

32003R1382

L 196/1

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

2003.8.2.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1382/2003/EK RENDELETE
(2003. július 22.)

az árufuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról („Marco Polo program”)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére ⁽³⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽⁴⁾,

mivel:

- (1) A 2001. június 15-én és 16-án Göteborgban megtartott Európai Tanács az egyes közlekedési módok közötti arányok újbóli kiegyensúlyozását a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé nyilvánította.
- (2) Ha határozott intézkedésre nem kerül sor, az európai közúti teherszállítás 2010-ig mintegy 50 %-kal nőhet. Így a nemzetközi közúti szállítás volumene évente mintegy 12 milliárd tonnakilométerrel növekedne.
- (3) „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” című fehér könyvében a Bizottság olyan intézkedésekre tesz javaslatot, amelyek hatására a szállítási módok piaci részesedése 2010-ig visszatérne az 1998. évi szintre. Ez

készítené elő az arányok új egyensúlyának 2010-től kezdődő kialakítását.

- (4) Programot kell létrehozni (a továbbiakban: Marco Polo program vagy program) a közutak túlterheltségének csökkentése és az árufuvarozási rendszer Közösségen belüli környezeti teljesítményének javítása, illetve az intermodalitás bővítése érdekében, ezáltal hozzájárulva egy hatékony és fenntartható szállítási rendszerhez. E cél elérése érdekében a programnak támogatnia kell az árufuvarozási, logisztikai és egyéb érintett piacokon végrehajtandó intézkedéseket. Ezen intézkedéseknek hozzá kell járulniuk a különféle szállítási módok közötti teherelosztás 1998. évi szintjének fenntartásához, ami segítene átterelni a nemzetközi közúti teherszállítás várható összesített növekedését a rövid távú tengeri szállítás, a vasút vagy a belvízi hajózás szállítási módjára, illetve a szállítási módok valamely olyan kombinációjára, amelyben a közúti szállítás a lehető legrövidebb.
- (5) A Marco Polo program háromféle intézkedést foglal magában: elsősorban forgalomátterelési intézkedéseket, amelyek célja a jelenlegi piaci feltételek mellett a lehető legnagyobb mennyiségű tehernek a közútról a rövid távú tengeri szállítás, a vasút, illetve a belvízi hajózás szállítási módjára való átterelése; másodsorban katalizáló hatású intézkedéseket, amelyek célja a nem közúti teherszállítás Közösségen belüli módjának megváltoztatása; harmadsorban pedig közös tanulási intézkedéseket, amelyek bővítik az árufuvarozási logisztikai ágazatban meglévő tudást, illetve elősegítik az együttműködés fejlett módszereinek és eljárásainak az árufuvarozási piacon való elterjedését.
- (6) Az egyes intézkedéseknek legalább két ország területét kell érinteniük. Ha e két ország tagállam, vagy más, a Marco Polo programban az e rendeletben megállapított feltételek szerint részt vevő ország, a program visszatéríti a részt vevő vállalkozásoknál felmerült költségeket az e rendeletben megállapított határok között.
- (7) Az intézkedések európai dimenziójának kifejezése érdekében ösztönözni kell a különböző országokban letelepedett vállalkozások közötti együttműködést, ha azok egy-egy intézkedésre konzorcium formájában pályáznak.

⁽¹⁾ HL C 126. E., 2002.5.28., 354. o.

⁽²⁾ HL C 241., 2002.10.7., 37. o.

⁽³⁾ HL C 278., 2002.11.14., 15. o.

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament 2002. szeptember 25-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2003. április 25-i közös állásfoglalása (HL C 153. E., 2003.7.1., 252. o.), valamint az Európai Parlament 2003. július 3-i határozata (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

- (8) A pályázóknak a jelenlegi piaci igényeknek a leginkább megfelelő új, vagy adott esetben már meglévő projekteket kell benyújtaniuk. A támogatható intézkedések túlzottan merev meghatározásával nem szabad kizárni a megfelelő projekteket. A 12. cikk (1) bekezdésével létrehozott bizottság segítségével a Bizottság különösen a projektek kiválasztásához biztosított rugalmasság révén lehetővé teheti, hogy a hatékony, bár a minimális indikatív támogatási küszöbértékek alatti projektek is jogosultak legyenek a Közösség pénzügyi támogatására.
- (9) Előfordulhatnak olyan esetek, amikor valamely meglévő szolgáltatás fejlesztésének haszna a további forgalomátterelés, a minőség, a környezet és a megvalósíthatóság előnyei szemszögéből felér valamely, nagy költséggel létrehozandó új szolgáltatás beindításából esetlegesen származó haszonnal.
- (10) Az átláthatóság, a tárgyilagosság és a világos körülhatárolás érdekében a forgalomátterelési intézkedések beindítása számára nyújtandó támogatásnak arra a költségmegtakarításra kell épülnie, amely a kizárólagosan közúti szállítás helyett a rövid távú tengeri szállítás, a vasút és belvízi hajózás szállítási módjának vagy a szállítási módok kombinációjának alkalmazásából a társadalom számára adódik. Ebből következőleg a Bizottság tájékoztató jelleggel 1 euróban állapította meg a pénzügyi támogatás összegét minden 500 tonnakilométernyi közúti fuvar áterelésére vonatkozóan.
- (11) Tekintettel egyrészt a külső, különösen környezeti költségek beszámításának a fontosságára, amelyet mind az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az ideje dönteni” című fehér könyv, mind a göteborgi Európai Tanács közvetkeztetési elismernek, és másrészt a szállítási piac változásának gyorsaságára, figyelembe kell venni a külső költségek beépítését biztosító módszerek kifejlesztésére irányuló jövőbeni munkát, rendszeresen értékelni kell a külső költségkülönbözete alakulását, és ennek megfelelően, szükség esetén, javaslatot kell tenni a pénzügyi támogatás indikatív összegének kiigazítására.
- (12) A program katalizáló hatását és közös tanulási intézkedéseinek eredményeit megfelelő módon terjeszteni kell a megismételhetőség, a nyilvánosság és az átláthatóság biztosítása végett.
- (13) A kiválasztási eljárás során, illetve a projekt tartama alatt biztosítani kell, hogy a kiválasztott projekt valóban hozzájáruljon a közös közlekedéspolitikához, és ne járjon a verseny elfogadhatatlan torzításával. A Bizottságnak ezért értékelnie kell e rendelet végrehajtását. Legkésőbb 2006. december 31-ig be kell nyújtania a Marco Polo program eredményeire vonatkozó értékelő jelentését, amelyhez, ha szükséges, csatolnia kell az e rendelet módosítására irányuló javaslatát.
- (14) Amennyiben a Marco Polo program céljait a tagállamok nem tudják megfelelő módon megvalósítani, és ezért azok a program terjedelme folytán jobban elérhető közösségi szinten, a Közösség a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvével összhangban intézkedéseket fogadhat el. Az említett cikkben megállapított arányosság elvével összhangban, ez a rendelet nem lép túl azon, ami a cél eléréséhez szükséges.
- (15) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (16) Az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság között a költségvetési fegyelemről és a költségvetési eljárás javításáról létrejött, 1999. május 6-i intézményközi megállapodás 36. pontja értelmében e rendelet a program egész időtartamára tartalmaz pénzügyi referenciaösszeget, anélkül azonban, hogy ez érintené a Szerződésben meghatározott költségvetési hatóság hatáskörét.
- (17) Az e rendeleten alapuló finanszírozás lehető legcélszerűbb és leggyorsabb intézése érdekében e rendeletnek az elfogadása utáni lehető legkorábbi időpontban hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. FEJEZET

CÉL, MEGHATÁROZÁSOK ÉS ALKALMAZÁSI KÖR

1. cikk

Cél

Ez a rendelet finanszírozási eszközt, a továbbiakban: „Marco Polo program” vagy „program”, hoz létre a 2003. január 1-jétől 2010. december 31-éig terjedő időszakra, amelynek célja az utak túlterheltségének csökkentése, az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményének javítása és az intermodális szállítás bővítése, ezzel hatékony és fenntartható áru fuvarozási rendszerhez hozzájárulva, oly módon, hogy a program befejeztével a tonnakilométerben mért nemzetközi közúti teherszállítás várható éves összesített növekménye átterelődjön a rövid távú tengeri szállítás, a vasút és a belvízi hajózás szállítási módjára vagy a szállítási módok olyan kombinációjára, amelyben a közúti szállítás a lehető legrövidebb.

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

- a) „intézkedés”: valamely vállalkozás által végrehajtott, a logisztikai piachoz kötődő bármely olyan projekt, amely hozzájárul a közúti szállítási rendszerben az utak túlterheltségének csökkentéséhez és/vagy az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményének javításához azzal, hogy optimalizálja a tagállamok területén az intermodális szállítási láncolatokba, illetve onnan érkező szállítást;
- b) „forgalomátterelési intézkedés”: minden olyan intézkedés, amely közvetlenül és azonnal átkerül a közúti szállítástól a rövid távú tengeri szállítás, a vasút vagy a belvízi hajózás szállítási módjára, illetve a szállítási módok lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációjára, anélkül azonban, hogy katalizáló hatású intézkedés lenne;
- c) „katalizáló hatású intézkedés”: olyan innovatív intézkedés, amelynek célja az áru fuvarozási piac azon, közösségi jelentőségű strukturális korlátainak a lebontása, amelyek akadályozzák a piacok hatékony működését, a rövid távú tengeri szállítás, a vasút vagy a belvízi hajózás versenyképességét és/vagy az e szállítási módokat alkalmazó szállítási láncok hatékonyságát; e fogalom meghatározás alkalmazásában „strukturális piaci korlát” az áru fuvarozási láncok megfelelő működésének valamennyi, nem szabályozáshoz kötődő, tényleges és nem ideiglenes jellegű akadálya;
- d) „közös tanulási akció”: minden olyan intézkedés, amelynek célja, hogy javítsa az együttműködést az áru fuvarozási lánc munkamódszereinek és eljárásainak szerkezeti, a logisztikai követelményeket is figyelembe vevő strukturális optimalizálásában;
- e) „kísérő intézkedés”: minden jelenlegi vagy jövőbeni intézkedést előkészítő vagy elősegítő intézkedés, beleértve egyebek között a terjesztési tevékenységeket, a projektek figyelemmel kísérését és értékelését, valamint a statisztikai adatok gyűjtését és elemzését. A termékek, eljárások vagy szolgáltatások forgalomba hozatalára irányuló intézkedések, a marketingtevékenység és a promóció nem minősülnek kísérő intézkedéseknek;
- f) „előkészítő intézkedés”: valamely katalizáló hatású intézkedés előkészítésére irányuló intézkedés, például műszaki, működési vagy pénzügyi megvalósíthatósági tanulmányok készítése, illetve berendezések vizsgálata;
- g) „konzorcium”: bármely olyan megállapodás, amelynek révén legalább két vállalkozás közösen hajt végre valamely intézkedést, és osztozik annak kockázatain;
- h) „vállalkozás”: minden, gazdasági tevékenységet végző jogalany, függetlenül a jogállásától és finanszírozásának módjától;

- i) „kiegészítő intézkedés”: módátterelési vagy katalizáló hatású intézkedések céljainak eléréséhez szükséges, de alárendelt intézkedés;
- j) „tonnakilométer”: egy tonna tehernek vagy térfogatnyi egyenértékének 1 km távolságon keresztül történő szállítása;
- k) „közeli harmadik ország”: bármely olyan ország, amely nem tagállama az Európai Uniónak és nem tagjelölt ország, de az Európai Unióval közös határa van, vagy az Európai Unióval határos zárt tengeren vagy félig zárt tengeren lévő parttal rendelkezik.

3. cikk

Alkalmazási kör

(1) A Marco Polo program azokra a forgalomátterelési intézkedésekre, katalizáló hatású intézkedésekre és közös tanulási intézkedésekre vonatkozik:

- a) amelyek legalább két tagállam területét; vagy
- b) legalább egy tagállam és egy közeli harmadik ország területét érintik.
- (2) Ha valamely intézkedés harmadik ország területét érinti, az ilyen ország területén felmerülő költségeket a program nem fedezi, kivéve a (3) és (4) bekezdésben említett körülmények fennállása esetén.
- (3) A program nyitva áll a tagjelölt országok részvétele előtt. Részvételük az ezen országokkal megkötött társulási megállapodásokban meghatározott feltételek hatálya alá tartozik, illetve azon szabályokon alapul, amelyeket a Társulási Tanács az egyes érintett országokra nézve a határozatában megállapított.
- (4) A program nyitva áll az EFTA és az EGT tagállamainak részvétele előtt is, az ezen országokkal kialakítandó eljárásoknak megfelelően és kiegészítő előirányzatok alapján.

II. FEJEZET

JOGOSULT PÁLYÁZÓK ÉS INTÉZKEDÉSEK

4. cikk

Jogosult pályázók

- (1) Általános szabályként két vagy több, legalább két tagállamban, illetve legalább egy tagállamban és egy közeli harmadik országban letelepedett vállalkozásból álló konzorcium pályázhat projektekkel.
- (2) A Közösségen kívül vagy a 3. cikk (3) és (4) bekezdésében említett részt vevő országok valamelyikén kívül letelepedett, a projekthez esetlegesen társuló vállalkozások semmilyen körülmények között sem részesülhetnek a program alapján közösségi finanszírozásban.

5. cikk

Forgalomátterelési intézkedések

(1) A program alapján a forgalomátterelési intézkedések – beleértve, adott esetben, a valamely meglévő szolgáltatás továbbfejlesztése révén létrejött további forgalomátterelést is – akkor részesülhetnek finanszírozásban, ha az alábbi feltételek teljesülnek:

- a) a forgalomátterelési intézkedés várhatóan az áru fuvarozásnak a közútról a rövid távú tengeri, a vasúti vagy a belvízi szállítási módra, illetve a szállítási módok lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációjára történő tényleges, lényeges, mérhető és fenntartható áttereléséhez vezet;
- b) reális üzleti terven alapulva, a forgalomátterelési intézkedés önmagában is életképes lesz a legfeljebb 36 havi közösségi finanszírozás után;
- c) a forgalomátterelési intézkedés nem vezet versenytorzuláshoz az érintett piacokon, különösen a kizárólag közúti szállításmód alternatív szállításmódjai között vagy az egyes módokon belül, a közös érdekekkel ellentétes mértékben;
- d) amikor az intézkedés a konzorciumban részt nem vevő harmadik felek által nyújtott szolgáltatásokra támaszkodik, a pályázó bizonyítékot terjeszt elő a vonatkozó szolgáltatások kiválasztására irányuló átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetéstől mentes eljárásáról.

(2) A forgalomátterelési intézkedések közösségi pénzügyi támogatása az intézkedés céljai eléréséhez szükséges, illetve az intézkedés miatt felmerülő összes kiadás legfeljebb 30 %-át érheti el. Az ilyen ráfordítás annyiban jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, amennyiben közvetlenül kapcsolódik az intézkedés végrehajtásához. Kiegészítő infrastrukturális ráfordítás szintén részesülhet közösségi pénzügyi támogatásban, amennyiben az jelentéktelen, és legfeljebb 30 %-ot képvisel. A kiválasztási eljárás során a pályázatok benyújtásakor vagy az után felmerülő kiadások akkor részesülhetnek közösségi pénzügyi támogatásban, ha a közösségi finanszírozást jogerősen jóváhagyják. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás annak a kötelezettségnek van alárendelve, hogy az ilyen eszközöket a támogatás időtartama alatt és elsősorban az intézkedés céljára, a támogatási megállapodás rendelkezéseinek megfelelően használják fel.

(3) A (2) bekezdés szerinti közösségi pénzügyi támogatást a Bizottság a közútról a rövid távú tengeri, a vasúti vagy a belvízi szállításra, illetve a szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációjára terelt tonnakilométer alapján, kezdetben minden 500 tonnakilométer közúti fuvar átterelésére vonatkozóan 1 euróban állapítja meg. Ez az indikatív összeg kiigazítható a projekt minőségének vagy a nyert valóságos környezeti haszonnak megfelelően.

A 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően, a szükségesnek ítélt időközönként a Bizottság felülvizsgálhatja az e

számítást megalapozó tételekkel kapcsolatos fejleményeket, és ha szükséges, annak megfelelően kiigazíthatja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.

(4) A forgalomátterelési intézkedésekre vonatkozó közösségi pénzügyi támogatást a támogatási megállapodások alapján kell nyújtani. E megállapodások maximális időtartama rendszerint 38 hónap.

A közösségi pénzügyi támogatás a 38 hónapban megállapított maximális időtartamon túl nem újítható meg.

(5) A minimális indikatív támogatási küszöbérték forgalomátterelési intézkedésenként 250 millió tonnakilométer forgalomátterelés, illetve a támogatás euróban kifejezett indikatív összegének arányában 500 000 euró.

6. cikk

Katalizáló hatású intézkedések

(1) A katalizáló hatású intézkedések akkor részesülhetnek a program szerinti finanszírozásban, ha az alábbi feltételek teljesülnek:

- a) a katalizáló hatású intézkedés legfeljebb 48 hónapos időszak alatt eléri a célját, és a reális üzleti terve szerint ezen időszak után is életképes marad;
- b) a katalizáló hatású intézkedés európai szinten innovatív a logisztikát, a technológiát, a módszereket, a berendezéseket, a termékeket vagy a nyújtott szolgáltatásokat tekintve;
- c) a katalizáló hatású intézkedés várhatóan a közútról a rövid távú tengeri, a vasúti vagy belvízi szállítási módokra vagy a szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációjára történő tényleges, mérhető és fenntartható forgalomátterelést eredményez. A katalizáló hatású intézkedésnek az úthálózat túlterheltségének csökkentéséhez kell vezetnie, nem pedig a rövid távú tengeri, a vasúti és a belvízi szállítás közötti áttereléshez;
- d) a katalizáló hatású intézkedés reális tervet javasol, amelyben meghatározza a céljai eléréséhez tervezett szakaszokat, és meghatározza, hogy a Bizottságtól milyen iránymutató támogatásra van szükség;
- e) a katalizáló hatású intézkedés nem vezet versenytorzuláshoz az érintett piacokon, különösen a kizárólag közúti szállításmód alternatív szállításmódjai között vagy az egyes módokon belül, a közös érdekekkel ellentétes mértékben;
- f) amikor az intézkedés a konzorciumban részt nem vevő harmadik felek által nyújtott szolgáltatásokra támaszkodik, a pályázó bizonyítékot terjeszt elő a vonatkozó szolgáltatások kiválasztására irányuló átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetéstől mentes eljárására.

(2) A Bizottságnak az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni” c. fehér könyvében megfogalmazott céljai keretében illeszkedő, olyan új koncepciókat megvalósító katalizáló hatású intézkedések, mint például a „tengeri autópályák”, külön figyelmet érdemelnek.

A fuvarozási piacon megvalósuló katalizáló hatású intézkedéseknek lehetőleg az 1692/96/EK határozatban ⁽¹⁾ meghatározott transzeurópai hálózatokat vagy a páneurópai közlekedési folyókat és területeket kell használniuk.

(3) A katalizáló hatású intézkedések eredményeit és módszereit terjeszteni kell e rendelet céljainak elérése érdekében.

(4) A katalizáló hatású intézkedések közösségi pénzügyi támogatása az intézkedés céljai eléréséhez szükséges, illetve az előkészítő intézkedéseket is magában foglaló intézkedés eredményeként felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-át érheti el. Az ilyen ráfordítás annyiban részesülhet a Közösség pénzügyi támogatásában, amennyiben közvetlenül az intézkedés megvalósításához kapcsolódik. Az intézkedés céljai megvalósításához szükséges infrastrukturális munkálatokhoz kapcsolódó kiegészítő intézkedések ráfordításai is részesülhetnek a Közösség pénzügyi támogatásában, amennyiben azok jelentéktelenek, és legfeljebb 35 %-ot érnek el. A kiválasztási eljárás során a pályázat benyújtásakor vagy azután felmerülő kiadások akkor részesülhetnek a Közösség pénzügyi támogatásában, ha a közösségi finanszírozást jogerősen jóváhagyják. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás annak a kötelezettségnek van alárendelve, hogy az ilyen eszközöket a támogatás időtartama alatt és elsősorban az intézkedés céljára, a támogatási megállapodás rendelkezéseinek megfelelően használják fel.

(5) A katalizáló hatású intézkedésekre vonatkozóan közösségi pénzügyi támogatást támogatási megállapodások alapján nyújtanak, amelyeknek megfelelő rendelkezéseket kell tartalmazniuk az irányításra és a figyelemmel kísérésre vonatkozóan. E megállapodások maximális időtartama rendszerint 50 hónap.

A Közösség pénzügyi támogatása az előírt 50 havi maximális időtartamon túl nem újítható meg.

(6) Az ilyen intézkedések kiválasztási eljárása során figyelembe veendő közlekedéspolitikai prioritást élvező célokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell megállapítani.

A Bizottság a 12. cikk (1) bekezdésével létrehozott bizottság segítségével időről időre áttekintheti a közlekedéspolitikai prioritást élvező célokat.

(7) A minimális indikatív támogatási küszöbérték katalizáló hatású intézkedésenként 1,5 millió euró.

7. cikk

Közös tanulási intézkedések

(1) A Program alapján a közös tanulási intézkedések akkor részesülhetnek finanszírozásban, ha az alábbi feltételek teljesülnek:

a) az intézkedés a piac üzleti szolgáltatásainak javulásához vezet, és legalább 24 hónapig tart;

⁽¹⁾ HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb az 1346/2001/EK határozattal (HL L 185., 2001.7.6., 1. o.) módosított határozat.

- b) az intézkedés európai szinten innovatív;
- c) az intézkedés nem vezet versenytorzuláshoz az érintett piacon, különösen a kizárólag közúti szállításmód alternatív szállításmódjai között vagy az egyes módokon belül, a közös érdekekkel ellentétes mértékben;
- d) a közös tanulási intézkedés reális tervet javasol, amelyben meghatározza a céljai eléréséhez tervezett szakaszokat, és megállapítja, hogy a Bizottságtól milyen iránymutató támogatásra van szükség.

(2) A közös tanulási intézkedések eredményeit és módszereit terjeszteni kell e rendelet céljainak elérése érdekében.

(3) A közös tanulási intézkedések közösségi pénzügyi támogatása az intézkedés céljai eléréséhez szükséges, illetve az intézkedés eredményeként felmerülő összes ráfordítás legfeljebb 50 %-át érheti el. Az ilyen ráfordítás annyiban részesülhet közösségi pénzügyi támogatásban, amennyiben közvetlenül az intézkedés megvalósításához kapcsolódik. A kiválasztási eljárás során a pályázat benyújtásakor vagy az után felmerülő kiadások akkor részesülhetnek a Közösség pénzügyi támogatásában, ha a közösségi finanszírozást jogerősen jóváhagyják. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás annak a kötelezettségnek van alárendelve, hogy az ilyen eszközöket a támogatás időtartama alatt és elsősorban az intézkedés céljára, a támogatási megállapodás rendelkezéseinek megfelelően használják fel.

(4) A közös tanulási intézkedésekre vonatkozóan közösségi pénzügyi támogatást támogatási megállapodások alapján nyújtanak, amelyeknek megfelelő rendelkezéseket kell tartalmazniuk az irányításra és a figyelemmel kísérésre vonatkozóan. Az ilyen megállapodások időtartama rendszerint legfeljebb 26 hónap.

A közösségi pénzügyi támogatás az előírt, legfeljebb 26 havi időtartamon túl nem újítható meg.

(5) Az ilyen intézkedések kiválasztási eljárása során figyelembe veendő közlekedéspolitikai prioritást élvező célokat a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárás szerint kell megállapítani.

A Bizottság a 12. cikk (1) bekezdésével létrehozott bizottság segítségével időről időre áttekintheti a közlekedéspolitikai prioritást élvező célokat.

(6) A tanulási akciókra vonatkozóan a minimális indikatív támogatási küszöbérték 250 000 euró.

8. cikk

Részletes szabályok

A Bizottság a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a program szerinti intézkedéseket illetően a kérelem benyújtására, a kiválasztásra, a végrehajtásra, a terjesztésre, valamint a beszámolók és igazolások elkészítésének sajátos követelményeire vonatkozó eljárásokat részletező szabályokat állapít meg.

9. cikk

Állami támogatás

A programban meghatározott intézkedések közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az intézkedésekre nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az 5. cikk (2) bekezdésében, a 6. cikk (4) bekezdésében és a 7. cikk (3) bekezdésében az egyes intézkedéstípusokra meghatározott határokon belül marad.

III. FEJEZET

AZ INTÉZKEDÉSEK BETERJESZTÉSE ÉS KIVÁLASZTÁSA

10. cikk

Az intézkedések betérjesztése

Az intézkedéseket a Bizottsághoz a 8. cikk alapján megállapított részletes szabályok szerint kell betérjeszteni. Az előterjesztésnek tartalmaznia kell mindazokat az elemeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság a 11. cikk szerint meghozhassa a kiválasztásra vonatkozó határozatát.

11. cikk

Az intézkedések kiválasztása – a pénzügyi támogatás nyújtása

A Bizottság értékeli a betérjesztett intézkedéseket. A Bizottság határoz arról, hogy nyújtson-e pénzügyi támogatást e rendelet alapján, az intézkedés kiválasztásánál figyelembe véve az 1. cikkben említett célt, illetve az 5., 6., és 7. cikkben említett feltételeket, az esettől függően. A kiválasztás során figyelembe kell venni a javasolt intézkedések relatív környezeti előnyeit és a közutak túlterheltségének csökkentéséhez való hozzájárulásukat. A Bizottság határozatát a 12. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően hozza meg.

Határozatáról a Bizottság tájékoztatja a kedvezményezetteket és a tagállamokat.

IV. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

12. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2003. július 22-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

P. COX

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 4. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikk rendelkezéseinek tiszteletben tartásával.

Az 1999/468/EK határozat 4. cikkének (3) bekezdésében megállapított időtartam három hónap.

(3) A bizottság elfogadja saját eljárási szabályzatát.

13. cikk

Költségvetés

A 2003. január 1-jétől 2006. december 31-éig terjedő időszakra a Marco Polo program megvalósításának pénzügyi kerete 75 millió euró.

A költségvetési hatóság engedélyezi az éves előirányzatokat a pénzügyi előrejelzés keretein belül.

14. cikk

A kísérő intézkedésekre és a programértékelésre vonatkozó tartalék

Az e rendelet szerinti költségvetés 5 %-át félre kell tenni kísérő intézkedésekre, valamint az 5., 6. és 7. cikk végrehajtásának független értékelésére.

15. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság évente legalább egyszer tájékoztatja a bizottságot a program pénzügyi végrehajtásáról és a program alapján finanszírozott összes intézkedés állásáról.

(2) A Bizottság legkésőbb 2006. december 31-éig az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé terjeszti a Marco Polo program eredményeiről szóló értékelő jelentését, figyelembe véve annak céljait, és ha szükséges, csatolja az e rendelet módosítására irányuló javaslatát.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

a Tanács részéről

az elnök

G. ALEMANNÓ