dodjelu financijske pomoći Zajednice za poboljšanje okolišne učinkovitosti sustava prijevoza tereta (Marco Polo II) i stavljanje izvan snage Uredbe (EZ) br. 1382/2003****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov članak 71. stavak 1. i članak 80. stavak 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora ⁽¹⁾,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

u skladu s postupkom utvrđenim u članku 251. Ugovora ⁽²⁾,

budući da:

(1) Bijela knjiga Komisije o zajedničkoj prometnoj politici iz rujna 2001. naglašava razvoj intermodalnosti kao praktičnog i učinkovitog sredstva za postizanje uravnoteženog prometnog sustava, te kao ključne elemente te strategije predlaže ne samo razvoj morskih autocesta, visokokvalitetnih integriranih intermodalnih pomorskih opcija, već i intenzivnije korištenje željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim vodnim putovima. Europsko vijeće je na sastanku u Göteborgu 15. i 16. lipnja 2001. izjavilo da je balansiranje između pojedinih vrsta prijevoza bit strategije održivog razvoja. Europsko vijeće je nadalje na zasjedanju u Barceloni 15. i 16. ožujka 2002. naglasilo potrebu za smanjenje prometnih zagušenja u uskim grlima u više regija, posebno u Alpama, Pirinejima i na Baltičkom moru - što ukazuje da su linije morskih autocesta sastavni i značajni dio transeuropske prometne

mreže. Tržišno usmjeren program financiranja intermodalnosti središnji je instrument daljnjeg razvoja intermodalnosti koji bi posebno podupirao uspostavljanje morskih autocesta te, između ostalog, osigurao bolju gospodarsku, socijalnu i teritorijalnu koheziju i poboljšanje željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim vodnim putovima.

(2) Ako se ne poduzmu odlučne mjere, ukupni cestovni prijevoz tereta u Europi će do 2013. godine porasti za više od 60 %. Posljedica toga bila bi da se u 25 država članica Europske unije međunarodni cestovni prijevoz tereta u razdoblju od 2007. do 2013. prema procjenama povećao za 20,5 milijarda tona godišnje, s negativnim posljedicama u smislu dodatnih troškova cestovne infrastrukture, nesreća, prometnih zagušenja, lokalnog i globalnog onečišćenja, pouzdanosti nabavnog lanca i logističkih procesa te štete u okolišu.

(3) Da bi se uspješno nosili s povećanjem cestovnog prijevoza tereta, treba u još većoj mjeri nego do sada koristiti priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima te poticati daljnje snažne inicijative sektora prijevoza i logistike, na primjer razvoj tehničkih inovacija u području prijevoznih sredstava, kako bi se smanjila prometna zagušenja.

(4) Program uspostavljen Uredbom (EZ) br. 1382/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. srpnja 2003. o dodjeli financijske pomoći Zajednice za poboljšanje okolišne učinkovitosti sustava prijevoza tereta (program Marco Polo) ⁽³⁾ stoga bi trebalo poboljšati novim mjerama s ciljem realnog smanjenja opterećenja međunarodnog cestovnog prometa. Komisija je zato predložila osnažen program, dalje u tekstu „Program Marco Polo II” ili „Program”, kojim bi se povećala intermodalnost, smanjila prometna zagušenja i poboljšala okolišna učinkovitost sustava prijevoza tereta unutar Zajednice. Za dostizanje toga cilja, Program treba poduprijeti novim mjerama u prijevozu tereta, logistici i drugim bitnim

⁽¹⁾ SL C 234, 22.9.2005., str. 19.

⁽²⁾ Mišljenje Europskog parlamenta od 17. svibnja 2006. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 12. listopada 2006.

⁽³⁾ SL L 196, 2.8.2003., str. 1. Uredba kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 788/2004 (SL L 138, 30.4.2004., str. 17.).

- područjima i pritom uzimati u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća (MSP). Mora pomoći u preusmjerenju barem očekivanog ukupnog porasta u međunarodnom teretnom cestovnom prijevozu, ali po mogućnosti i više od toga, na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima ili na kombinaciju vrsta prijevoza u kojem su cestovne sekvence što kraće. Program Marco Polo uspostavljen Uredbom (EZ) br. 1382/2003 treba stoga zamijeniti.
- (5) Program Marco Polo II sadrži različite vrste aktivnosti koje bi trebale doprinijeti mjerljivoj i održivoj promjeni načina prijevoza i boljoj suradnji na intermodalnom tržištu. Nadalje, aktivnosti u okviru programa Marco Polo II trebale bi također doprinijeti realnom smanjenju opterećenja međunarodnog cestovnog prijevoza tereta.
- (6) S obzirom na geografsku primjenu, aktivnosti financirane iz programa Marco Polo II trebale bi biti međunarodne. Kako bi se postigla europska dimenzija aktivnosti, projekte bi trebala predložiti poduzeća s poslovnim nastanom u različitim državama u obliku konzorcija koji predlažu aktivnost. Pravne osobe s javnim ovlastima trebale bi biti ovlaštene sudjelovati u tim konzorcijima ako obavljaju gospodarske djelatnosti, u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvom.
- (7) Podnositelji prijedloga trebali bi moći predložiti nove ili, prema potrebi, postojeće projekte koji najbolje odgovaraju trenutnim potrebama tržišta. Odgovarajuće projekte, posebno one koji uzimaju u obzir potrebe malih i srednjih poduzeća, ne bi trebalo obeshrabrivati prestrogom definicijom prihvatljivih aktivnosti.
- (8) U nekim su slučajevima koristi od razvoja postojećih usluga s obzirom na dodatnu promjenu načina prijevoza, kvalitetu i ekološku prednost i prednosti sa stajališta održivosti barem jednake koristima od pokretanja nove usluge koja uključuje znatne troškove.
- (9) Radi transparentnosti, objektivnosti i razgraničenosti bi se, primjerice, pomoć za pokretanje aktivnosti promjene načina prijevoza trebala temeljiti na smanjenju troškova za društvo do kojeg bi dovelo korištenje priobalne plovidbe, željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima umjesto isključivo cestovnog prijevoza. U tu bi se svrhu ovom Uredbom trebao odrediti indikativan iznos financijske pomoći s obzirom na tonu po kilometru preusmjerenog cestovnog prijevoza.
- (10) Financijska pomoć Zajednice na temelju preusmjerenog prijevoza, izraženog u tonama po kilometru, s cesta na priobalnu plovidbu, željezničke i unutarnje plovne putove ili na temelju izbjegnute tone po kilometru ili izbjegnutog vozila po kilometru, trebala bi biti prilagodljiva tako da nagrađuje visoko kvalitetne projekte ili projekte koji donose stvarnu korist za okoliš.
- (11) Pri dodjeli sredstava trebalo bi posvetiti posebnu pozornost osjetljivim i urbanim područjima unutar geografskog područja primjene programa.
- (12) Rezultate svih aktivnosti programa treba primjereno objaviti kako bi se osigurala dostupnost javnosti, transparentnost i razmjena najboljih praksa.
- (13) Tijekom postupka odabira i tijekom trajanja aktivnosti potrebno je osigurati da odabrane aktivnosti pružaju stvaran doprinos zajedničkoj prometnoj politici i da ne uzrokuju narušavanje tržišnog natjecanja u suprotnosti sa zajedničkim interesom. Komisija bi stoga trebala ocijeniti provedbu oba programa. Ona treba najkasnije do 30. lipnja 2007. podnijeti izvješće o procjeni rezultata programa Marco Polo za razdoblje od 2003. do 2006. godine.
- (14) Aktivnosti ne bi smjele uzrokovati narušavanje tržišnog natjecanja, posebno između vrsta prijevoza osim cestovnog prijevoza ili unutar svake alternativne vrste prijevoza, do mjere protivne zajedničkom interesu. Posebnu pažnju trebalo bi usmjeriti sprečavanju takvih poremećaja tako da aktivnosti doprinosu preusmjerenju prijevoza tereta s cesta na alternativne putove, a ne povlačenju tereta iz željezničkog prijevoza, priobalne plovidbe i prijevoza unutarnjim plovnim putovima.
- (15) Budući da države članice cilj programa Marco Polo II ne mogu postići u zadovoljavajućoj mjeri te ga se zbog njegova opsega bolje može postići na razini Zajednice, Zajednica može usvojiti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti iz članka 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti iz tog članka ova Uredba ne prelazi okvire koji su potrebni za postizanje navedenog cilja.
- (16) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe treba usvojiti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji⁽¹⁾.
- (17) Ovom se Uredbom za čitavo razdoblje trajanja programa utvrđuje financijska omotnica koja za proračunsko tijelo u godišnjem proračunskom postupku predstavlja primarni referentni okvir u smislu točke 37. Međuinstitucionalnog sporazuma između Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije o proračunskoj disciplini i zdravom financijskom upravljanju⁽²⁾.

(1) SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Uredba kako je zadnje izmijenjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

(2) SL C 139, 14.6.2006., str. 1.

- (18) Kako bi se osigurali kontinuitet i transparentnost Programa Marco Polo, treba utvrditi prijelazne odredbe u vezi ugovora i postupka odabira,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

Članak 1.

Predmet

Ovom se Uredbom uspostavlja financijski instrument, dalje u tekstu „Program Marco Polo II” ili „Program” čiji je cilj smanjenje cestovnih zagušenja, poboljšanje okolišne učinkovitosti prometnog sustava i poticanje intermodalnog prometa, čime bi se doprinijelo učinkovitom i održivom prometnom sustavu koji pruža EU-u dodatnu vrijednost bez negativnog učinka na gospodarsku, socijalnu ili teritorijalnu koheziju. Program traje od 1. siječnja 2007. do 31. prosinca 2013. s ciljem da se do kraja Programa postigne preusmjeravanje prometa, što je značajan dio očekivanog ukupnog godišnjeg povećanja međunarodnog prijevoza tereta, mjenog u tonama po kilometru, na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnicama ili na kombinaciju vrsta prijevoza u kojoj su cestovne dionice što kraće.

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „aktivnost” znači svaki projekt koji provode poduzeća, a koji doprinosi smanjenju zagušenja sustava cestovnog prijevoza tereta i/ili poboljšanju okolišne učinkovitosti prometnog sustava na državnim područjima država članica ili zemalja sudionica; katalizatorske aktivnosti, aktivnosti promjene vrsta prijevoza i aktivnosti zajedničkog učenja mogu obuhvaćati više usklađenih projekata;
- (b) „katalizatorska aktivnost” znači bilo koja inovativna aktivnost s ciljem prevladavanja značajnih strukturalnih zapreka relevantnih za Zajednicu na tržištu prijevoza tereta koje ometaju djelotvorno funkcioniranje tržišta, kompetitivnost priobalne plovidbe, željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnicama i/ili djelotvornost prometnih lanaca koji koriste te vrste prijevoza, uključujući izmjenu ili uspostavljanje pomoćne infrastrukture; za potrebe ove definicije, takve strukturalne zapreke znače svaku neregulirano, stvarnu i trajnu smetnju pravilnom funkcioniranju lanca prijevoza tereta;
- (c) „aktivnost za morske autoceste” znači bilo koja inovativna aktivnost kojom se teret s cestovnog prometa neposredno preusmjerava na priobalnu plovidbu ili kombinaciju priobalne plovidbe i drugih vrsta prijevoza u kojem su cestovne dionice što kraće; aktivnosti ove vrste mogu obuhvaćati izmjenu ili uspostavljanje pomoćne infrastrukture potrebne za pružanje vrlo opsežnih i frekventnih usluga intermodalnog pomorskog prometa, koje po mogućnosti uključuju korištenje vrsta prijevoza koji su najprihvatljiviji za okoliš, kao što je prijevoz unutarnjim plovnicama i željeznički prijevoz za unutarnji teretni prijevoz te integrirane usluge „od vrata do vrata”; ako je moguće, treba uključiti i resurse najudaljenijih regija;
- (d) „aktivnost promjene vrste prijevoza” znači bilo koja aktivnost kojom se neposredno, mjerljivo, značajno i trenutačno prijevoz tereta preusmjerava s ceste na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnicama ili na kombinaciju vrsta prijevoza u kojoj su cestovne dionice što kraće, a da to nije katalizatorska aktivnost; ona uključuje, prema potrebi, aktivnosti u kojima je promjena vrste prijevoza moguća zbog razvoja postojeće usluge; Komisija treba proučiti mogućnost potpore projektima pomoćne infrastrukture;
- (e) „aktivnost izbjegavanja prometa” znači bilo koja inovativna aktivnost koja integrira prijevoz u proizvodnu logistiku kako bi se izbjegao visok postotak prijevoza tereta cestama bez negativnog utjecaja na rezultat proizvodnje ili radnu snagu; aktivnosti ove vrste mogu obuhvaćati izmjenu ili uspostavljanje pomoćne infrastrukture i opreme;
- (f) „aktivnost zajedničkog učenja” znači bilo koja aktivnost usmjerena na poboljšanje suradnje radi strukturalnog optimiziranja radnih metoda i postupaka u lancu prijevoza tereta, uzimajući u obzir potrebe logistike;
- (g) „inovativna aktivnost” znači bilo koja aktivnost koja sadržava elemente koji dosad nisu postojali na danom tržištu;
- (h) „pomoćna infrastruktura” znači nužna i dostatna infrastruktura za postizanje ciljeva aktivnosti, uključujući objekte namijenjene putnicima i teretu;
- (i) „prateća mjera” znači bilo koja mjera kojom se nastoji pripremiti ili podržati tekuće ili buduće aktivnosti, uključujući aktivnosti širenja informacija, praćenja i evaluacije projekata te prikupljanje i analizu statističkih podataka; mjere komercijalizacije proizvoda, procesa ili usluga, marketinške aktivnosti i promidžba nisu prateće mjere;
- (j) „pripremna mjera” znači bilo koja mjera pripreme za katalizatorske aktivnosti, aktivnosti za morske autoceste ili aktivnosti izbjegavanja prometa, kao što su tehničke, operativne ili financijske studije izvedivosti i testiranja opreme;

- (k) „poduzeće” znači svaki subjekt koji obavlja gospodarsku djelatnost, bez obzira na pravni položaj subjekta i način njegovog financiranja;
- (l) „konzorcij” znači svaki dogovor kojim najmanje dva poduzeća zajedno izvode i dijele rizik povezan s nekom aktivnošću;
- (m) „tona po kilometru” znači prijevoz jedne tone tereta ili njezinog volumetričkog ekvivalenta na udaljenosti od jednog kilometra;
- (n) „vozilo po kilometru” znači kretanje tovarnog kamiona, natovarenog ili praznog, na udaljenosti od jednog kilometra;
- (o) „bliska treća zemlja” znači bilo koja zemlja koja nije članica Europske unije, a koja ima zajedničku granicu s Europskom unijom ili koja ima obalnu crtu na zatvorenom ili poluzatvorenom moru susjednom Europskoj uniji.

Članak 3.

Područje primjene

1. Program obuhvaća aktivnosti:
 - (a) koje obuhvaćaju državno područje barem dviju država članica;

ili

 - (b) koje obuhvaćaju državno područje barem jedne države članice i državno područje bliske treće zemlje.
2. Ako aktivnost obuhvaća državno područje treće zemlje, troškovi koji se pojave na državnom području te zemlje neće biti obuhvaćeni Programom, osim u okolnostima određenima u stavcima 3. i 4.
3. Program je otvoren za sudjelovanje zemljama kandidatkinjama za pristupanje Europskoj uniji. Sudjelovanje se regulira uvjetima utvrđenima u Sporazumima o pridruživanju s tim zemljama i na temelju pravila utvrđenih Odlukom Vijeća za pridruživanje za svaku dotičnu zemlju.
4. Program je otvoren i za sudjelovanje zemalja članica EFTA-e i EGP-a te bliskih trećih zemalja na temelju dodatnih izdvajanja u skladu s postupcima ugovorenima s tim zemljama.

POGLAVLJE II.

PRIHVATLJIVI PODNOSITELJI PRIJEDLOGA I AKTIVNOSTI

Članak 4.

Prihvatljivi podnositelji prijedloga

1. Aktivnosti predlažu konzorciji dvaju ili više poduzeća s poslovnim nastanom u barem dvije različite države članice ili

barem jednoj državi članici i jednoj bliskoj trećoj zemlji, ili ih u slučaju prometne povezanosti s bliskom trećom zemljom u iznimnim slučajevima predlaže jedno poduzeće s poslovnim nastanom u državi članici.

2. Poduzeća s poslovnim nastanom izvan zemalja sudionica iz članka 3. stavaka 3. i 4. mogu biti povezana projektom, ali ne smiju ni pod kojim okolnostima primati financijska sredstva Zajednice u sklopu Programa.

Članak 5.

Prihvatljive aktivnosti i uvjeti financiranja

1. Za financiranje u okviru Programa prihvatljive su sljedeće aktivnosti:

- (a) katalizatorske aktivnosti; aktivnosti namijenjene poboljšanju sinergija u željezničkom sektoru, sektorima unutarnje plovidbe i priobalne plovidbe, uključujući morske autoceste, pomoću učinkovitijeg korištenja postojeće infrastrukture, posebno zaslužuju posebnu pozornost;
- (b) aktivnosti za morske autoceste; unutar Europske unije takve aktivnosti provode transeuropske mreže utvrđene Odlukom br. 1692/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. srpnja 1996. o smjernicama Zajednice za razvoj transeuropske prometne mreže ⁽¹⁾;
- (c) aktivnosti promjene vrste prijevoza;
- (d) aktivnosti izbjegavanja prometa;
- (e) aktivnosti zajedničkog učenja.

2. Posebni uvjeti financiranja i drugi uvjeti za različite aktivnosti utvrđeni su u Prilogu I. Uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture u smislu članka 2. točke (h) utvrđeni su u Prilogu II.

3. Financijska pomoć Zajednice temelji se na ugovorima o čijim uvjetima pregovaraju Komisija i korisnik. Uvjetima tih ugovora financijsko i administrativno opterećenje koliko god je to moguće održava se na minimalnoj razini, primjerice jednostavnijim pristupom bankovnim garancijama povoljnijima na gospodarstvo, kako su predviđene važećim pravilima i propisima, posebno Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 1605/2002 od 25. lipnja 2002. o Financijskoj uredbi koja se primjenjuje na opći proračun Europskih zajednica ⁽²⁾, kako bi postigli maksimalnu administrativnu učinkovitost i fleksibilnost.

⁽¹⁾ SL L 228, 9.9.1996., str. 1. Odluka kako je zadnje izmijenjena Odlukom br. 884/2004/EZ (SL L 167, 30.4.2004., str. 1., kako je ispravljena u SL L 201, 7.6.2004., str. 1.).

⁽²⁾ SL L 248, 16.9.2002., str. 1.

4. Ne dovodeći u pitanje opće ciljeve politike iz članka 1., utvrđuju se godišnji prioriteti u pozivu na podnošenje prijedloga u vezi katalizatorskih aktivnosti i aktivnosti zajedničkog učenja, koje Komisija prema potrebi razmatra uz pomoć Odbora iz članka 10. i u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2.

Članak 6.

Detaljna pravila

Detaljna pravila u vezi s podnošenjem prijedloga i odabirom aktivnosti u okviru programa usvajaju se u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2.

Članak 7.

Državna potpora

Financijska pomoć Zajednice za aktivnosti utvrđene Programom ne isključuje mogućnost da se tim aktivnostima dodjeli državna potpora na nacionalnoj, regionalnoj ili lokalnoj razini ako je takva potpora u skladu s odredbama o državnoj potpori utvrđenima Ugovorom i unutar ograničenja utvrđenih za svaku vrstu aktivnosti iz Priloga I. Ukupna pomoć koja se dodjeljuje u obliku državne potpore i financijske pomoći Zajednice u vezi s pomoćnom infrastrukturom ne smije prelaziti 50 % prihvatljivih troškova.

POGLAVLJE III.

PODNOŠENJE PRIJEDLOGA I ODABIR AKTIVNOSTI

Članak 8.

Predlaganje aktivnosti

Aktivnosti se predlažu Komisiji u skladu s detaljnim pravilima iz članka 6. Prijedlozi moraju sadržavati sve podatke potrebne kako bi se Komisiji omogućio odabir u skladu s člankom 9.

Članak 9.

Odabir aktivnosti za financijsku pomoć

Predložene aktivnosti ocjenjuje Komisija. Pri odabiru aktivnosti koje bi primale financijsku pomoć iz Programa, Komisija uzima u obzir sljedeće:

- (a) ciljeve iz članka 1.;
- (b) uvjete utvrđene u prilogima I. i II., kako je primjereno;
- (c) doprinos aktivnosti smanjenju zagušenja cesta;

(d) relativne koristi koje aktivnosti imaju za okoliš, uključujući njihov doprinos smanjenju negativnih utjecaja na okoliš od priobalne plovidbe, željezničkog prijevoza i prijevoza unutarnjim plovnim putovima. Posebna se pozornost posvećuje projektima koji nadilaze zakonski obvezujuće zahtjeve zaštite okoliša;

(e) sveukupnu održivost aktivnosti.

Odluka o dodjeli financijske pomoći donosi se u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2.

O svojoj odluci Komisija obavještuje korisnike.

POGLAVLJE IV.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 10.

Odbor

1. Komisiji pomaže Odbor.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak, primjenjuju se članci 4. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.

Razdoblje utvrđeno u članku 4. stavku 3. Odluke 1999/468/EZ je tri mjeseca.

3. Odbor usvaja svoj poslovnik.

Članak 11.

Proračun

Financijska omotnica za provedbu Programa Marco Polo II za razdoblje od 1. siječnja 2007. do 31. prosinca 2013. iznosi 450 milijuna EUR.

Godišnja sredstva odobrava proračunsko tijelo unutar granica financijskog okvira.

Članak 12.

Pričuva za prateće mjere i evaluaciju programa

Do 5 % proračuna predviđenog ovom Uredbom stavlja se na stranu za prateće mjere i nezavisnu evaluaciju provedbe članka 5.

Članak 13.

Zaštita financijskih interesa Europskih zajednica

1. Pri provođenju aktivnosti financiranih na temelju ove Uredbe Komisija brine o zaštiti financijskih interesa Europskih zajednica primjenom preventivnih mjera protiv prijevare, korupcije i ostalih protuzakonitih aktivnosti, uz učinkovite provjere i povrat svih neispravno plaćenih iznosa te, u slučaju otkrivanja nepravilnosti, kroz učinkovite, razmjerne i odvraćajuće kazne, u skladu s Uredbom Vijeća (EZ, Euratom) br. 2988/95 od 18. prosinca 1995. o zaštiti financijskih interesa Europskih zajednica ⁽¹⁾, Uredbom Vijeća (Euratom, EZ) br. 2185/96 od 11. studenoga 1996. o provjerama i inspekcijama na terenu koje provodi Komisija s ciljem zaštite financijskih interesa Europskih zajednica od prijevara i ostalih nepravilnosti ⁽²⁾, te Uredbom (EZ) br. 1073/1999 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. svibnja 1999. o istragama koje provodi Europski ured za borbu protiv prijevara (OLAF) ⁽³⁾.

2. Za aktivnosti financirane na temelju ove Uredbe, pojam nepravilnosti iz članka 1. Uredbe (EZ, Euratom) br. 2988/95 znači bilo kakvo kršenje odredaba prava Zajednice ili bilo kakva povreda ugovornih obveza koje je posljedica djelovanja ili propuštanja djelovanja gospodarskog subjekta, a koje zbog neopravdane stavke rashoda šteti ili bi moglo naštetiti općem proračunu Europske unije ili proračunima kojima upravlja.

3. Ugovorima i sporazumima kao i sporazumima s trećim zemljama sudionicama koji proizlaze iz ove Uredbe predviđa se posebno nadzor i financijska kontrola od strane Komisije ili bilo kojeg predstavnika kojeg ona ovlasti te revizija od strane Revizorskog suda, prema potrebi na licu mjesta.

Članak 14.

Evaluacija

1. Najmanje dvaput godišnje Komisija obavješćuje Odbor o financijskom izvršenju Programa i dostavlja najnovije podatke o stanju svih aktivnosti koje se financiraju iz Programa.

Komisija evaluaciju provodi u sredini i na kraju Programa kako bi ocijenila njegov doprinos ciljevima prometne politike Zajednice i učinkovito korištenje sredstava.

2. Izvješće o evaluaciji rezultata Programa Marco Polo II za razdoblje od 2003. do 2006. Komisija dostavlja Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija do 30. lipnja 2007. Ako izvješće pokaže da Program Marco Polo II treba prilagoditi, Komisija u skladu s tim podnosi prijedloge.

Članak 15.

Stavljanje izvan snage

Uredba (EZ) br. 1382/2003 ovime se stavlja izvan snage s učinkom od 14. prosinca 2006.

Ugovore koji se odnose na aktivnosti u okviru Uredbe (EZ) br. 1382/2003, dok se operativno i financijski ne završe, nastavlja se ravnati prema propisima iz navedene Uredbe. Uredba (EZ) br. 1382/2003 isto tako uređuje i cijeli postupak evaluacije i odabira za 2006. godinu, čak i ako se taj postupak okonča u 2007. godini.

Članak 16.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu 14. prosinca 2006.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu 24. listopada 2006.

Za Europski parlament
Predsjednik
J. BORELL FONTELLES

Za Vijeće
Predsjednica
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ SL L 312, 23.12.1995., str. 1.

⁽²⁾ SL L 292, 15.11.1996., str. 2.

⁽³⁾ SL L 136, 31.5.1999., str. 1.

Uvjeti financiranja i zahtjevi u skladu s člankom 5. stavkom 2.

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
1. Uvjeti financiranja	<p>(a) katalizatorska aktivnost postići će svoje ciljeve unutar razdoblja od najviše 60 mjeseci i održati se nakon tog razdoblja, kako je predviđeno u realističnom poslovnom planu;</p> <p>(b) katalizatorska aktivnost je inovativna na europskoj razini u pogledu logistike, tehnologije, metoda, opreme, proizvoda, infrastrukture ili pruženih usluga;</p>	<p>(a) aktivnost za morske autoceste postići će svoje ciljeve unutar razdoblja od najviše 60 mjeseci, i održati se nakon tog razdoblja kako je predviđeno u realističnom poslovnom planu;</p> <p>(b) aktivnost za morske autoceste je inovativna na europskoj razini u pogledu logistike, tehnologije, metoda, opreme, proizvoda, infrastrukture ili pruženih usluga; uzima se u obzir i visoka kvaliteta usluge, pojednostavljeni postupci i nadzor, ispunjavanje standarda zaštite i sigurnosti, neometan pristup lukama, učinkovita povezanost s unutrašnjošću, te fleksibilne i učinkovite lučke usluge;</p>	<p>(a) aktivnost promjene vrste prijevoza postići će svoje ciljeve unutar razdoblja od najviše 36 mjeseci, i održati se nakon tog razdoblja, kako je predviđeno u realističnom poslovnom planu;</p> <p>(b) aktivnost promjene vrste prijevoza ne smije narušiti tržišno natjecanje na relevantnim tržištima, posebno između vrsta prijevoza alternativnih cestovnom prijevozu ili u okviru svake pojedine vrste, u mjeri koja je u suprotnosti zajedničkim interesima;</p>	<p>(a) aktivnost izbjegavanja prometa postići će svoje ciljeve unutar razdoblja od najviše 60 mjeseci, i održati se nakon tog razdoblja, kako je predviđeno u realističnom poslovnom planu;</p> <p>(b) aktivnost izbjegavanja prometa inovativna je na europskoj razini u pogledu uključenja proizvodne logistike u transportnu logistiku;</p>	<p>(a) aktivnost zajedničkog učenja dovest će do poboljšanja komercijalnih usluga na tržištu, te posebno pospješiti i/ili olakšati izbjegavanje cestovnog prometa ili preusmjeravanja prijevoza s cesta na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima, putem poboljšane suradnje i izmjene iskustava; trajat će najviše 24 mjeseca;</p> <p>(b) aktivnost je inovativna na europskoj razini;</p>

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
	(c) od katalizatorske aktivnosti očekuje se da će dovesti do realnog, mjerljivog i održivog preusmjeravanja prijevoza s cesta na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnicama;	(c) cilj aktivnosti za morske autoceste je poticanje vrlo opsežnih i frekventnih intermodalnih usluga prijevoza tereta priobalnom plovidbom, koje uključuju kombinirane teretne i putničke usluge kako je primjereno, ili kombinaciju priobalne plovidbe i drugih vrsta prijevoza pri čemu su cestovne dionice što kraće; aktivnost bi trebala uključivati integrirane usluge unutarnjeg teretnog prijevoza željeznicom i/ili unutarnjim vodnim putovima;	(c) aktivnost promjene vrste prijevoza predlaže realističan plan koji utvrđuje pojedine stupnjeve pomoću kojih će se pokušati postići ciljevi;	(c) cilj aktivnosti izbjegavanja prometa je poticanje veće učinkovitosti međunarodnog teretnog prometa na europskim tržištima a da se pritom ne ometa gospodarski rast, usmjeravajući pažnju na izmjenu procesa proizvodnje i/ili distribucije, pomoćne infrastrukture; time se postižu kraće udaljenosti, veći faktori opterećenja, manje praznih vožnji, smanjeni tok otpada, smanjeni volumen i/ili težina, ili bilo koji drugi učinak koji dovodi do značajnog smanjenja cestovnog prijevoza tereta, ali bez negativnog utjecaja na rezultat proizvodnje ili radnu snagu;	(c) ova aktivnost ne smije voditi narušavanju tržišnog natjecanja na relevantnim tržištima, posebno između vrsta prijevoza alternativnih cestovnom prijevozu ili u okviru svake pojedine vrste, protivno zajedničkim interesima;
	(d) katalizatorska aktivnost predlaže realističan plan u kojem se utvrđuju pojedini stupnjevi potrebni za postizanje ciljeva te definira potreba za koordinacijskom pomoći Komisije;	(d) od aktivnosti za morske autoceste očekuje se da će dovesti do realnog, mjerljivog i održivog preusmjeravanja prijevoza koji će biti veći od predviđenog stupnja rasta cestovnog prijevoza tereta, s cesta na priobalnu plovidbu, prijevoz unutarnjim plovnicama i željeznički prijevoz;	(d) kada aktivnost zahtijeva oslanjanje na usluge koje pružaju treće stranke koje nisu dio konzorcija, podnositelj prijedloga dostavlja dokaz o transparentnom, objektivnom i nediskriminirajućem postupku odabira relevantnih usluga;	(d) od aktivnosti izbjegavanja prometa očekuje se da će dovesti do realnog, mjerljivog i održivog izbjegavanja prometa u visini od najmanje 10 posto volumena tereta mjerenog u tonama po kilometru ili vozila po kilometru;	(d) aktivnost zajedničkog učenja predlaže realističan plan u kojem se utvrđuju pojedini stupnjevi potrebni za postizanje ciljeva te definira potreba za usmjerujućom pomoći Komisije;
	(e) katalizatorska aktivnost ne smije voditi narušavanju tržišnog natjecanja na relevantnim tržištima, posebno između vrsta prijevoza alternativnih cestovnom prijevozu ili u okviru svake pojedine vrste, protivno zajedničkim interesima;	(e) aktivnost za morske autoceste predlaže realističan plan u kojem se utvrđuju pojedini stupnjevi potrebni za dostizanje ciljeva te definira potreba za usmjerujućom pomoći Komisije;		(e) aktivnost izbjegavanja prometa predlaže realističan plan u kojem se utvrđuju pojedini stupnjevi potrebni za dostizanje ciljeva te definira potreba za usmjerujućom pomoći Komisije;	

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
	(f) kada aktivnost zahtijeva oslanjanje na usluge koje pružaju treće stranke koje nisu dio konzorcija, podnositelj prijedloga dostavlja dokaz o transparentnom, objektivnom i nediskriminirajućem postupku odabira relevantnih usluga;	(f) aktivnost za morske autoceste ne smije voditi narušavanju tržišnog natjecanja na relevantnim tržištima, posebno između vrsta prijevoza alternativnih cestovnom prijevozu ili u okviru svake pojedine vrste, u mjeri koja je u suprotnosti sa zajedničkim interesima;		(f) aktivnost izbjegavanja prometa ne smije voditi narušavanju tržišnog natjecanja na relevantnim tržištima, posebno između vrsta prijevoza alternativnih cestovnom prijevozu, u mjeri koja je u suprotnosti sa zajedničkim interesima;	
		(g) kada aktivnost za morske autoceste zahtijeva oslanjanje na usluge koje pružaju treće stranke koje nisu dio konzorcija, podnositelj prijedloga dostavlja dokaz o transparentnom, objektivnom i nediskriminirajućem postupku odabira relevantnih usluga.		(g) kada aktivnost izbjegavanja prometa zahtijeva oslanjanje na usluge koje pružaju treće stranke koje nisu dio konzorcija, podnositelj prijedloga dostavlja dokaz o transparentnom, objektivnom i nediskriminirajućem postupku odabira relevantnih usluga.	
2. Intenzitet financiranja i područje primjene	(a) financijska pomoć Zajednice za katalizatorske aktivnosti ograničena je na najviše 35 % zajedničkih rashoda koji su potrebni za postizanje ciljeva aktivnosti i koji nastaju kao rezultat aktivnosti, uključujući pripremne aktivnosti i pomoćnu infrastrukturu. Takvi su rashodi prihvatljivi za financijsku pomoć Zajednice u mjeri u kojem su izravno povezani s provedbom aktivnosti;	(a) financijska pomoć Zajednice za aktivnosti za morske autoceste ograničena je na najviše 35 % zajedničkih rashoda koji su potrebni za postizanje ciljeva aktivnosti i koji nastaju kao rezultat aktivnosti, uključujući pripremne aktivnosti i pomoćnu infrastrukturu. Takvi su rashodi prihvatljivi za financijsku pomoć Zajednice u mjeri u kojem su izravno povezani s provedbom aktivnosti;	(a) financijska pomoć Zajednice za aktivnosti promjene načina ograničena je na najviše 35 % zajedničkih rashoda koji su potrebni za postizanje ciljeva aktivnosti i koji nastaju kao rezultat aktivnosti. Takvi su rashodi prihvatljivi za financijsku pomoć Zajednice u mjeri u kojem su izravno povezani s provedbom aktivnosti;	(a) financijska pomoć Zajednice za aktivnosti izbjegavanja prometa zahtijeva ograničena je na najviše 35 % zajedničkih rashoda koji su potrebni za postizanje ciljeva aktivnosti i koji nastaju kao rezultat aktivnosti, uključujući pripremne aktivnosti i pomoćnu infrastrukturu. Takvi su rashodi prihvatljivi za financijsku pomoć Zajednice u mjeri u kojem su izravno povezani s provedbom aktivnosti;	(a) financijska pomoć Zajednice za aktivnost zajedničkog učenja ograničena je na najviše 50 % zajedničkih rashoda koji su potrebni za postizanje ciljeva aktivnosti i koji nastaju kao rezultat aktivnosti. Takvi su rashodi prihvatljivi za novčanu pomoć Zajednice u mjeri u kojem su izravno povezani s provedbom aktivnosti;

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
	rashodi koji nastaju na dan ili nakon dana podnošenja prijedloga u postupku odabira prihvatljivi su za financijsku pomoć Zajednice pod uvjetom da su financijska sredstva Zajednice odobrena. Doprinos troškovima pokretne imovine uvjetovan je obvezom da se takva imovina tijekom trajanja pomoći koristi prvenstveno za aktivnost, kako je utvrđeno u sporazumu o subvencioniranju;	rashodi koji nastaju na dan ili nakon dana podnošenja prijedloga u postupku odabira prihvatljivi su za financijsku pomoć Zajednice pod uvjetom da su financijska sredstva Zajednice odobrena. Doprinos troškovima pokretne imovine uvjetovan je obvezom da se takva imovina tijekom trajanja pomoći koristi prvenstveno za aktivnost, kako je utvrđeno u sporazumu o subvencioniranju;	rashodi koji nastaju na dan ili nakon dana podnošenja prijedloga u postupku odabira prihvatljivi su za financijsku pomoć Zajednice pod uvjetom da su financijska sredstva Zajednice odobrena. Doprinos troškovima pokretne imovine uvjetovan je obvezom da se takva imovina tijekom trajanja pomoći koristi prvenstveno za aktivnost, kako je utvrđeno u sporazumu o subvencioniranju;	rashodi koji nastaju na dan ili nakon dana podnošenja prijedloga u postupku odabira prihvatljivi su za financijsku pomoć Zajednice pod uvjetom da su financijska sredstva Zajednice odobrena. Doprinos troškovima pokretne imovine uvjetovan je obvezom da se takva imovina tijekom trajanja pomoći koristi prvenstveno za aktivnost, kako je utvrđeno u sporazumu o subvencioniranju;	rashodi koji nastaju na dan ili nakon dana podnošenja prijedloga u postupku odabira prihvatljivi su za financijsku pomoć Zajednice pod uvjetom da su financijska sredstva Zajednice odobrena;
				(b) financijska pomoć Zajednice za aktivnosti izbjegavanja prometa ne smije se koristiti za potporu poslovnim ili proizvodnim djelatnostima koje nisu izravno povezane s prijevozom ili distribucijom;	
	(b) uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture utvrđeni su u Prilogu II.;	(b) financijska pomoć Zajednice, osim za pripremne aktivnosti i pomoćnu infrastrukturu, koju Komisija određuje na temelju tona po kilometru preusmjerenih s cesta na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima, početno se utvrđuje u visini od 1 EUR za svako preusmjerenje 500 tona po kilometru cestovnog tereta. Taj se okvirni iznos može prilagoditi, posebno u odnosu na kvalitetu projekta ili realno postignutu korist za okoliš;	(b) financijska pomoć Zajednice, osim za pripremne aktivnosti i pomoćnu infrastrukturu, koju Komisija određuje na temelju tona po kilometru preusmjerenih s cesta na priobalnu plovidbu, željeznički prijevoz i prijevoz unutarnjim plovnim putovima, početno se utvrđuje u visini od 1 EUR za svako preusmjerenje 500 tona po kilometru cestovnog tereta. Taj se okvirni iznos može prilagoditi, posebno u odnosu na kvalitetu projekta ili realno postignutu korist za okoliš;	(c) financijska pomoć Zajednice, osim za pripremne aktivnosti, pomoćnu infrastrukturu i opremu, početno se utvrđuje u visini od 1 EUR za svako preusmjerenje 500 tona po kilometru ili 25 vozila po kilometru cestovnog tereta. Taj se okvirni iznos može prilagoditi, posebno u odnosu na kvalitetu projekta ili realno postignutu korist za okoliš;	(b) uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture: nije primjenjivo;

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
		(c) u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2. Komisija može povremeno prema potrebi preispitati razvoj stavki na kojima se temelji ovaj izračun te prema potrebi u skladu s tim prilagoditi iznos financijske pomoći Zajednice;	(c) u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2. Komisija može povremeno prema potrebi preispitati razvoj stavki na kojima se temelji ovaj izračun te prema potrebi u skladu s tim prilagoditi iznos financijske pomoći Zajednice;	(d) u skladu s postupkom iz članka 10. stavka 2. Komisija može povremeno prema potrebi preispitati razvoj stavki na kojima se temelji ovaj izračun te prema potrebi u skladu s tim prilagoditi iznos financijske pomoći Zajednice;	
		(d) uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture utvrđeni su u Prilogu II..	(d) uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture, ako su primjenjivi, utvrđeni su u Prilogu II..	(d) uvjeti financiranja pomoćne infrastrukture utvrđeni su u Prilogu II..	
3. Oblik i trajanje sporazuma o subvencioniranju	Financijska pomoć Zajednice za katalizatorske aktivnosti dodjeljuje se na temelju sporazuma o subvencioniranju s odgovarajućim odredbama za usmjerenje i praćenje. U pravilu ti sporazumi traju najviše 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice za aktivnosti za morske autoceste dodjeljuje se na temelju sporazuma o subvencioniranju s odgovarajućim odredbama za usmjerenje i praćenje. U pravilu ti sporazumi traju najviše 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice za aktivnosti promjene načina dodjeljuje se na temelju sporazuma o subvencioniranju s odgovarajućim odredbama za usmjerenje i praćenje. U pravilu ti sporazumi traju najviše 38 mjeseci.	Financijska pomoć Zajednice za aktivnosti izbjegavanja prometa dodjeljuje se na temelju sporazuma o subvencioniranju s odgovarajućim odredbama za usmjerenje i praćenje. U pravilu ti sporazumi traju najviše 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice za aktivnosti zajedničkog učenja dodjeljuje se na temelju sporazuma o subvencioniranju s odgovarajućim odredbama za usmjerenje i praćenje. U pravilu ti sporazumi traju najviše 26 mjeseci.
	Financijska pomoć Zajednice ne može se produžiti preko određenog maksimalnog roka od 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice ne može se produžiti preko određenog maksimalnog roka od 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice ne može se produžiti preko određenog maksimalnog roka od 38 mjeseci.	Financijska pomoć Zajednice ne može se produžiti preko određenog maksimalnog roka od 62 mjeseca.	Financijska pomoć Zajednice ne može se produžiti preko određenog maksimalnog roka od 26 mjeseci.
4. Granična vrijednost ugovora	Najniži okvirni subvencijski prag po jednoj katalizatorskoj aktivnosti je 2 000 000 EUR.	Najniži okvirni subvencijski prag po jednoj aktivnosti za morske autoceste je 1,25 milijarda tona po kilometru ili volumetričkom ekvivalentu promjene vrste, ili razmjerno okvirnom iznosu na jedan euro financijske pomoći, 2 500 000 EUR.	Najniži okvirni subvencijski prag po jednoj aktivnosti promjene vrste je 250 milijuna tona po kilometru ili volumetričkom ekvivalentu promjene vrste, ili razmjerno okvirnom iznosu na jedan euro financijske pomoći, 500 000 EUR.	Najniži okvirni subvencijski prag po jednoj aktivnosti izbjegavanja prometa je 500 milijuna tona po kilometru ili 25 milijuna vozila po kilometru izbjegnuto teretnog prometa, ili razmjerno okvirnom iznosu na jedan euro financijske pomoći, 1 000 000 EUR.	Najniži okvirni subvencijski prag po jednoj aktivnosti zajedničkog učenja je 250 000 EUR.

Vrsta aktivnosti	A. Katalizatorska	B. Morske autoceste	C. Promjena vrste prijevoza	D. Izbjegavanje prometa	E. Aktivnost zajedničkog učenja
	Članak 5. stavak 1. točka (a)	Članak 5. stavak 1. točka (b)	Članak 5. stavak 1. točka (c)	Članak 5. stavak 1. točka (d)	Članak 5. stavak 1. točka (e)
5. Širenje informacija	Potrebno je širiti informacije o rezultatima i metodama katalizatorskih aktivnosti i poticati izmjenu najboljih praksi, kako je utvrđeno u planu širenja informacija, u svrhu doprinosa postizanju ciljeva ove Uredbe.	Potrebno je širiti informacije o rezultatima i metodama aktivnosti za morske autoceste i poticati izmjenu najboljih praksi, kako je utvrđeno u planu širenja informacija, u svrhu doprinosa postizanju ciljeva ove Uredbe.	Za aktivnosti promjene vrste nisu predviđene posebne aktivnosti širenja informacija.	Potrebno je širiti informacije o rezultatima i metodama aktivnosti izbjegavanja prometa i poticati izmjenu najboljih praksi, kako je utvrđeno u planu širenja informacija, u svrhu doprinosa postizanju ciljeva ove Uredbe.	Potrebno je širiti informacije o rezultatima i metodama aktivnosti zajedničkog učenja i poticati izmjenu najboljih praksi, kako je utvrđeno u planu širenja informacija u svrhu doprinosa postizanju ciljeva ove Uredbe.

PRILOG II.

**UVJETI FINANCIRANJA POMOĆNE INFRASTRUKTURE U SKLADU S ČLANKOM 2. TOČKOM (H) I
ČLANKOM 5. STAVKOM 2.**

1. Pomoćna infrastruktura prihvatljiva je za financiranje u skladu s Programom pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (a) aktivnost zahtijeva infrastrukturne radove za pravovremeno izvođenje prijevoznih usluga kojima se teretni promet preusmjerava s cesta ili kojima se izbjegava teretni cestovni promet;
 - (b) infrastrukturni radovi dovršeni su u roku od 24 mjeseca od datuma kada je aktivnost započela;
 - (c) transportna usluga ili izbjegavanje prometa počinju u roku od 3 mjeseca od završetka infrastrukturnih radova; osim toga, za aktivnosti izbjegavanja prometa ukupno dogovoreno izbjegavanje prometa postignuto je tijekom trajanja sporazuma o subvencioniranju;
 - (d) poštovanje relevantnog zakonodavstva Zajednice, posebno u odnosu na zaštitu okoliša.
 2. Najdulje trajanje ugovora sklopljenog za svaku vrstu aktivnosti iz članka 5. može se produljiti za vrijeme potrebno za dovršenje infrastrukturnih radova, ali ni u kojem slučaju ne može trajati dulje od ukupno 74 mjeseca.
 3. Kada je iz Programa zatraženo financiranje infrastrukture, isključena je mogućnost financiranja istog infrastrukturnog elementa iz drugih programa Zajednice, a posebno financiranje u skladu s Odlukom br. 1692/96/EZ.
-