

Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

► **B** EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1692/2006

2006 m. spalio 24 d.

nustatantis antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinių transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti (Marco Polo II) ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003

(tekstas svarbus EEE)

(OL L 328, 2006 11 24, p. 1)

iš dalies keičiamas:

Oficialusis leidinys

	Nr.	puslapis	data
► M1 Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 923/2009 2009 m. rugsėjo 16 d.	L 266	1	2009 10 9

pataisytas:

► **C1** Klaidų ištaisymas, OL L 65, 2007 3 3, p. 12 (1692/2006)



**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB)
Nr. 1692/2006**

2006 m. spalio 24 d.

nustatantis antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinių transporto sistemos atitikčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti (Marco Polo II) ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį ir 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) 2001 m. rugsėjo mėn. Komisijos baltojoje knygoje dėl bendros transporto politikos pažymima, kad intermodalumo plėtojimas yra praktinė ir veiksminga priemonė subalansuotai transporto sistemai sukurti ir siūlo ne tik plėtoti jūros greitkelius, aukštos kokybės integruoto intermodalinio jūros transporto alternatyvas, bet ir intensyviau naudoti geležinkelių ir vidaus vandenų transportą, kaip pagrindinius šios strategijos elementus. 2001 m. birželio 15 ir 16 d. susitikime Geteborge Europos Vadovų Taryba paskelbė, kad santykio tarp transporto rūšių pakeitimas yra viena iš pagrindinių tvarios plėtros strategijos užduočių. Be to, 2002 m. kovo 15 ir 16 d. susitikime Barselonoje Europos Vadovų Taryba pabrėžė, jog būtina mažinti perkrovą kritiniuose kelių eismo taškuose regionuose, visų pirma paminėdama Alpes, Pirėnus ir Baltijos jūrą, parodydama, kad jūros greitelių trasos yra sudėtinė ir svarbi transeuropinio transporto tinklo dalis. Rinkos skatinama intermodalumo finansavimo programa yra pagrindinė tolesnės intermodalumo plėtros programa, kuri turėtų skirti ypatingą paramą jūros greiteliams nustatyti užtikrinant, *inter alia*, didesnę ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą ir geresnį geležinkelių bei vidaus vandenų transportą.
- (2) Nesiimant ryžtingų veiksmų, bendras krovinių kelių transportas Europoje iki 2013 m. išaugs daugiau kaip 60 %. Numatomas tarptautinio keliais gabenamo krovinių srauto prieaugis 25 Europos Sąjungos valstybių narių 2007–2013 m. laikotarpiu sieks 20,5 milijardų tonkilometrų per metus, esant neigiamoms pasekmėms papildomų kelių infrastruktūros išlaidų, nelaimingų atsitikimų, kelių perkrovos, vietos ir globalinės taršos, tiekimo grandinės ir logistikos procesų patikimumo sutrikimo ir žalos aplinkai atžvilgiu.
- (3) Siekiant įveikti šį kelių krovinių transporto augimą, reikia plėtoti trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių transporto naudojimą ir būtina skatinti tolesnes veiksmingas transporto ir logistikos sektoriaus iniciatyvas, pavyzdžiui, techninių riedmenų naujovių vystymą, kurios leistų mažinti kelių perkrovą.

⁽¹⁾ OL C 234, 2005 9 22, p. 19.

⁽²⁾ 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2006 m. spalio 12 d. Tarybos sprendimas.

▼B

- (4) Į programą, nustatytą 2003 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1382/2003 dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo siekiant pagerinti krovinių transporto sistemos aplinkosaugos veiksmingumą (Marko Polo programa) ⁽¹⁾, reikėtų įtraukti naujus veiksmus, kuriais siekiama realiai mažinti tarptautinių kelių transportą. Todėl Komisija pasiūlė patvirtinti didesnės aprėpties programą (toliau – „Marco Polo II“ programa arba programa), kuri plėtotų intermodalumą, mažintų kelių sistemos perkrovą ir gerintų krovinių transporto sistemos Bendrijoje aplinkosaugos veiksmingumą. Šiam tikslui pasiekti programa turėtų remti veiksmus krovinių transporto, logistikos ir kitose atitinkamose rinkose atsižvelgdama į mažųjų ir vidutinių įmonių (MVI) poreikius. Ji turėtų padėti nukreipti iš kelių bent jau numatomą bendrą tarptautinio krovinio transporto prieaugį, tačiau pageidautina daugiau į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą arba į transporto rūšių derinius, kuriuose krovinių gabenimas keliais yra kuo trumpesnis. Todėl pagal Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003 įkurta „Marco Polo“ programa turėtų būti pakeista.
- (5) „Marco Polo II“ programa numato skirtingus veiksmų tipus, kurie turėtų skatinti apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą ir glaudesnę bendradarbiavimą intermodalinėje rinkoje. Be to, pagal „Marco Polo II“ programą įgyvendinami veiksmai taip pat turėtų skatinti realų tarptautinio kelių krovinio transporto mažėjimą.
- (6) Veiksmai, finansuoti pagal „Marco Polo II“ programą, savo geografine aprėptimi turėtų būti tarptautiniai. Siekiant atspindėti veiksmų europinį mastą, projektus turėtų teikti skirtingose valstybėse įsisteigusios įmonės, kurios susijungia į veiksmą teikiančią konsorciumą. Viešosios teisės subjektai, vykdydami ekonominę veiklą, turėtų turėti teisę dalyvauti šiame konsorciume pagal savo nacionalinius įstatymus.
- (7) Pareiškėjai turėtų galėti teikti naujus arba, tam tikrais atvejais, jau įgyvendinamus projektus, kurie geriausiai atitinka dabartinius rinkos poreikius. Pernelyg griežtas leidžiamų veiksmų apibrėžimas neturėtų varžyti tinkamų projektų, visų pirma tų, kuriais atsižvelgiama į MVI poreikius.
- (8) Tam tikrais atvejais esamos paslaugos plėtojimo nauda papildomo modalinio perkėlimo, kokybės, aplinkosaugos ir gyvybingumo privalumų požiūriais prilygsta bent jau naudai, kurią galėtų suteikti su didelėmis išlaidomis susijęs naujos paslaugos kūrimas.
- (9) Siekiant skaidrumo, nešališkumo ir aiškių ribų nustatymo, modalinio perkėlimo veiksmų įgyvendinimui skirta pagalba, pavyzdžiui, turėtų būti grindžiama kaštų mažinimu, kurį visuomenei užtikrins trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto naudojimas vietoje vien tik kelių transporto. Todėl šis reglamentas turėtų numatyti finansinę paramą pagal perkeltų keliais gabenamų krovinių tonkilometrus.
- (10) Bendrijos finansinę paramą, grindžiamą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų transportą perkeliamais tonkilometrais arba tonkilometrių ar transporto priemonių kilometrų, susijusių su krovinių gabenimu keliais, sumažinimu, turėtų būti įmanoma derinti taip, kad būtų remiami kokybiški ar realią naudą aplinkai teikiantys projektai.
- (11) Skirstant lėšas taip pat reikėtų skirti ypatingą dėmesį jautriems ir didmiesčių rajonams, patenkantiems į geografinę programos taikymo sritį.

⁽¹⁾ OL L 196, 2003 8 2, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 788/2004 (OL L 138, 2004 4 30, p. 17).

▼B

- (12) Visų programos veiksmų rezultatai turėtų būti tinkamai skleidžiami, siekiant užtikrinti viešumą, skaidrumą ir keitimąsi geriausia praktika.
- (13) Vykdamas atrankos procedūrą ir įgyvendinant veiksmus būtina užtikrinti, kad atrinkti veiksmai įneštų realų indėlį į bendrą transporto politiką ir nesukeltų bendriems interesams prieštaraujančių konkurencijos iškraipymų. Todėl Komisija turėtų įvertinti abiejų programų įgyvendinimą. Ji turėtų pateikti „Marco Polo“ programos 2003–2006 m. pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą ne vėliau kaip 2007 m. birželio 30 d.
- (14) Veiksmai neturėtų iškraipyti konkurencijos, ypač tarp transporto rūšių, kitų nei kelių transportas, ar kiekvienos alternatyvios transporto rūšies sektoriuje, tiek, kad tai prieštarautų bendriems interesams. Ypatingai reikėtų stengtis išvengti tokių iškraipymų tam, kad veiksmai padėtų perkelti krovinius iš kelių transporto į alternatyvių rūšių transportą, užuot skatinę perkelti esamų geležinkelių transporto, trumpųjų nuotolių laivybos ar vidaus vandenų transporto paslaugų krovinius.
- (15) Kadangi „Marco Polo II“ programos tikslo valstybės narės negali deramai pasiekti ir todėl atsižvelgiant į programos apimtį to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą, šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti.
- (16) Šio reglamento įgyvendinimui būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (17) Šis reglamentas nustato finansinį paketą visam programos galiojimui, kuris pagal Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinio susitarimo dėl biudžetinės drausmės ir patikimo finansų valdymo ⁽²⁾ 37 punktą yra pagrindinis orientacinis dydis biudžeto valdymo institucijai kasmetinės biudžeto sudarymo procedūros metu.
- (18) Siekiant apsaugoti „Marco Polo“ programos tęstinumą ir skaidrumą, reikėtų nustatyti pereinamąsias nuostatas dėl sutarčių ir atrankos tvarkos,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šis reglamentas nustato finansavimo priemonę (toliau – „Marco Polo II“ programa arba programa), kuria siekiama mažinti perkrovą, didinti transporto sistemos atitiktį aplinkosaugos standartams ir plėtoti intermodalinį transportą, tokiu būdu kuriant veiksmingą ir tvarią transporto sistemą, kuri suteiks ES pridėtinės vertės ir neturės neigiamo poveikio ekonominei, socialinei ar teritorinei sanglaudai. Programos trukmė – nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d., siekiant iki programos pabaigos krovinius, kurie kiekvienais metais sudaro didžiausią dalį numatomo bendro tarptautiniais keliais vežamų krovinių

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

⁽²⁾ OL C 139, 2006 6 14, p. 1.

▼B

srauto prieaugio, matuojamo tonkilometrais, nukreipti iš kelių į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą arba panaudoti transporto rūšių derinius, kuriuose krovinio gabenimas keliais yra kuo trumpesnis.

*2 straipsnis***Sąvokų apibrėžimai**

Šiame reglamente taikomi šie sąvokų apibrėžimai:

- a) veiksmas – įmonių įgyvendinamas projektas, kuris padeda mažinti krovininio kelių transporto sistemos perkrovą ir (arba) didinti transporto sistemos valstybių narių arba dalyvaujančių šalių teritorijose atitiktį aplinkosaugos reikalavimams; katalizuojantys veiksmai, modalinio perkėlimo veiksmai ir bendrojo mokymosi veiksmai gali apimti kelis suderintus projektus;
- b) katalizuojantis veiksmas – inovacinis veiksmas, kuriuo siekiama įveikti Bendrijai svarbius struktūrinius barjerus krovininio transporto rinkoje, kurie kliudo veiksmingam rinkų funkcionavimui, trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ar vidaus vandenų transporto konkurencingumui ir (arba) transporto grandinių, naudojančių minėtas transporto rūšis, veiksmingumui, įskaitant pagalbinės infrastruktūros keitimą arba kūrimą; šiame apibrėžime tokie „struktūriniai barjerai“ yra teisės aktais nenustatyti, faktiniai ir nuolatinio pobūdžio kliudymai deramam krovininio transporto grandinės funkcionavimui;
- c) jūros greitkelių veiksmas – novatoriškas veiksmas, kuris tiesiogiai perkelia krovinius iš kelių sistemos į trumpųjų nuotolių laivybos segmentą arba panaudoja trumpųjų nuotolių laivybos transporto ir kitų transporto rūšių derinį, kuriame krovinio gabenimas keliais yra kiek įmanoma trumpesnis; šios rūšies veiksmai gali apimti pagalbinės infrastruktūros keitimą ar kūrimą, kai reikia vykdyti dažnai pasikartojančias ypač didelio masto krovinių intermodalinio jūrų transporto paslaugas, įskaitant, pageidautina, labiausiai aplinką tausojančių transporto priemonių rūšių, pvz., vidaus vandenų kelių ir geležinkelių, naudojimą, krovininio transporto srityje atokiuose rajonuose ir teikiant integruotą krovinio paėmimo iš siuntėjo ir pristatymo gavėjui paslaugų paketą; jei galima, reikėtų panaudoti ir atokiausių regionų išteklius;
- d) modalinio perkėlimo veiksmas – veiksmas, kuris tiesiogiai, tam tikru mastu iš esmės ir nedelsiant perkelia krovinius iš kelių sistemos į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių, vidaus vandenų kelių segmentus arba panaudoja transporto rūšių derinius, kuriuose krovinio gabenimas keliais yra kuo trumpesnis ir kuris nėra priskiriamas prie katalizuojančių veiksmų, įskaitant, jei tinkama, modalinį perkėlimą, įvykdytą dėl esamų paslaugų plėtros; Komisija išnagrinėja galimybę remti pagalbinės infrastruktūros projektus;
- e) kelių eismo mažinimo veiksmas – novatoriškas veiksmas, kuris integruoja transportą į gamybos logistiką, siekiant išvengti didelio krovininio transporto susikaupimo keliuose neigiamai nepaveikiant nei gamybos apimties, nei gamybos darbo jėgos; šios rūšies veiksmai gali apimti pagalbinės infrastruktūros ir įrangos keitimą arba kūrimą;
- f) bendrojo mokymosi veiksmas – veiksmas, kuriuo siekiama stiprinti bendradarbiavimą struktūriškai optimizuojant darbo metodus ir procedūras krovininio transporto grandinėje, atsižvelgiant į logistikos reikalavimus;
- g) novatoriškas veiksmas – veiksmas, kuris skatina tokius dalykus, kurie tam tikroje rinkoje iki šiol neegzistavo;

▼B

- h) pagalbinė infrastruktūra –infrastruktūra, kuri yra būtina ir kurios pakanka veiksmų tikslams įgyvendinti, įskaitant krovinių ir keleivių terminalus;
- i) lydinčioji priemonė – priemonė, kuria siekiama pasirengti arba paremti įgyvendinamus arba būsimus veiksmus, įskaitant informacijos sklaidos veiksmus, projekto stebėseną ir įvertinimą, taip pat statistinių duomenų rinkimą ir analizę; produktų, procesų ar paslaugų komercializavimo priemonės, taip pat rinkodaros ir pardavimų skatinimo priemonės nėra lydinčiosios jų priemonės;
- j) parengiamoji priemonė – priemonė, kuri įgyvendinama rengiant katalizuojantį, jūros greitkelių arba kelių eismo mažinimo veiksmą, pavyzdžiui, techninių, eksploatacinių ar finansinių galimybių studijos ir įrangos bandymai;
- k) įmonė – ekonominę veiklą vykdomas subjektas nepriklausomai nuo subjekto teisinio statuso ir jo finansavimo būdo;
- l) konsorciumas – susitarimas, pagal kurį mažiausiai dvi įmonės kartu įgyvendina veiksmą ir pasidalija su juo susijusią riziką;
- m) tonkilometris – vienos krovinio tonos arba jos apimties ekvivalento transportavimas vieno kilometro atstumu;
- n) transporto priemonės kilometras – pakrauto ar tuščio sunkvežimio nuvažiuotas vieno kilometro atstumas;
- o) gretima trečioji šalis – šalis, kuri nėra Europos Sąjungos narė ir kuri turi bendrą sieną su Europos Sąjunga arba Europos Sąjungai gretimos uždarnos ar pusiau uždarnos jūros pakrantę;

▼M1

- p) kroviny – apskaičiuojant nuo kelių perkeltus tonkilometrus, tai vežamos prekės, intermodalinė transporto priemonė bei kelių transporto priemonė, įskaitant tuščias intermodalines transporto priemones ir tuščias kelių transporto priemones, tuo atveju, jeigu jos perkeltos nuo kelių.

▼B*3 straipsnis***Taikymo sritis**

1. Į programą įtraukiami šie veiksmas:
 - a) įgyvendinami mažiausiai dviejų valstybių narių teritorijoje
arba
 - b) įgyvendinami mažiausiai vienos valstybės narės teritorijoje ir gretimos trečiosios šalies teritorijoje.
2. Kai projektas įgyvendinamas trečiosios šalies teritorijoje, tos šalies teritorijoje atsiradusiems kaštams programa netaikoma, išskyrus 3 ir 4 dalyse nurodytomis aplinkybėmis.
3. Programoje gali dalyvauti šalys, kurios yra kandidatės įstoti į Europos Sąjungą. Jų dalyvavimui taikomos su tomis šalimis pasirašytose Asociacijos sutartyse nustatytos sąlygos, taip pat taisyklės, nustatytos Asociacijos tarybos sprendime kiekvienai atitinkamai valstybei.
4. Programoje taip pat gali dalyvauti ELPA ir EEE šalys bei gretimos trečiosios šalys, kurių dalyvavimas grindžiamas papildomais asignavimais, skiriamais pagal su tomis šalimis suderintą tvarką.

▼B

II SKYRIUS

PROGRAMOS KRITERIJUS ATITINKANTYS PAREIŠKĖJAI IR VEIKSMAI*4 straipsnis***Programos kriterijus atitinkantys pareiškėjai****▼M1**

1. Veiksmus teikia įmonės ar konsorciškai, įsteigti valstybėse narėse arba dalyvaujančiose valstybėse, kaip numatyta 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse.

▼B

2. Su projektu gali būti susietos už vienos iš 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytų dalyvaujančių valstybių ribų įsisteigusios įmonės, tačiau Bendrijos finansavimas pagal programą joms neskiriamas jokiais aplinkybėmis.

*5 straipsnis***Programos kriterijus atitinkantys veiksmai ir finansavimo sąlygos**

1. Finansavimas pagal programą gali būti skirtas šiems veiksams:

a) katalizuojantiems veiksams, kuriais siekiama stiprinti geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivybos (įskaitant jūros greitkelius) sektorių sąveiką geriau išnaudojant esamą infrastruktūrą, reikėtų skirti ypatingą dėmesį;

▼M1

b) jūros greitelių veiksams; Europos Sąjungoje tokie veiksmai atitinka prioritetinių jūros greitelių projektų, apibrėžtų 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros ⁽¹⁾, ypatybes;

▼B

c) modalinio perkėlimo veiksams;

d) kelių eismo mažinimo veiksams;

e) bendro mokymosi veiksams.

▼M1

2. Skirtingų veiksmų specialios finansavimo sąlygos ir kiti reikalavimai yra nustatyti priede.

▼B

3. Bendrijos finansinė parama teikiama pagal sutartis, dėl kurių derasi Komisija ir paramos gavėjas. Tų sutarčių sąlygose turi būti numatoma kuo mažesnė finansinė ir administracinė našta, pavyzdžiui, palengvinant verslui palankių banko garantijų išdavimą, ir atsižvelgiama į taikomas taisykles ir teisės aktus, ypač į 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamentą (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002 dėl Europos Bendrijų bendrajam biudžetui taikomo finansinio reglamento ⁽²⁾, kad administravimas būtų kuo veiksmingesnis ir lankstesnis.

4. Nepažeidžiant bendros politikos tikslų, numatytų 1 straipsnyje, kvietimo teikti paraiškas dėl katalizuojančių veiksmų ir bendrojo mokymosi veiksmų metiniai prioritetai nustatomi ir, jei reikia, peržiūrimi Komisijos, kuriai padeda 10 straipsnyje nurodytas komitetas, ir pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

⁽¹⁾ OL L 228, 1996 9 9, p. 1.

⁽²⁾ OL L 248, 2002 9 16, p. 1.

▼B*6 straipsnis***Išsamios taisyklės**

Išsamios veiksmų pateikimo ir atrankos pagal programą tvarkos taisyklės patvirtinamos pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

▼M1*7 straipsnis***Valstybės pagalba**

Bendrijos finansinė parama programoje numatytiems veiksmams netrukdo tiems veiksmams suteikti valstybės pagalbą nacionaliniu, regioniniu ar vietos lygiu, jei tokia pagalba atitinka Sutartyje nustatytus reikalavimus dėl valstybės pagalbos ir neviršija nustatytų bendrų ribų kiekvienam priede nurodyto veiksmo tipui.

▼B

III SKYRIUS

VEIKSMŲ PATEIKIMAS IR ATRANKA**▼M1***8 straipsnis***Veiksmų pateikimas**

Veiksmai Komisijai pateikiami laikantis pagal 6 straipsnį patvirtintų išsamių taisyklių. Pateikiamuose dokumentuose nurodoma visa informacija, leidžianti Komisijai atlikti atranką pagal 9 straipsnyje nustatytus kriterijus.

Prireikus, Komisija, siekdama palengvinti paraiškų teikimo procesą, pareiškėjams teikia pagalbą, pvz., įsteigia internetinę pagalbos tarnybą.

*9 straipsnis***Veiksmų atranka finansinei paramai gauti**

Pateiktus veiksmus vertina Komisija. Atrinkdama veiksmus finansinei paramai pagal programą gauti, Komisija atsižvelgia į:

- a) 1 straipsnyje nurodytus tikslus;
- b) priedo atitinkamoje skiltyje nustatytas sąlygas;
- c) veiksmų poveikį mažinant kelių perkrovą;
- d) veiksmų santykinę aplinkosaugos naudą ir jų santykinę naudą mažinant išorės išlaidas, įskaitant jų įnašą mažinant trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto neigiamą poveikį aplinkai. Ypatingas dėmesys skiriamas veiksmams, kuriais siekiama daugiau nei teisiškai privalomi aplinkosaugos reikalavimai;
- e) bendrą veiksmų tvarumą.

Informavusi 10 straipsnyje nurodytą komitetą, Komisija priima sprendimą skirti finansinę paramą.

Komisija apie savo sprendimą informuoja paramos gavėjus.

▼B

IV SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS*10 straipsnis***Komitetas**

1. Komisijai padeda komitetas.

▼B

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 4 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 4 straipsnio 3 dalyje numatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

3. Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

*11 straipsnis***Biudžetas****▼C1**

Finansinis paketas „Marco Polo II“ programai įgyvendinti laikotarpiu nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. yra 450 mln. EUR.

▼B

Metinius asignavimus patvirtina biudžeto valdymo institucija pagal numatytą finansinę struktūrą.

*12 straipsnis***Rezervas lydinčioms priemonėms ir programos įvertinimui**

Lydinčiosioms priemonėms ir nepriklausomam 5 straipsnio įgyvendinimo įvertinimui skiriama iki 5 % šiame reglamente numatyto biudžeto.

*13 straipsnis***Europos Bendrijų finansinių interesų apsauga**

1. Komisija užtikrina, kad įgyvendinant pagal šį reglamentą finansuojamus veiksmus finansinius Europos Bendrijų interesus gina taikomos sukčiavimo, korupcijos ir kitų neteisėtų veiksmų prevencinės priemonės, veiksmingi patikrinimai ir netinkamai sumokėtų sumų išieškojimas ir, nustačius pažeidimus, veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos, nustatomos pagal 1995 m. gruodžio 18 d. Tarybos reglamentą (EB, Euratomas) Nr. 2988/95 dėl Europos Bendrijų finansinių interesų apsaugos ⁽¹⁾, 1996 m. lapkričio 11 d. Tarybos reglamentą (Euratomas, EB) Nr. 2185/96 dėl Komisijos atliekamų patikrinimų ir inspektavimų vietoje siekiant apsaugoti Europos Bendrijų finansinius interesus nuo sukčiavimo ir kitų pažeidimų ⁽²⁾ ir pagal 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/1999 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų ⁽³⁾.

2. Pagal šį reglamentą finansuojamiems veiksmams Reglamento (EB, Euratomas) Nr. 2988/95 1 straipsnyje minima pažeidimo sąvoka reiškia bet kokią Bendrijos teisės nuostatos pažeidimą arba sutartinio įsipareigojimo nesilaikymą dėl ūkio subjekto veiksmo ar neveikimo, kuris kenkia arba galėtų pakenkti bendrajam Europos Sąjungos biudžetui arba jos valdomiems biudžetams nustatant nepateisinamą išlaidų straipsnį.

3. Į sutartis ir susitarimus taip pat susitarimus su dalyvaujančiomis trečiosiomis šalimis, sudarytus pagal šį reglamentą, įtraukiamos nuostatos dėl Komisijos ar jos įgalioto atstovo atliekamos priežiūros ir finansinės kontrolės, taip pat dėl Audito Rūmų atliekamo audito, kuris, esant reikalui, atliekamas vietoje.

⁽¹⁾ OL L 312, 1995 12 23, p. 1.

⁽²⁾ OL L 292, 1996 11 15, p. 2.

⁽³⁾ OL L 136, 1999 5 31, p. 1.

▼B*14 straipsnis***Įvertinimas**

1. Komisija mažiausiai du kartus per metus informuoja komitetą apie finansinį programos įgyvendinimą ir pateikia naujausias žinias apie visų pagal programą finansuojamų veiksmų statusą.

Komisija vykdo programos vertinimą programai įpusėjus ir pasibaigus, taip siekiant nustatyti, kiek ji padėjo siekti Bendrijos transporto politikos tikslų ir kaip efektyviai panaudoti asignavimai.

▼M1

2. Komisija pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui bei Regionų komitetui pranešimą dėl 2003–2010 m. laikotarpiu įgyvendinant Marco Polo programas pasiektų rezultatų. Komisija pateikia šį pranešimą prieš rengdama pasiūlymą dėl trečiosios Marco Polo programos, ir rengdama šį pasiūlymą atsižvelgia į tame pranešime pateiktas išvadas.

2a. 2 dalyje nurodytame pranešime visų pirma aptariamieji klausimai:

- šio reglamento, iš dalies pakeisto 2009 m. rugsėjo 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 923/2009, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EB) Nr. 1692/2006, nustatantį antrąją Marco Polo programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinių transporto sistemos atitiktčiai aplinkosaugos reikalavimams didinti (Marco Polo II) ⁽¹⁾, poveikis,
- Konkurencingumo ir inovacijų vykdomosios agentūros patirtis valdant programą,
- būtinybė diferencijuoti transporto rūšis pagal finansavimo sąlygas atsižvelgiant į saugumą, atitiktį aplinkosaugos reikalavimams ir energijos vartojimo efektyvumą,
- kelių eismo mažinimo veiksmų veiksmingumas,
- būtinybė teikti į paklausą orientuotą pagalbą teikiant paraiškas, atsižvelgiant į mažų įmonių ir mikroįmonių, veikiančių transporto sektoriuje, poreikius,
- veiksmų trukmės pratęsimas atsižvelgiant į išimties aplinkybes, t. y. ekonominę nuosmukį,
- konkrečių produktų rūšių veiksmų atitikties finansavimo reikalavimams viršutinės ribos mažinimas,
- galimybė nustatyti orientacinius siūlomų veiksmų atitikties finansavimo reikalavimams viršutinių ribų tikslus, atsižvelgiant į perkeltus tonkilometrus per metus, taip pat į energijos vartojimo efektyvumą ir naudą aplinkai,
- vertinimas, ar tinkama atsižvelgti į transporto priemonę pateikiant sąvokos „kroviniai“ apibrėžtį,
- išsamios metinės veiksmų, kurie buvo finansuojami bendrai, apžvalgos pateikimas,
- galimybė tinkamomis priemonėmis užtikrinti programos, Logistikos veiksmų plano ir TEN-T darną siekiant koordinuoti Bendrijos lėšų skyrimą, ypač jūros greitkeliams,
- galimybė apmokėti trečiojoje valstybėje patirtas išlaidas, jei veiksmą vykdo valstybės narės įmonės,
- būtinybė atsižvelgti į konkrečius vidaus vandenų transporto sektoriaus ypatumus ir į šiame sektoriuje veikiančias mažąsias ir vidutines įmones, pavyzdžiui, parengti vidaus vandenų transporto sektoriui skirtą specialią programą,

⁽¹⁾ OL L 266, 2009 10 9, p. 1.

▼M1

- galimybė praplėsti programą, įtraukiant kaimynines valstybes, ir
- galimybė tęsti programos pritaikymą salose ir salynuose esančioms valstybėms narėms.

*15 straipsnis***Panaikinimas**

Reglamentas (EB) Nr. 1382/2003 panaikinamas nuo 2006 m. gruodžio 14 d.

Sutartims, susijusioms su Reglamente (EB) Nr. 1382/2003 numatytais veiksmais, iki jų įgyvendinimo ir finansavimo pabaigos taikomas tas reglamentas.

▼B*16 straipsnis***Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja 2006 m. gruodžio 14 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

PRIEDAS

Finansavimo sąlygos ir reikalavimai pagal 5 straipsnio 2 dalį

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
1. Finansavimo sąlygos	a) Katalizuojančio veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jis išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realiaame verslo plane.	a) Jūros greitkelių veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jie išliks perspektyvūs pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realiaame verslo plane.	a) Modalinio perkėlimo veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 36 mėnesių laikotarpį, ir jie išliks perspektyvūs pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realiaame verslo plane.	a) Kelių eismo mažinimo veiksmo tikslai bus įgyvendinti per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį, ir jie išliks perspektyvūs pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realiaame verslo plane.	a) Bendrojo mokymosi veiksmu bus pagerintos rinkoje teikiamos komercinės paslaugos ir visų pirma skatinamas ir (arba) palengvintas kelių eismo mažinimas arba modalinis perkėlimas iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą, plėtojant bendradarbiavimą ir keitimąsi žiniomis; projekto trukmė neviršija 24 mėnesių.
	b) Katalizuojantis veiksmas yra novatoriškas Europos lygmeniu logistikos, technologijų, metodų, įrangos, produktų, infrastruktūros arba teikiamų paslaugų atžvilgiu.	b) Jūros greitkelių veiksmas yra novatoriškas Europos lygmeniu logistikos, technologijų, metodų, įrangos, produktų, infrastruktūros arba teikiamų paslaugų atžvilgiu; dėmesys taip pat bus skiriamas aukštai paslaugų kokybei, supaprastintoms procedūroms ir patikrinimams, atitinkantiems saugos ir saugumo standartus, gerai prieigai prie uostų, veiksmingam susisiekimui su atokiais rajonais ir lanksčioms bei veiksmingoms uosto paslaugoms.	b) Modalinio perkėlimo veiksmu nebus iškraipyta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.	b) Kelių eismo mažinimo veiksmas yra novatoriškas Europos lygmeniu gamybos logistikos integravimo į transporto logistiką atžvilgiu.	b) Bendrojo mokymosi veiksmas yra novatoriškas Europos lygmeniu.
	c) Katalizuojantis veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų moda-	c) Jūros greitkelių veiksmu siekiama skatinti didelės apimties, dažnų intermoda-	c) Modalinio perkėlimo veiksmu siūlomas realus planas, kuriame nustatomi	c) Kelių eismo mažinimo veiksmu siekiama skatinti didesnę tarptautinio krov-	c) Bendrojo mokymosi veiksmu nebus iškraipyta konkurencija atitinkamose

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
	linių perkėlimą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą.	linių krovinių vežimo paslaugų teikimą, panaudojant trumpųjų nuotolių laivybą, prireikus ir kombinuotų keleivių vežimo paslaugų teikimą; arba trumpųjų nuotolių laivybą kartu su kitomis transporto rūšimis, kai krovinio vežimas keliais yra kiek įmanoma trumpesnis; pageidautina, kad veiksmas apimtų krovinių vežimo paslaugas atokių rajonų geležinkeliais ir (arba) vidaus vandenų transportu.	konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai.	ninio transporto Europos rinkose veiksmingumą, nesudarant kliūčių ekonominiam augimui ir sutelkiant dėmesį į gamybos ir (arba) platinimo procesų keitimą, taip užtikrinant trumpesnius atstumus, didesnius krovos koeficientus, mažesnę kelionių be krovinio skaičių, atliekų srautų mažėjimą, apimtį ir (arba) svorio ar bet kurio kito poveikio, lemiančio esminių krovinių eismo sumažėjimą keliuose, sumažinimą, bet nedarant neigiamos įtakos gamybos apimčiai arba darbo jėgai.	rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.
	d) Katalizuojančiu veiksmu siūlomas realus planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.	d) Jūros greitkelių veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą, didesnę už prognozuojamą krovinio transporto keliuose augimą, iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, vidaus vandenų arba geležinkelių transportą.	d) Kai modalinio perkėlimo veiksmui reikia paslaugų, kurias teikia subsidijavimo susitarimą pasirašiusios trečiosios šalys, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojamoji.		d) Bendrojo mokymosi veiksmu siūlomas realus planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.
	e) Katalizuojančiu veiksmu nebus iškraipyta konkurencija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.	e) Jūros greitkelių veiksmu siūlomas realus planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.		d) Kelių eismo mažinimo veiksmu siūlomas realus planas, kuriame nustatomi konkretūs veiksmo tikslų įgyvendinimo etapai ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis.	
	f) Kai katalizuojančiam veiksmui reikia paslaugų,	f) Jūros greitkelių veiksmu nebus iškraipyta konkuren-		e) Kelių eismo mažinimo veiksmu nebus iškraipyta	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
	kurias teikia subsidijavimo susitarimą pasirašiusios trečiosios šalys, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojamoji.	cija atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kad tai prieštarautų bendriems interesams.		konkurencija atitinkamose rinkose, ypač kiek tai susiję su kelių transportui alternatyviomis transporto rūšimis, kad tai prieštarautų bendriems interesams.	
		g) Kai jūros greitkelių veiksmui reikia paslaugų, kurias teikia subsidijavimo susitarimą pasirašiusios trečiosios šalys, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojamoji.		f) kai eismo mažinimo veiksmui reikia paslaugų, kurias teikia subsidijavimo susitarimą pasirašiusios trečiosios šalys, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad tų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojamoji.	
2. Finansavimo intensyvumas ir aprėptis	a) Bendrijos finansinė parama katalizuojantiems veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šioms išlaidoms teikiama Bendrijos finansinė parama tiek, kiek jos yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 20 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių veiksmo išlaidų.	a) Bendrijos finansinė parama jūros greitkelių veiksmams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šioms išlaidoms teikiama Bendrijos finansinė parama tiek, kiek jos yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 20 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių veiksmo išlaidų.	a) Bendrijos finansinė parama modalinio perkėlimo veiksmams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šioms išlaidoms teikiama Bendrijos finansinė parama tiek, kiek jos yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 20 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių veiksmo išlaidų.	a) Bendrijos finansinė parama kelių eismo mažinimo veiksmams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šioms išlaidoms teikiama Bendrijos finansinė parama tiek, kiek jos yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. Finansavimo reikalavimus atitinkančios išlaidos, susijusios su pagalbine infrastruktūra, negali viršyti 20 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių veiksmo išlaidų.	a) Bendrijos finansinė parama bendrojo mokymosi veiksmams neviršija 50 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu.
	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios dienos,	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios dienos,	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios dienos,	Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios dienos,	Išlaidos, patirtos paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios dienos, atitinka

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
	atitinka Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo išsipareigojimo naudoti šį turtą paramos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	atitinka Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo išsipareigojimo naudoti šį turtą paramos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	atitinka Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo išsipareigojimo naudoti šį turtą paramos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	atitinka Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto išlaidas priklauso nuo išsipareigojimo naudoti šį turtą paramos teikimo laikotarpiu ir daugiausia veiksmo tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime.	Bendrijos finansinės paramos teikimui taikomus reikalavimus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui.
				b) Bendrijos finansinė parama, skirta kelių eismo mažinimo veiksams finansuoti, negali būti naudojama tiesiogiai su transportu ar platinimu nesusijusiai verslo ar gamybos veiklai.	
	b) Bendrijos finansinė parama, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į veiksmo kokybę arba realią naudą aplinkai.	b) Bendrijos finansinė parama, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į veiksmo kokybę arba realią naudą aplinkai.	b) Bendrijos finansinė parama, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai perkeliama 500 tonkilometrų keliais vežamų krovinių srauto. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į veiksmo kokybę arba realią naudą aplinkai.	c) Bendrijos finansinė parama pradžioje yra 2 EUR kiekvienam kartui, kai krovinių vežimas kelių transportu sumažinamas 500 tonkilometrų arba 25 transporto priemonių kilometrais. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į veiksmo kokybę arba realią naudą aplinkai.	
	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius	c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius	d) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, kartais gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius	

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
	įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės paramos sumą.	įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės paramos sumą.	įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės paramos sumą.	įvykius ir, jei reikia, tinkamai patikslinti Bendrijos finansinės paramos sumą.	
3. Subsidijavimo susitarimo forma ir trukmė	Bendrijos finansinė parama katalizuojantiems veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, pavyzdžiui, dėl išimtinio ekonominio nuosmukio, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė parama jūros greitkelių veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, pavyzdžiui, dėl išimtinio ekonominio nuosmukio, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė parama modalinio perkėlimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 38 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, pavyzdžiui, dėl išimtinio ekonominio nuosmukio, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė parama kelių eismo mažinimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai, o minimali – 36 mėnesiai. Išimtiniais pavėluoto įgyvendinimo atvejais, pavyzdžiui, dėl išimtinio ekonominio nuosmukio, kuriuos tinkamai pagrindžia paramos gavėjas, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 6 mėnesiais.	Bendrijos finansinė parama bendrojo mokymosi veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos tinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 26 mėnesiai, kuri paramos gavėjo prašymu neviršijant pradinio biudžeto su sąlyga, kad per pirmuosius 12 įgyvendinimo mėnesių buvo pasiekta teigiamų rezultatų, galiojimo trukmė gali būti išimtinai pratęsta 26 mėnesiais.
	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė parama neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė parama neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 38 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 44 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė parama neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, o išimtiniais atvejais – 68 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė parama neatnaujinama.	Pasibaigus numatytam maksimaliam 52 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė parama neatnaujinama.
4. Sutarties vertės viršutinė riba	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam katalizuojančiam veiksmui yra 30 milijonų tonkilometrių arba jų modalinio perkėlimo ar kelių eismo mažinimo apimtys atitiktų per metus, jį įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam jūros greitkelių veiksmui yra 200 milijonų tonkilometrių arba jų modalinio perkėlimo apimtys atitiktų per metus, jį įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam modalinio perkėlimo veiksmui yra 60 milijonų tonkilometrių arba jų modalinio perkėlimo apimtys atitiktų per metus, jį įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį. Modalinio perkėlimo veiksams, kuriais siekiama įgyvendinti perkėlimą į vidaus vandenų transportą, bus taikoma speciali viršutinė riba, kuri yra 13 milijonų tonkilometrių arba jų	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam kelių eismo mažinimo veiksmui yra 80 milijonų tonkilometrių arba 4 milijonai transporto priemonių kilometrų, kurių sumažinta per metus, šį sumažinimą įgyvendinant per visą subsidijavimo sutarties galiojimo laikotarpį.	Minimali orientacinė viršutinė subsidijos riba vienam bendrojo mokymosi veiksmui yra 250 000 EUR.

▼ **M1**

Veiksmo tipas	A. Katalizuojantys veiksmai 5 straipsnio 1 dalies a punktas	B. Jūros greitkeliai 5 straipsnio 1 dalies b punktas	C. Modalinis perkėlimas 5 straipsnio 1 dalies c punktas	D. Kelių eismo mažinimas 5 straipsnio 1 dalies d punktas	E. Bendrasis mokymasis 5 straipsnio 1 dalies e punktas
			modalinio perkėlimo apimtys atitiks per metus, jį įgyvendinant per visą subsidijavimo susitarimo galiojimo laikotarpį.		
5. Informacijos sklaida	Informacija apie katalizuojančių veiksinių rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Informacija apie jūros greitkelių veiksinių rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Konkreči informacijos sklaidos veikla modalinio perkėlimo veiksiniams nenumatoma.	Informacija apie kelių eismo mažinimo veiksinių rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.	Informacija apie bendrojo mokymosi veiksinių rezultatus ir metodus skleidžiama ir keitimasis gerąja patirtimi skatinamas pagal informacijos sklaidos planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus.

▼ M1
