

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B** **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1692/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**
z dnia 24 października 2006 r.

**ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej
w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)
i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 328 z 24.11.2006, str. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

	nr	strona	data
► <u>M1</u> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 923/2009 z dnia 16 września 2009 r.	L 266	1	9.10.2009

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 65 z 3.3.2007, str. 12 (1692/2006)



**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1692/2006 PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 24 października 2006 r.

**ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania
wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania
systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”)
i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 71 ust. 1 oraz art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-
Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Biała księga Komisji w sprawie wspólnej polityki transportowej z września 2001 r. kładzie nacisk na rozwój intermodalności jako praktycznego i skutecznego środka służącego do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu i proponuje nie tylko stworzenie autostrad morskich – zintegrowanych morskich opcji intermodalnych o wysokiej jakości, ale także bardziej intensywne korzystanie z kolei oraz wodnego transportu śródlądowego jako głównych elementów tej strategii. Na posiedzeniu w Goeteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. Rada Europejska oświadczyła, że przesunięcia pomiędzy środkami transportu znajdują się w centrum strategii zrównoważonego rozwoju. Ponadto na posiedzeniu w Barcelonie w dniach 15 i 16 marca 2002 r. Rada Europejska podkreśliła konieczność zmniejszenia zatorów w wąskich gardłach komunikacyjnych w kilku regionach, wymieniając w szczególności Alpy, Pireneje i Morze Bałtyckie – jako oznakę tego, że szlaki morskie w postaci morskich szlaków szybkiego ruchu są integralnym i ważnym elementem transeuropejskiej sieci transportowej. Kluczowym instrumentem rozwoju intermodalności jest rynkowy program finansowania przedsięwzięć na rzecz intermodalności, który powinien w szczególności wesprzeć tworzenie autostrad morskich, gwarantując między innymi poprawę spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, a także poprawę transportu kolejowego i wodnego transportu śródlądowego.
- (2) Jeżeli nie zostanie podjęte zdecydowane działanie, drogowy transport towarowy w Europie może wzrosnąć do 2013 r. o ponad 60 %. Efektem tego byłby szacowany wzrost międzynarodowych przewozów drogowych w latach 2007–2013, wynoszący 20,5 miliarda tonokilometrów rocznie dla 25 państw członkowskich Unii Europejskiej, z negatywnymi skutkami w postaci dodatkowych kosztów związanych z infrastrukturą drogową, wypadków, przeciążenia ruchu, zanieczyszczenia lokalnego i globalnego, obniżenia niezawodności łańcucha zaopatrzeniowego i procesów logistycznych oraz szkód dla środowiska.
- (3) Aby uporać się z tym wzrostem drogowego transportu towarowego, w stopniu większym niż obecnie niezbędne jest wykorzysta-

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 22.9.2005, str. 19.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 października 2006 r.

▼B

tanie krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego, a także dalsze pobudzenie silnych inicjatyw ze strony sektora transportu i logistyki, przykładowo proponowanie nowych rozwiązań technicznych w zakresie taboru kolejowego, w celu zmniejszenia przeciążenia ruchu.

- (4) Program ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 1382/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. w sprawie przyznawania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy efektów działania systemu transportu towarowego w dziedzinie środowiska (program Marco Polo) ⁽¹⁾ powinien więc zostać wzmocniony nowymi działaniami skierowanymi na rzeczywiste ograniczenie międzynarodowego transportu drogowego. Dlatego Komisja zaproponowała mocniejszy program, zwany dalej „Programem Marco Polo II” lub „Programem”, w celu zwiększenia intermodalności, zmniejszenia przeciążenia ruchu oraz poprawy funkcjonowania systemu transportu towarowego we Wspólnocie pod względem środowiskowym. Dla osiągnięcia tego celu program powinien wspierać działania na rynku transportu towarowego, logistyki oraz na innych właściwych rynkach z uwzględnieniem potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Powinien on pomóc w przeniesieniu przynajmniej spodziewanego łącznego przyrostu drogowego ruchu towarowego, a najlepiej jeszcze większej jego części, na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy lub kombinowane środki transportu, w których przejazdy drogowe są możliwie jak najkrótsze. Program Marco Polo, ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 1382/2003, powinien w związku z tym zostać zastąpiony.
- (5) Program Marco Polo II charakteryzuje się różnego rodzaju działaniami, które powinny przyczynić się do wymiernego i trwałego przechodzenia na inne środki transportu i lepszej współpracy na intermodalnym rynku. Ponadto działania w ramach programu Marco Polo II powinny również przyczynić się do rzeczywistego ograniczenia międzynarodowego drogowego transportu towarowego.
- (6) Działania finansowane na podstawie programu Marco Polo II powinny mieć charakter międzynarodowy pod względem geograficznym. Aby odzwierciedlać europejski wymiar działań, projekty powinny być przedkładane przez przedsiębiorstwa mające swe siedziby w różnych krajach, zrzeszone w formie konsorcjum występującym z projektem. Podmioty prawa publicznego powinny być uprawnione do uczestnictwa w takim konsorcjum, gdy angażują się w działalność gospodarczą zgodnie z przepisami prawa krajowego.
- (7) Kandydaci powinni być w stanie przedłożyć nowe lub, gdy to stosowne, istniejące projekty, które najlepiej odpowiadają aktualnym potrzebom rynku. Nie należy stwarzać utrudnień dla realizacji odpowiednich projektów, a zwłaszcza projektów uwzględniających potrzeby MŚP, poprzez zbyt rygorystyczne określanie kwalifikujących się działań.
- (8) Mogą wystąpić przypadki, w których korzyści wynikające z rozwoju istniejącej usługi, pod względem spowodowania dodatkowego przesunięcia modalnego oraz posiadanych zalet jakościowych, środowiskowych i związanych z wykonalnością, mogą być co najmniej równe korzyściom, jakie wynikłyby z rozpoczęcia nowej usługi z udziałem znacznych wydatków.
- (9) W celu zapewnienia przejrzystości, obiektywności i jasnego określenia pomocy na rozpoczęcie działań związanych z przesunięciem modalnym należy na przykład oprzeć ją na

⁽¹⁾ Dz.U. L 196 z 2.8.2003, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 788/2004 (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 17).

▼B

oszczędności kosztów społecznych, jakie przyniesie wykorzystanie krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego w miejsce samego transportu drogowego. Z tego względu niniejsze rozporządzenie powinno określać indykatywną wysokość pomocy finansowej poprzez odniesienie do przeniesionych tonokilometrów przewozów drogowych.

- (10) Wysokość wspólnotowej pomocy finansowej, udzielanej na podstawie liczby tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, transport kolejowy lub wodny śródlądowy, lub opartej na redukcji tonokilometrów lub pojazdokilometrów w transporcie drogowym, powinna być zmienna, aby możliwe było wynagradzanie wysokiej klasy projektów lub projektów oferujących duże korzyści środowiskowe.
- (11) W procesie przydzielania funduszy należy także zwrócić szczególną uwagę na obszary newralgiczne oraz obszary miejskie położone w obrębie geograficznym programu.
- (12) Wyniki wszystkich działań prowadzonych w ramach programu powinny zostać należycie rozpowszechnione, aby zapewnić ich publiczny charakter, przejrzystość oraz możliwość wymiany najlepszych praktyk.
- (13) W czasie procedury selekcji oraz podczas trwania działań należy zapewnić, aby wybrane działania wniosły realny wkład do wspólnej polityki transportowej i nie spowodowały wypaczeń konkurencji sprzecznych ze wspólnym interesem. Komisja powinna więc ocenić realizację obydwu programów. Powinna ona najpóźniej do dnia 30 czerwca 2007 r. przedstawić sprawozdanie z wyników osiągniętych przez program Marco Polo w latach 2003–2006.
- (14) Działania nie powinny powodować zakłócania konkurencji, zwłaszcza pomiędzy innymi rodzajami transportu niż transport drogowy, lub w ramach poszczególnych rodzajów transportu, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. Należy dołożyć wszelkich starań, aby unikać tego rodzaju zakłóceń, tak aby działania przyczyniały się do przenoszenia przewozu ładunków z transportu drogowego na inne alternatywne sposoby transportu, a nie powodowały wycofywania przewozu ładunków z transportu kolejowego, krótkodystansowego transportu morskiego oraz wodnego transportu śródlądowego.
- (15) Ponieważ cel programu Marco Polo II nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na zakres Programu możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (16) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury korzystania z uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (17) Niniejsze rozporządzenie ustanawia na cały czas trwania programu kopertę finansową, która będzie zasadniczym punktem odniesienia dla władzy budżetowej podczas rocznej procedury finansowej, w rozumieniu pkt 37 porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 17 maja 2006 r. zawartego pomiędzy Parlamentem

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

▼B

Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej i należytego zarządzania finansami ⁽¹⁾.

- (18) Dla zabezpieczenia ciągłości i przejrzystości programu Marco Polo należy określić warunki przejściowe dotyczące umów i procedury selekcji,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

*Artykuł 1***Przedmiot**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument finansowy, zwany dalej „Programem Marco Polo II” lub „Programem”, mający na celu zmniejszenie przeciążeń w ruchu, poprawę funkcjonowania systemu transportu na środowisko oraz zwiększenie transportu intermodalnego, przyczyniając się przez to do stworzenia sprawnego i zrównoważonego systemu transportu, co zapewnia europejską wartość dodaną, nie wywierając przy tym negatywnego wpływu na spójność gospodarczą, społeczną czy też terytorialną. Program trwa w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2013 r. w celu zapewnienia do zakończenia programu przesunięcia całkowitego rocznego przyrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego, mierzonego w tonokilometrach, na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy lub transport kombinowany, w którym odcinek transportu drogowego byłby możliwie najkrótszy.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosują się następujące definicje:

- a) „działanie” oznacza każdy projekt realizowany przez przedsiębiorstwa, który przyczynia się do zmniejszenia przeciążeń w systemie drogowego transportu towarowego lub do poprawy funkcjonowania systemu transportu na środowisko na terytoriach Państw Członkowskich lub krajów uczestniczących; działania katalityczne, działania związane z przesunięciem modalnym i wspólnym uczeniem się mogą obejmować kilka skoordynowanych projektów;
- b) „działanie katalityczne” oznacza każde innowacyjne działanie mające na celu pokonanie istotnych barier strukturalnych we Wspólnocie na rynku transportu towarowego, które utrudniają sprawne funkcjonowanie rynków, konkurencyjność krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego lub sprawność łańcuchów transportowych wykorzystujących te modele, w tym również modyfikację lub tworzenie niezbędnej infrastruktury pomocniczej; do celów tej definicji taka strukturalna bariera rynkowa oznacza każde nieregulacyjne, faktyczne i nietymczasowe utrudnienie poprawnego funkcjonowania łańcucha transportu towarowego;
- c) „działanie związane z autostradami morskimi” oznacza wszelkie innowacyjne działanie polegające na bezpośrednim przesunięciu przewozów z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski lub na kombinację krótkodystansowego transportu morskiego z innymi sposobami transportu, w których przejazdy drogowe są możliwe jak najkrótsze. Działania tego rodzaju mogą obejmować modyfikację lub tworzenie infrastruktury pomocniczej

⁽¹⁾ Dz.U. C 139 z 14.6.2006, str. 1.

▼B

- niezbędnej dla realizacji usługi intermodalnego transportu morskiego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, w tym w pierwszej kolejności korzystanie z najbardziej przyjaznych dla środowiska sposobów transportu, takich jak transport wodami śródlądowymi i kolejną, dla transportu lądowego i zintegrowanych usług w systemie „od drzwi do drzwi”; w miarę możliwości należy również włączyć środki pochodzące z regionów peryferyjnych;
- d) „działanie związane z przesunięciem modalnym” oznacza wszelkie działanie polegające na bezpośrednim, mierzalnym, istotnym i natychmiastowym przeniesieniu przewozów z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy lub kombinowane środki transportu, w których przejazdy drogowe są możliwe jak najkrótsze, a niebędące działaniem katalizującym; a tam, gdzie właściwe – przesunięcie modalne spowodowane działaniem tego rodzaju, w tym działania, w którym przesunięcie modalne wynika z rozwinięcia istniejącej usługi; Komisja zbada możliwość wsparcia pomocniczych projektów infrastrukturalnych;
- e) „działanie związane z unikaniem ruchu” oznacza wszelkie innowacyjne działanie polegające na zintegrowaniu transportu z logistyką produkcji w celu uniknięcia dużego procentowego udziału drogowego transportu przewozowego bez negatywnego wpływu na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej. Działania te mogą obejmować modyfikację lub tworzenie pomocniczej infrastruktury i urzędzeń;
- f) „działanie związane ze wspólnym uczeniem się” oznacza wszelkie działanie mające na celu poprawę współpracy dla strukturalnego optymalizowania metod i procedur działania w łańcuchu transportu towarowego z uwzględnieniem wymagań logistyki;
- g) „działanie innowacyjne” oznacza jakiegokolwiek działanie obejmujące elementy, które dotąd nie występowały na danym rynku;
- h) „infrastruktura pomocnicza” oznacza infrastrukturę konieczną i wystarczającą do osiągnięcia celów działań, w tym również instalacje do przewozu pasażersko-towarowego;
- i) „środek towarzyszący” oznacza jakiegokolwiek środek mający na celu przygotowanie lub wspieranie bieżących lub przyszłych działań, między innymi działań związanych z rozpowszechnianiem oraz monitorowaniem i oceną projektów, a także zbieraniem i analizą danych statystycznych; działania poświęcone komercjalizacji produktów, procesów lub usług oraz działania marketingowe i związane z promocją sprzedaży nie są „środkami towarzyszącymi”;
- j) „środek przygotowawczy” oznacza jakiegokolwiek środek podjęty w celu przygotowania do działania katalitycznego lub związanego z autostradami morskimi albo unikaniem ruchu, takie jak analizy techniczne, operacyjne lub wykonalności finansowej oraz testowanie urzędzeń;
- k) „przedsiębiorstwo” oznacza wszelką jednostkę prowadzącą działalność gospodarczą, bez względu na jej status prawny oraz sposób, w jaki jest ona finansowana;
- l) „konsorcjum” oznacza wszelkiego rodzaju uzgodnienie, na podstawie którego co najmniej dwa przedsiębiorstwa prowadzą wspólnie działanie i dzielą związane z nim ryzyko;
- m) „tonokilometr” oznacza przewiezienie jednej tony ładunku lub jej objętościowego równoważnika na drodze jednego kilometra;
- n) „pojazdokilometr” oznacza przejazd samochodu ciężarowego, załadowanego lub pustego, na drodze jednego kilometra;
- o) „bliski kraj trzeciej” oznacza każdy kraj niebędący członkiem Unii Europejskiej, który ma wspólną granicę z Unią Europejską lub

▼B

wspólną linię brzegową w zamkniętym lub półzamkniętym basenie morskim sąsiadującym z Unią Europejską;

▼M1

- p) „ładunek” oznacza, do celów obliczenia „tonokilometra” przeniesionego z transportu drogowego, towary przewożone, intermodalną jednostkę transportową wraz z pojazdem drogowym, w tym puste intermodalne jednostki transportowe i puste pojazdy drogowe, jeżeli są one przenoszone z transportu drogowego.

▼B*Artykuł 3***Zakres**

1. Program obejmuje działania:
 - a) obejmujące terytorium co najmniej dwóch Państw Członkowskich; lub
 - b) obejmujące terytorium co najmniej jednego Państwa Członkowskiego oraz terytorium bliskiego kraju trzeciego.
2. Gdy działanie obejmuje terytorium kraju trzeciego, to koszty powstałe na terytorium tego kraju nie są pokrywane przez Program, z wyjątkiem okoliczności przedstawionych w ust. 3 i 4.
3. Program jest otwarty dla uczestnictwa krajów, które są kandydatami do przystąpienia do Unii Europejskiej. Uczestnictwo jest regulowane warunkami określonymi w umowach stowarzyszeniowych zawartych z tymi krajami i oparte na zasadach określonych w decyzji Rady Stowarzyszeniowej każdego zainteresowanego kraju.
4. Program jest również otwarty dla krajów EFTA i EEA oraz bliskich krajów trzecich na podstawie środków uzupełniających zgodnie z procedurami, które zostaną uzgodnione z tymi krajami.

ROZDZIAŁ II

KWALIFIKUJĄCY SIĘ WNIOSKODAWCY I DZIAŁANIA*Artykuł 4***Kwalifikujący się wnioskodawcy****▼M1**

1. Działania przedkładane są przez przedsiębiorstwa lub konsorcja mające swoje siedziby w państwach członkowskich lub krajach uczestniczących, zgodnie z art. 3 ust. 3 i 4.

▼B

2. Przedsiębiorstwa ustanowione poza jednym z krajów uczestniczących wymienionych w art. 3 ust. 3 i 4 mogą być powiązane z projektem, lecz w żadnych okolicznościach nie mogą otrzymać wspólnotowego finansowania w ramach Programu.

*Artykuł 5***Kwalifikujące się działania i warunki finansowania**

1. Do finansowania w ramach Programu kwalifikują się następujące działania:
 - a) działania katalityczne; takie, których celem jest poprawa synergii w sektorach kolejowym, śródlądowych dróg wodnych, krótkodystansowego transportu morskiego, w tym autostrad morskich, poprzez lepsze wykorzystanie istniejących infrastruktur, wymagają w szczególności specyficznej uwagi;

▼M1

b) działania związane z autostradami morskimi; w ramach Unii Europejskiej działania takie są spójne z cechami projektu priorytetowego dotyczącego autostrad morskich określonego w ramach decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. ⁽¹⁾;

▼B

- c) działania związane z przesunięciem modalnym;
- d) działania związane z unikaniem ruchu;
- e) działania związane ze wspólnym uczeniem się.

▼M1

2. Szczególne warunki finansowania oraz inne wymogi dla poszczególnych działań określone są w załączniku.

▼B

3. Wspólnotowa pomoc finansowa opiera się na umowach wynegocjowanych pomiędzy Komisją i beneficjentem. W celu osiągnięcia maksymalnej efektywności administracyjnej i elastyczności umowy tę zawierane są przy najdalej posuniętej minimalizacji obciążeń finansowych i administracyjnych, np. przez ułatwienia w udzielaniu dogodnych dla biznesu gwarancji bankowych, dopuszczone stosowanymi przepisami, w szczególności rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ⁽²⁾.

4. Z zastrzeżeniem ogólnych celów, o których mowa w art. 1, roczne priorytety dotyczące działań katalitycznych i działań związanych ze wspólnym uczeniem się zostaną ustalone i w razie potrzeby zweryfikowane przez Komisję wspomaganą przez komitet, o którym mowa w art. 10, oraz zgodnie z procedurą wymienioną w art. 10 ust. 2.

*Artykuł 6***Szczegółowe zasady**

Szczegółowe zasady dotyczące procedury przedkładania i selekcji działań w ramach Programu zostaną przyjęte zgodnie z procedurą wymienioną w art. 10 ust. 2.

▼M1*Artykuł 7***Pomoc państwa**

Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań objętych programem nie wyklucza udzielenia pomocy państwa dla tych działań na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, w zakresie, w jakim pomoc ta jest zgodna z ustaleniami dotyczącymi pomocy państwa określonymi w Traktacie i nie przekracza skumulowanych limitów dla każdego typu działania przedstawionych w załączniku.

▼B

ROZDZIAŁ III

SKŁADANIE WNIOSKÓW I SELEKCJA DZIAŁAŃ**▼M1***Artykuł 8***Składanie wniosków**

Wnioski w sprawie działań składane są do Komisji zgodnie ze szczegółowymi zasadami określonymi zgodnie z art. 6. Składany wniosek

⁽¹⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, str. 1.

▼M1

powinien zawierać wszystkie elementy niezbędne dla umożliwienia Komisji dokonania selekcji zgodnie z kryteriami określonymi w art. 9.

Jeżeli to konieczne, Komisja udziela wnioskodawcom pomocy w celu ułatwienia procedury składania wniosków, na przykład za pośrednictwem punktu informacyjno-doradczego *on-line*.

*Artykuł 9***Selekcja działań do przyznania pomocy finansowej**

Przedstawione działania oceniane są przez Komisję. Przy dokonywaniu selekcji działań do pomocy finansowej w ramach programu Komisja bierze pod uwagę:

- a) cele, o których mowa w art. 1;
- b) warunki określone w odpowiedniej kolumnie załącznika;
- c) wkład działań w zmniejszenie zatłoczenia w ruchu drogowym;
- d) względne zasługi działań dla środowiska oraz względne zasługi działań w zakresie ograniczania kosztów zewnętrznych, w tym ich wkład w ograniczenie negatywnych skutków dla środowiska spowodowanych przez żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy. Szczególną uwagę zwraca się na projekty wychodzące poza wiążące prawnie wymogi dotyczące środowiska;
- e) ogólną trwałość działań.

Komisja, po poinformowaniu komitetu, o którym mowa w art. 10, przyjmuje decyzję o udzieleniu pomocy finansowej.

Komisja informuje beneficjentów o swojej decyzji.

▼B

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 10***Komitet**

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 4 ust. 3 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.
3. Komitet przyjmuje swój regulamin.

*Artykuł 11***Budżet****▼C1**

Koperta finansowa dla realizacji programu Marco Polo II na okres od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2013 r. wynosi 450 mln EUR.

▼B

Roczne środki zatwierdzane są przez władzę budżetową w granicach ram finansowych.

▼B*Artykuł 12***Rezerwa na środki towarzyszące i na ocenę Programu**

Do 5 % budżetu przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu przeznaczone będzie na środki towarzyszące i niezależną ocenę wykonania art. 5.

*Artykuł 13***Ochrona interesów finansowych Wspólnot Europejskich**

1. Komisja zapewnia, aby podczas realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia chronione były interesy finansowe Wspólnot Europejskich przez zastosowanie środków zabezpieczających przed nadużyciami, korupcją i innymi działaniami niezgodnymi z prawem, przez skuteczne kontrole i przez odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, poprzez proporcjonalne i odstrasżające kary zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich ⁽¹⁾, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami ⁽²⁾ oraz rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ⁽³⁾.

2. Dla działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia pojęcie nieprawidłowości wymienione w art. 1 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 2988/95 oznacza wszelkie naruszenie przepisu prawa wspólnotowego lub wszelkie naruszenie zobowiązania umownego w wyniku działania lub zaniechania podmiotu gospodarczego, którego skutkiem jest lub może być szkoda dla ogólnego budżetu Unii Europejskiej lub budżetów przez niego zarządzanych, z powodu nieuzasadnionego wydatku.

3. Umowy lub porozumienia, jak również porozumienia z uczestniczącymi krajami trzecimi wynikające z niniejszego rozporządzenia przewidują w szczególności nadzór i kontrolę finansową sprawowaną przez Komisję (lub jej upoważnionego przedstawiciela) oraz audyty przeprowadzane przez Trybunał Obrachunkowy, jeśli zajdzie potrzeba, na miejscu.

*Artykuł 14***Ocena**

1. Komisja informuje Komitet co najmniej dwa razy w roku o finansowym wykonaniu Programu i podaje uaktualniony stan wszystkich działań finansowanych w ramach Programu.

Komisja dokonuje średniookresowej i końcowej oceny Programu w celu zbadania, w jaki sposób przyczynia się on do realizacji założeń wspólnotowej polityki transportowej, oraz kontroli należytego wykorzystania środków.

▼M1

2. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów komunikat w sprawie wyników osiągniętych przez programy Marco Polo za okres 2003–2010. Komisja przedstawia komunikat przed sporządzeniem wniosku w sprawie trzeciego programu Marco Polo

⁽¹⁾ Dz.U. L 312 z 23.12.1995, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, str. 2.

⁽³⁾ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 1.

▼M1

i uwzględnia ustalenia zawarte w komunikacie przy opracowywaniu tego wniosku.

2a. W komunikacie, o którym mowa w ust. 2, uwzględnione zostają w szczególności następujące kwestie:

- wpływ niniejszego rozporządzenia zmienionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 923/2009 z dnia 16 września 2009 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1692/2006 ustanawiającego drugi program „Marco Polo” na udzielanie wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko (Marco Polo II) ⁽¹⁾,
- doświadczenia związane z zarządzaniem programem przez Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacji,
- potrzeba wprowadzenia zróżnicowania pomiędzy środkami transportu pod względem warunków finansowania, w oparciu o względy bezpieczeństwa, wpływu na środowisko i efektywności energetycznej,
- skuteczność działań w zakresie unikania ruchu drogowego,
- potrzeba ustanowienia związanej z popytem pomocy technicznej na etapie składania wniosków, uwzględniającej potrzeby mikro- i małych przedsiębiorstw transportowych,
- uznanie recesji gospodarczej za wyjątkowy powód uzasadniający wydłużenie czasu trwania działań,
- obniżenie progów kwalifikowalności w odniesieniu do działań dotyczących określonych rodzajów towarów,
- możliwość wskazania celów dla minimalnych progów kwalifikowalności dla proponowanych działań w zależności od efektywności energetycznej i korzyści środowiskowych w uzupełnieniu przeniesionych tonokilometrów,
- możliwość włączenia jednostki transportowej do definicji terminu „ładunek”,
- dostępność kompletnych rocznych przeglądów współfinansowanych działań,
- możliwość zapewnienia spójności programu, Planu działania na rzecz logistyki oraz TEN-T, poprzez podjęcie odpowiednich działań celem koordynacji przyznawania funduszy wspólnotowych, w szczególności na rzecz autostrad morskich,
- możliwość kwalifikowania kosztów poniesionych w państwie trzecim, w przypadku prowadzenia działań przez przedsiębiorstwo z jednego z państw członkowskich,
- potrzeba uwzględnienia specyfiki sektora wodnego transportu śródlądowego oraz małych i średnich przedsiębiorstw działających w tym sektorze, przykładowo poprzez specjalny program dla sektora wodnego transportu śródlądowego,
- ewentualne rozszerzenie programu na państwa ościenne, oraz
- możliwość dalszego dostosowania programu do państw członkowskich położonych na wyspach i archipelagach.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 niniejszym traci moc ze skutkiem od dnia 14 grudnia 2006 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 266 z 9.10.2009, s. 1.

▼ **M1**

Rozporządzenie to nadal stosuje się do umów dotyczących działań prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 1382/2003 aż do czasu ich operacyjnego i finansowego zamknięcia.

▼ **B**

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 14 grudnia 2006 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

ZAŁĄCZNIK

Warunki i wymagania dotyczące finansowania zgodnie z art. 5 ust. 2

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
1. Warunki finansowania	a) działanie katalityczne osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z autostradami morskimi osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie po tym okresie opłacalne, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z przesunięciem modalnym osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 36 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;	a) działanie związane z unikaniem ruchu osiągnie swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostanie opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznesplanu;	a) działanie związane ze wspólnym uczeniem się doprowadzi do poprawy usług handlowych na rynku, w szczególności wspierając albo ułatwiając unikanie ruchu drogowego lub modalne przeniesienie transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy, poprzez poprawę współpracy i dzielenie się <i>know how</i> , i będzie ono trwało maksymalnie 24 miesiące;
	b) działanie katalityczne jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług;	b) działanie związane z autostradami morskimi jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług; pod uwagę bierze się również wysoką jakość usługi, uproszczone procedury i kontrole, spełnianie norm bezpieczeństwa i zabezpieczenia, dobry dostęp do portów, sprawne połączenia lądowe oraz elastyczne i sprawne usługi portowe;	b) działanie związane z przesunięciem modalnym nie doprowadzi do sprzecznych ze wspólnym interesem zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;	b) działanie związane z unikaniem ruchu jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem integracji logistyki produkcji z logistyką transportu;	b) działanie związane ze wspólnym uczeniem się jest innowacyjne na poziomie europejskim;
	c) działanie katalityczne ma zgodnie z oczekiwaniami	c) działanie związane z autostradami morskimi	c) działanie związane z przesunięciem modalnym	c) działanie związane z unikaniem ruchu ma na	c) działanie związane ze wspólnym uczeniem się nie

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	prorowadzić do faktycznego, wymiennego i trwałego przesunięcia modalnego z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy;	ma na celu pobudzenie rozwoju intermodalnych usług transportu przewozowego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, przy wykorzystaniu żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, w tym połączonych usług transportowych; lub poprzez połączenie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu z transportem inną drogą, w ramach której etap transportu drogowego jest możliwie jak najkrótszy; działanie powinno obejmować zintegrowane usługi w zakresie transportu kolejowego lub transportu wodnego śródlądowego;	proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów;	celu pobudzenie do osiągnięcia wyższej sprawności międzynarodowego transportu towarowego na rynkach europejskich bez hamowania wzrostu gospodarczego poprzez skupienie się na modyfikacji procesów produkcji lub dystrybucji, osiągając przez to wyższe współczynniki załadowania, mniej pustych przebiegów, ograniczenie przepływu odpadów, ograniczenie objętości lub ciężaru lub inny efekt prowadzący do znacznego zmniejszenia transportu drogowego, lecz bez szkodliwego wpływu na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej;	będzie zakłócać konkurencji w wymiarze sprzecznym ze wspólnym interesem na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów;
	d) działanie katalityczne proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	d) działanie związane z autostradamiorskimi ma zgodnie z oczekiwaniami doprowadzić do faktycznego, wymiennego przeniesienia modalnego z transportu drogowego na żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport wodny śródlądowy lub kolejowy w stopniu większym niż przewidywany wzrost drogowego transportu towarowego;	d) gdy działanie związane z przesunięciem modalnym wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez stronę trzecią niebędącą stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		d) działanie związane ze wspólnym uczeniem się proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji.
	e) działanie katalityczne nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami trans-	e) działanie związane z autostradamiorskimi proponuje realistyczny plan wytyczający etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia		d) działanie związane z unikaniem ruchu proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do	

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	portu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;		osiągania jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	
	f) gdy działanie katalityczne wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	f) działanie związane z autostradami morskimi nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy rodzajami transportu innymi niż transport drogowy lub w ramach poszczególnych rodzajów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;		e) działanie związane z unikaniem ruchu nie doprowadzi do zakłóceń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności w odniesieniu do rodzajów transportu innych niż transport drogowy, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	
		g) gdy działanie związane z autostradami morskimi wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		f) gdy unikanie ruchu wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niebędące stroną umowy o udzieleniu dotacji, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	
2. Intensywność i zakres finansowania	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z autostradami morskimi jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przeniesieniem modalnym jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej	a) wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem jest ograniczona do maksymalnie 50 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania. Koszty kwalifikowalne związane z infrastrukturą pomocniczą nie mogą przekroczyć 20 % ogółu kosztów kwalifikowalnych działania.	w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.
	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji.	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury wyboru lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem, że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie.
				b) wspólnotowa pomoc finansowa na rzecz działań w zakresie unikania ruchu drogowego nie może być wykorzystywana w celu wspierania działalności przedsiębiorczej lub produkcyjnej niezwiązanej bezpośrednio z transportem lub dystrybucją;	
	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na	b) wspólnotowa pomoc finansowa, określona przez Komisję na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na	c) wspólnotowa pomoc finansowa zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów lub 25 pojazdo-kilometrów,	

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy i wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	żeglugę morską bliskiego zasięgu, transport kolejowy, wodny śródlądowy zostaje wstępnie ustalona w wysokości 2 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	których udało się uniknąć w przewozach drogowych. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości działania lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej.	
	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	d) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej.	
3. Forma i czas trwania umowy o udzieleniu dotacji	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z autostradamiorskimi udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 38 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące, a minimalny – 36 miesięcy. W przypadku nadzwyczajnych opóźnień we wdrażaniu, wynikających przykładowo z nadzwyczajnego spowolnienia	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem się udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 26 miesięcy i może zostać wydłużony na wniosek beneficjenta, w ramach wstępnego budżetu, o okres kolejnych 26 miesięcy, pod warunkiem, że uzyskiwano pozy-

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
	stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.	gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.	wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.	gospodarki, które zostaną stosownie uzasadnione przez beneficjenta, czas trwania umowy może, w drodze wyjątku, zostać wydłużony o 6 miesięcy.	tywnie rezultaty przez pierwsze 12 miesięcy działania.
	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 38 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach, 44 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy, bądź w wyjątkowych przypadkach 68 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 52 miesięcy.
4. Pułap wartości umowy	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie katalityczne wynosi 30 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub unikania ruchu rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z autostradami morskimi wynosi 200 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z przesunięciem modalnym wynosi 60 mln tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego rocznie, i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji. Działania związane z przesunięciem modalnym mające na celu wdrożenie przesunięcia na transport wodny śródlądowy objęte będą szczególnym pułapem 13 mln tonokilometrów lub ich objętościowego odpowiednika rocznie, który ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z unikaniem ruchu wynosi 80 mln tonokilometrów lub 4 mln pojazdów-kilometrów, których udało się uniknąć rocznie i ma być wdrożony przez cały czas trwania umowy o udzieleniu dotacji.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane ze wspólnym uczeniem się wynosi 250 000 EUR.
5. Rozpowszechnianie	Wyniki i metody działań katalitycznych są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań związanych z autostradami morskimi są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania,	Dla działań związanych z przesunięciem modalnym nie są przewidziane szczególne działania rozpowszechniające.	Wyniki i metody działań związanych z unikaniem ruchu są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc	Wyniki i metody działań związanych ze wspólnym uczeniem się są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc

Typ działania	A. Katalityczne Art. 5 ust. 1 lit. a)	B. Autostrady morskie Art. 5 ust. 1 lit. b)	C. Przesunięcie modalne Art. 5 ust. 1 lit. c)	D. Unikanie ruchu Art. 5 ust. 1 lit. d)	E. Wspólne uczenie się Art. 5 ust. 1 lit. e)
		aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.		osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.

▼ M1
