

I

(Akty, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1692/2006**z 24. októbra 2006,****ktorým sa ustanovuje druhý program Marco Polo na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy („Marco Polo II“) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1382/2003****(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 71 ods. 1 a článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽²⁾,

keďže:

(1) Biela kniha Komisie o spoločnej dopravnej politike zo septembra 2001 zdôrazňuje rozvoj intermodality ako praktický a efektívny spôsob, ako dosiahnuť vyvážený dopravný systém, a v tejto stratégii navrhuje nielen rozvoj námorných diaľnic, vysokokvalitných integrovaných intermodálnych námorných alternatív, ale aj intenzívnejšie využívanie železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy ako kľúčových zložiek. Na svojom zasadnutí v Göteborgu 15. a 16. júna 2001 Európska rada vyhlásila, že posun rovnováhy medzi jednotlivými druhmi dopravy je jadrom stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Ďalej na svojom zasadnutí v Barcelone 15. a 16. marca 2002 Európska rada zdôraznila nevyhnutnosť znížiť dopravné zápchy na zúžených cestách v niekoľkých regiónoch, pričom sa odvolávala najmä na Alpy, Pyreneje a Baltské more – znak toho, že námorné trasy námorných diaľnic tvoria neoddeliteľnú a dôležitú časť transeurópskej

dopravnej siete. Trhom motivovaný program financovania intermodality je ústredným nástrojom ďalšieho rozvoja intermodality a mal by obzvlášť podporovať budovanie námorných diaľnic, pričom by zabezpečoval okrem iného zlepšenie hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti a železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy.

(2) Ak sa nepodnikne žiadna rozhodujúca akcia, celková cestná nákladná doprava v Európe narastie do roku 2013 o vyše 60 %. Dôsledkom bude odhadovaný nárast medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v období rokov 2007 – 2013 na úrovni 20,5 miliardy tonokilometrov ročne pre 25 členských štátov Európskej únie s negatívnymi následkami, ako napr. dodatočné náklady na cestnú infraštruktúru, dopravné nehody, dopravné zápchy, miestne a globálne znečisťovanie, spoľahlivosť zásobovacieho reťazca a logistických procesov a environmentálne škody.

(3) S cieľom vyrovnáť sa s takýmto nárastom v cestnej nákladnej doprave sa krátka námorná plavba, železničná a vnútrozemská vodná doprava musia využívať dokonca vo väčšej miere ako v súčasnosti a je potrebné stimulovať ďalšie silné iniciatívy sektora dopravy a logistiky, napr. rozvoj technických inovácií vo vozovom parku, s cieľom zníženia cestných dopravných zápch.

(4) Program ustanovený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1382/2003 z 22. júla 2003 o poskytovaní finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program Marco Polo) ⁽³⁾ by sa preto mal rozšíriť o nové akcie zamerané na skutočné zníženie medzinárodnej cestnej dopravy. Komisia preto navrhla presvedčivejší program, ďalej len „program Marco Polo II“, alebo „program“ na rozšírenie intermodality, zníženie cestných dopravných zápch a zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy v rámci Spoločenstva. Na dosiahnutie tohto cieľa by mal program podporovať akcie v oblasti nákladnej dopravy, logistiky a ostatných príslušných trhov pri

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 234, 22.9.2005, s. 19.

⁽²⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 17. mája 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 12. októbra 2006.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 196, 2.8.2003, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 788/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 30.4.2004, s. 17).

- súčasnom zohľadnení potrieb malých a stredných podnikov (MSP). Mal by pomôcť presunúť aspoň očakávaný celkový nárast v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave, ale pokiaľ možno viac, do krátkej námornej plavby, železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy alebo do kombinácie rôznych druhov dopravy, pri ktorých sú cestné úseky čo možno najkratšie. Program Marco Polo ustanovený nariadením (ES) č. 1382/2003 by sa teda mal nahradiť.
- (5) Program Marco Polo II predstavuje rôzne druhy akcií, ktoré by mali prispievať k merateľnému a udržateľnému presunu na iné druhy dopravy a k lepšej spolupráci na intermodálnom trhu. Navyše by akcie podľa programu Marco Polo II mali taktiež prispievať k celkovému zníženiu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy.
- (6) Akcie, ktoré sa majú financovať podľa programu Marco Polo II, by sa mali vzťahovať na viacero krajín. S cieľom zdôrazniť európsky rozmer akcií, by projekty mali predkladať podniky usadené v rôznych krajinách vo forme konzorcia predkladajúceho akciu. Verejnoprávne subjekty, ktoré sa zaoberajú hospodárskymi činnosťami, by mali byť oprávnené byť súčasťou takéhoto konzorcia v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.
- (7) Žiadatelia by mali byť schopní predložiť nové alebo prípadne existujúce projekty, ktoré najlepšie zodpovedajú súčasným potrebám trhu. Vhodné projekty, predovšetkým tie, ktoré zohľadňujú potreby MSP, by sa nemali odradzovať príliš prísnyh vymedzením oprávnených akcií.
- (8) Môžu sa vyskytnúť prípady, keď prínosy z rozvoja existujúcich služieb sú, pokiaľ ide o ďalší presun na iné druhy dopravy, kvalitu, environmentálne výhody a výhody životaschopnosti prinajmenšom rovnaké ako prínosy, ktoré vyplývajú zo zavedenia novej služby spojennej so značnými výdavkami.
- (9) Ak má byť podpora na spustenie akcií zameraných na presun na iné druhy dopravy transparentná, objektívna a jasne vymedzená, mala by byť založená napríklad na úsporách nákladov spoločnosti, ktoré vzniknú využitím krátkej námornej plavby, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy namiesto výlučne cestnej dopravy. Z tohto dôvodu by toto nariadenie malo ustanovovať smernú čiastku finančnej pomoci vo vzťahu k uskutočneným tonokilometrom cestnej nákladnej dopravy.
- (10) Finančná pomoc Spoločenstva stanovená na základe tonokilometrov presunutých z cestnej dopravy na krátku námornú plavbu, železničnú či vnútrozemskú vodnú dopravu alebo stanovená na základe obmedzenia počtu tonokilometrov alebo najazdených kilometrov cestnej nákladnej dopravy by mala byť regulovateľná tak, aby bola ocenením projektov vysokej kvality alebo projektov, ktoré sú skutočným prínosom pre životné prostredie.
- (11) Pri pridelovaní finančných prostriedkov by sa osobitná pozornosť mala tiež venovať citlivým a mestským oblastiam v rámci geografickej pôsobnosti programu.
- (12) Výsledky všetkých akcií programu by sa mali primerane rozširovať, aby sa zabezpečila ich publicita, transparentnosť a výmena osvedčených postupov.
- (13) Počas výberového konania a počas obdobia trvania akcií je potrebné zabezpečiť, aby vybrané akcie reálne prispievali k spoločnej dopravnej politike a nespôsobovali narušenie hospodárskej súťaže v rozpore so spoločnými záujmami. Komisia by preto mala vyhodnotiť realizáciu oboch programov. Hodnotiacu správu o výsledkoch dosiahnutých na základe programu Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2006 by preto mala predložiť najneskôr 30. júna 2007.
- (14) Akcie by nemali narušovať hospodársku súťaž, najmä medzi inými druhmi dopravy, ako je cestná doprava, alebo v rámci jednotlivých alternatívnych druhov dopravy v rozsahu, ktorý je v rozpore so spoločným záujmom. Osobitnú pozornosť treba venovať predchádzaniu takéhoto narušenia hospodárskej súťaže, aby tieto akcie prispeli k presunu nákladnej dopravy z ciest na alternatívne druhy dopravy namiesto vyradenia nákladnej dopravy zo súčasných služieb poskytovaných železničnou dopravou, krátkou námornou plavbou alebo vnútrozemskou vodnou plavbou.
- (15) Keďže cieľ programu Marco Polo II nemožno uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale z dôvodu rozsahu programu ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, Spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie nepresahuje rámec potrebný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (16) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽¹⁾.
- (17) Toto nariadenie vytvára na celé obdobie trvania programu finančné krytie, ktoré je základným odkazom pre rozpočtový orgán v priebehu ročného rozpočtového postupu, v zmysle bodu 37 Medziinštitucionálnej dohody medzi Európskym parlamentom, Radou a Komisiou o rozpočtovej disciplíne a riadnom finančnom hospodárení ⁽²⁾.

(1) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

(2) Ú. v. EÚ C 139, 14.6.2006, s. 1.

(18) Na zabezpečenie kontinuity a transparentnosti programu Marco Polo by sa mali ustanoviť prechodné ustanovenia týkajúce sa zmlúv a výberového konania,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovuje finančný nástroj, ďalej len „program Marco Polo II“, alebo „program“ s cieľom znížiť dopravné zápchy, zlepšiť environmentálne vlastnosti dopravného systému, rozšíriť intermodálnu dopravu, a tým prispieť k účinnému a trvalo udržateľnému dopravnému systému, ktorý je prínosom EÚ, pričom nemá negatívne dôsledky na hospodársku, sociálnu ani územnú súdržnosť. Obdobie trvania programu je od 1. januára 2007 do 31. decembra 2013 s cieľom dosiahnuť do ukončenia programu presun dopravy, t. j. podstatnej časti očakávaného celkového ročného nárastu v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave meranej v tonokilometroch, do krátkej námornej plavby, železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy alebo do kombinácie druhov dopravy, pri ktorých sú cestné úseky čo možno najkratšie.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto pojmy:

- a) „akcia“ znamená akýkoľvek projekt realizovaný podnikmi, ktorý prispieva k zníženiu dopravných zápch v systéme cestnej nákladnej dopravy a/alebo k zlepšeniu environmentálnych vlastností dopravného systému na územiach členských štátov alebo účastníckych krajín; katalyzátorové akcie, akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy a spoločné vzdelávacie akcie môžu zahŕňať niekoľko koordinovaných projektov;
- b) „katalyzátorová akcia“ znamená akúkoľvek inovačnú akciu zameranú na prekonanie podstatných štrukturálnych bariér na trhu nákladnej dopravy Spoločenstva, ktoré bránia účinnému fungovaniu trhov, konkurencieschopnosti krátkej námornej plavby, železničnej alebo vnútrozemskej vodnej dopravy a/alebo účinnosti dopravných reťazcov využívajúcich tieto druhy dopravy vrátane modifikácie alebo vytvárania doplnkovej infraštruktúry; na účely tohto vymedzenia pojmu sa štrukturálnou bariérou rozumie akákoľvek neregulovaná, skutočná a trvalá prekážka správneho fungovania nákladného dopravného reťazca;

- c) „akcia námorných dialnic“ znamená akúkoľvek inovačnú akciu, ktorou sa priamo presúva nákladná doprava z cesty na krátku námornú plavbu alebo na kombináciu krátkej námornej plavby s inými druhmi dopravy, pri ktorej budú cestné úseky čo možno najkratšie. Akcie tohto druhu môžu zahŕňať modifikáciu alebo vytvorenie doplnkovej infraštruktúry, ktorá je nevyhnutná na realizáciu veľkoobjemových, často používaných intermodálnych služieb námornej dopravy vrátane, pokiaľ je to možné, využívania druhov dopravy, ktoré sú najpriaznivejšie pre životné prostredie, akými sú vnútrozemska vodná a železničná doprava na prepravu nákladov do vnútrozemia a na služby spojené s doručovaním do domu; pokiaľ je to možné, mali by byť začlenené aj prostriedky najvzdialenejších regiónov;
- d) „akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy“ znamená akúkoľvek akciu, ktorou sa priamo, merateľne, podstatne a bezprostredne presúva nákladná doprava z cesty na krátku námornú plavbu, železničnú dopravu, vnútrozemskú vodnú dopravu alebo na kombináciu jednotlivých druhov dopravy, pri ktorej budú cestné úseky čo možno najkratšie bez toho, aby išlo o katalyzátorovú akciu; v prípade potreby vrátane akcií, kde je presun na iný druh dopravy dôsledkom vývoja existujúcej služby; Komisia preskúma možnosť podporovania projektov doplnkovej infraštruktúry;
- e) „akcia na zamedzenie dopravy“ znamená akúkoľvek inovačnú akciu integrujúcu dopravu do výrobnjej logistiky s cieľom zabrániť vysokému percentuálnemu podielu nákladnej dopravy na cestách bez nepriaznivého vplyvu na výrobnú kapacitu alebo pracovnú silu; akcie tohto druhu môžu zahŕňať modifikáciu alebo vytváranie doplnkovej infraštruktúry a vybavenia;
- f) „spoločná vzdelávacia akcia“ znamená akúkoľvek akciu zameranú na zlepšenie spolupráce na účely štrukturálnej optimalizácie pracovných metód a postupov v reťazci nákladnej dopravy s prihliadnutím na požiadavky logistiky;
- g) „inovačná akcia“ znamená akúkoľvek akciu, pokiaľ zahŕňa prvky, ktoré doteraz na danom trhu neexistovali;
- h) „doplnková infraštruktúra“ znamená potrebnú a dostačujúcu infraštruktúru na dosiahnutie cieľov akcií vrátane zariadení pre nákladnú a osobnú dopravu;
- i) „sprievodné opatrenie“ znamená akékoľvek opatrenie, ktorého cieľom je pripraviť alebo podporovať súčasné a budúce akcie, vrátane činností spojených so šírením, monitorovaním a hodnotením projektu, zberom a analýzou štatistických údajov; opatrenia zamerané na uvádzanie výrobkov, procesov alebo služieb na trh, marketingové činnosti a podpora predaja nie sú sprievodnými opatreniami;
- j) „prípravné opatrenie“ znamená akékoľvek opatrenie v rámci prípravy katalyzátorovej akcie, akcie námorných dialnic alebo akcie na zamedzenie dopravy, ako napr. technické, prevádzkové alebo finančné štúdie realizovateľnosti a skúšky zariadení;

- k) „podnik“ znamená akýkoľvek subjekt zaoberajúci sa hospodárskou činnosťou bez ohľadu na právny štatút subjektu a spôsob jeho financovania;
- l) „konzorcium“ znamená akýkoľvek dohovor, na základe ktorého aspoň dva podniky spoločne realizujú akciu a delia sa o riziko spojené s akciou;
- m) „tonokilometer“ znamená prepravu jednej tony nákladu alebo jej objemového ekvivalentu na vzdialenosť jedného kilometra;
- n) „vozokilometer“ znamená pohyb jedného naloženého alebo prázdneho nákladného auta na vzdialenosť jedného kilometra;
- o) „blízka tretia krajina“ znamená akúkoľvek krajinu, ktorá nie je členom Európskej únie, ktorá má spoločnú hranicu s Európskou úniou alebo spoločné pobrežie na uzavretom alebo polouzavretom mori susediacom s Európskou úniou.

Článok 3

Rozsah pôsobnosti

- Program sa vzťahuje na akcie:
 - týkajúce sa územia aspoň dvoch členských štátov alebo
 - týkajúce sa územia aspoň jedného členského štátu a územia blízkej tretej krajiny.
- Ak sa akcia týka územia tretej krajiny, náklady vzniknuté na území tejto krajiny nie sú hradené programom s výnimkou okolností uvedených v odsekoch 3 a 4.
- Program je otvorený pre účasť krajín, ktoré sa uchádzajú o prístup k Európskej únii. Účasť sa riadi podmienkami ustanovenými v dohodách o pridružení s týmito krajinami a na základe pravidiel ustanovených v rozhodnutí asociačnej rady pre každú dotknutú krajinu.
- Program je otvorený pre účasť krajín EZVO a EHP a blízkych tretích krajín na základe dodatočných prostriedkov v súlade s postupmi dohodnutými s týmito krajinami.

KAPITOLA II

OPRÁVNENÍ ŽIADATELIA A AKCIE

Článok 4

Oprávnění žiadateľa

- Akcie predkladá konzorcium dvoch alebo viacerých podnikov usadených minimálne v dvoch rôznych členských štátoch alebo aspoň v jednom členskom štáte a v jednej blízkej tretej

krajine, alebo ich v prípade dopravného spojenia s blízkou treťou krajinou môže vo výnimočných prípadoch predložiť jeden podnik usadený v členskom štáte.

- Podniky usadené mimo jednej z účastníckych krajín uvedených v článku 3 ods. 3 a 4 sa môžu na projekte podieľať, avšak za žiadnych okolností nesmú dostať finančné prostriedky Spoločenstva podľa programu.

Článok 5

Oprávnené akcie a podmienky financovania

- Na financovanie v rámci programu sú oprávnené tieto akcie:

- katalyzátorové akcie; osobitnú pozornosť si zaslúžia najmä tie, ktoré sú zamerané na zlepšenie synergií v železničnom sektore, v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy, krátkej námornej plavby vrátane námorných diaľnic lepším využívaním existujúcich infraštruktúr;
- akcie námorných diaľnic; v rámci Európskej únie takéto akcie využívajú transeurópske siete vymedzené v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete⁽¹⁾;
- akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy;
- akcie zamerané na zamedzenie dopravy;
- spoločné vzdelávacie akcie.

- Osobitné podmienky financovania a iné požiadavky pre rôzne akcie sú stanovené v prílohe I. Podmienky financovania pre doplnkové infraštruktúry v zmysle článku 2 písm. h) sú stanovené v prílohe II.

- Finančná pomoc Spoločenstva je stanovená na základe zmlúv, na ktorých sa dohodne Komisia a príjemca. Podmienky týchto zmlúv sú také, aby sa finančná a administratívna záťaž udržiavala, pokiaľ je to možné, na minimálnej úrovni, napr. uľahčením bankových záruk priaznivých pre podnikanie, ako sa predpokladá v príslušných predpisoch a nariadeniach, najmä v nariadení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 z 25. júna 2002 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Európskych spoločenstiev⁽²⁾, s cieľom dosiahnuť maximálnu administratívnu účinnosť a pružnosť.

(1) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím č. 884/2004/ES (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 1).

(2) Ú. v. ES L 248, 16.9.2002, s. 1.

4. Bez toho, aby boli dotknuté celkové ciele politiky uvedené v článku 1, ročné priority a výzvu na predkladanie žiadostí týkajúcich sa katalyzátorových akcií a spoločných vzdelávacích akcií ustanovuje a v prípade potreby preskúma Komisia s pomocou výboru uvedeného v článku 10 a v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2.

Článok 6

Podrobné pravidlá

Podrobné pravidlá týkajúce sa postupu predkladania a výberu akcií podľa programu sa prijímú v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2.

Článok 7

Štátna pomoc

Finančná pomoc Spoločenstva na akcie, na ktoré sa vzťahuje program, nezamedzí týmto akciám získanie štátnej pomoci na národnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, pokiaľ je takáto pomoc zlučiteľná s pravidlami štátnej pomoci ustanovenými v zmluve a je v rámci kumulatívnych limitov stanovených pre každý druh akcie stanovený v prílohe I. Celková podpora poskytnutá vo forme štátnej podpory a finančnej pomoci Spoločenstva vzhľadom na doplnkovú infraštruktúru nesmie prekročiť 50 % oprávnených nákladov.

KAPITOLA III

PREDKLADANIE A VÝBER AKCIÍ

Článok 8

Predkladanie akcií

Akcie sa predkladajú Komisii v súlade s podrobnými pravidlami vydanými podľa článku 6. Predloženie musí obsahovať všetky informácie potrebné na to, aby Komisia mohla uskutočniť výber v súlade s článkom 9.

Článok 9

Výber akcií pre finančnú pomoc

Predkladané akcie vyhodnotí Komisia. Pri výbere akcií finančnej pomoci v rámci tohto programu Komisia zohľadňuje:

- ciele uvedené v článku 1;
- podmienky stanovené v prílohách I a II podľa potreby;

- prínos akcií na zníženie cestných dopravných zápch;
- relatívny environmentálny prínos akcií vrátane ich príspevku k zníženiu negatívnych environmentálnych vplyvov spôsobených krátkou námornou plavbou a železničnou a vnútrozemskou vodnou dopravou. Osobitná pozornosť sa bude venovať projektom nad rámec právne záväzných environmentálnych požiadaviek;
- celkovú trvalú udržateľnosť akcií.

Rozhodnutie o poskytnutí finančnej pomoci sa prijme v súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2.

Komisia informuje príjemcov o svojom rozhodnutí.

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 10

Výbor

- Komisii pomáha výbor.
- Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 4 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 4 ods. 3 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

- Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

Článok 11

Rozpočet

Finančné krytie na realizáciu programu Marco Polo II na obdobie od 1. januára 2007 do 31. decembra 2013 je 400 miliónov EUR ⁽¹⁾.

Ročné rozpočtové prostriedky povoľuje rozpočtový orgán v rámci finančného rámca.

Článok 12

Rezerva pre sprievodné opatrenia a vyhodnotenie programu

Až do výšky 5 % rozpočtu stanoveného v tomto nariadení je rezervovaných na sprievodné opatrenia a nezávislé vyhodnotenie vykonávania článku 5.

⁽¹⁾ Táto suma je založená na údajoch z roku 2004 a podlieha technickej úprave zohľadňujúcej infláciu.

Článok 13

Ochrana finančných záujmov Európskych spoločenstiev

1. Komisia zabezpečí, aby pri realizácii akcií financovaných podľa tohto nariadenia boli finančné záujmy Európskych spoločenstiev chránené uplatňovaním preventívnych opatrení proti sprenevere, korupcii a akýmkoľvek iným nezákonným činnostiam účinnými kontrolami a vymáhaním akýchkoľvek nenáležite vyplatených čiastok a v prípade zistenia nezrovnalostí účinnými, proporcionálnymi a odrádzajúcimi trestami v súlade s nariadením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95 z 18. decembra 1995 o ochrane finančných záujmov Európskych spoločenstiev ⁽¹⁾ a nariadením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste, vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi ⁽²⁾, a s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF) ⁽³⁾.

2. Pre akcie financované podľa tohto nariadenia sa pod pojmom nezrovnalosť uvedeným v článku 1 nariadenia (ES, Euratom) č. 2988/95 rozumie akékoľvek porušenie ustanovenia práva Spoločenstva alebo akékoľvek porušenie zmluvného záväzku vyplývajúce z konania alebo opomenutia hospodárskeho operátora, ktoré ako neopodstatnená výdavková položka má alebo by mohlo mať negatívny účinok na všeobecný rozpočet Európskej únie alebo na ňou riadené rozpočty.

3. Zmluvy a dohody, ako aj dohody s účastníkymi tretími krajinami vyplývajúce z tohto nariadenia stanovujú najmä dozor a finančnú kontrolu Komisiou (alebo akýmkoľvek zástupcom povereným Komisiou) a auditu Dvora audítorov, v prípade potreby vykonávané na mieste.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu 24. októbra 2006

Za Európsky parlament
predseda
J. BORRELL FONTELLES

Článok 14

Vyhodnotenie

1. Komisia informuje výbor aspoň dvakrát ročne o finančnej realizácii programu a poskytuje aktuálne informácie o stave všetkých akcií financovaných podľa programu.

Komisia hodnotí program strednodobo a na záver s cieľom zhodnotiť jeho prínos k cieľom dopravnej politiky Spoločenstva a účinného využívania pridelených rozpočtových prostriedkov.

2. Komisia predloží Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov hodnotiacu správu o výsledkoch dosiahnutých v programe Marco Polo za obdobie rokov 2003 – 2006 do 30. júna 2007. Ak výsledky tejto správy poukážu na potrebu úpravy programu Marco Polo II, Komisia predloží zodpovedajúce návrhy.

Článok 15

Zrušovacie ustanovenie

Nariadenie (ES) č. 1382/2003 sa týmto zrušuje s účinnosťou od 14. decembra 2006.

Zmluvy týkajúce sa akcií v rámci nariadenia (ES) č. 1382/2003 sa ním naďalej riadia až do ich prevádzkového a finančného ukončenia. Celkové hodnotenie a výberové konanie na rok 2006 sa taktiež riadi nariadením (ES) č. 1382/2003, a to aj v prípade, keď sa toto konanie skončí v roku 2007.

Článok 16

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 14 decembra 2006.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 312, 23.12.1995, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 292, 15.11.1996, s. 2.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 136, 31.5.1999, s. 1.

PRÍLOHA I

Podmienky financovania a požiadavky v súlade s článkom 5 ods. 2.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Národné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
1. Podmienky financovania	<p>a) katalyzátorová akcia dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;</p> <p>b) katalyzátorová akcia je inovačná na európskej úrovni, pokiaľ ide o logistiku, technológiu, metódy, vybavenie, produkty, infraštruktúru alebo poskytované služby;</p>	<p>a) akcia národných diaľnic (MoS) dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;</p> <p>b) akcia MoS je inovačná na európskej úrovni, pokiaľ ide o logistiku, technológiu, metódy, vybavenie, produkty, infraštruktúru alebo poskytované služby; do úvahy sa berie aj vysoká kvalita služieb, zjednodušené postupy a prehliadky, plnenie bezpečnosti a bezpečnostných noriem, dobrý prístup do prístavov, účinné regionálne spojenia a flexibilné a účinné prístavné služby;</p>	<p>a) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy dosiahne svoje ciele v období maximálne 36 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;</p> <p>b) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi alternatívnymi druhmi dopravy k cestnej doprave samotnej ani v rámci žiadneho z druhov, v rozpore so spoločnými záujmami;</p>	<p>a) akcia na zamedzenie dopravy dosiahne svoje ciele v období maximálne 60 mesiacov a zostane životaschopná aj po uplynutí tohto obdobia na základe prognózy realistického obchodného plánu;</p> <p>b) akcia na zamedzenie dopravy je inovačná na európskej úrovni, pokiaľ ide o integráciu logistiky výroby do logistiky dopravy;</p>	<p>a) spoločná vzdelávacia akcia bude viesť k zlepšeniu obchodných služieb na trhu najmä podporovaním a/alebo uľahčovaním zamedzenia cestnej dopravy alebo presunu dopravy z ciest na krátku námornú plavbu, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu, zlepšovaním spolupráce a výmenou know-how; potrvá maximálne 24 mesiacov;</p> <p>b) akcia je inovačná na európskej úrovni;</p>

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
	c) od katalyzátorovej akcie sa očakáva, že povedie k skutočnému, merateľnému a trvalo udržateľnému presunu dopravy z ciest na krátku námornú plavbu, železničnú, vnútrozemskú vodnú dopravu;	c) akcia MoS je zameraná na stimulovanie veľkoobjemových, často používaných intermodálnych služieb pre nákladnú dopravu pomocou krátkej námornej plavby vrátane kombinácie krátkej námornej plavby s inými druhmi dopravy, pri ktorých sú cestné úseky v dopravnej sieti čo možno najkratšie; akcia by mala zahŕňať, pokiaľ je to možné, služby integrovanej nákladnej dopravy do vnútrozemia železničnou a/alebo vnútrozemskou vodnou dopravou;	c) akcia zameraná na presun na iné druhy dopravy navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele;	c) akcia na zamedzenie dopravy sa zameriava na stimulovanie vyššej účinnosti v medzinárodnej nákladnej doprave na európskych trhoch bez zamedzovania hospodárskeho rastu zameriavaním sa na modifikáciu výrobných a/alebo distribučných procesov, a tým dosahujúc vyššie koeficienty zaťaženia, menej prázdnych jzd, zníženie tokov odpadov, zníženie objemu a/alebo hmotnosti alebo akéhokoľvek iného vplyvu vedúceho k významnému zníženiu nákladnej dopravy na ceste, pričom nedôjde k nepriaznivému ovplyvneniu celkovej výrobnéj kapacity alebo pracovnej sily;	c) akcia nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi alternatívnymi druhmi dopravy k cestnej doprave samotnej ani v rámci žiadneho z druhov, v rozpore so spoločnými záujmami;
	d) katalyzátorová akcia navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa bude snažiť dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu pomoci pri riadení Komisiou;	d) od akcie MoS sa očakáva, že povedie k skutočnému, merateľnému a trvalo udržateľnému presunu na iné druhy dopravy, ktorý je vyšší, ako je predpovedané tempo rastu nákladnej dopravy na cestných trasách, z ciest na krátku námornú plavbu, vnútrozemskú vodnú dopravu a/alebo železničnú dopravu;	d) ak si akcia vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkazy o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.	d) od akcie na zamedzenie dopravy sa očakáva, že povedie k skutočnému, merateľnému a trvalo udržateľnému zamedzeniu dopravy na úrovni aspoň 10 % objemu nákladu, meraných v tonokilometroch alebo vozokilometroch;	d) spoločná vzdelávacia akcia navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu riadiacej pomoci Komisie.
	e) katalyzátorová akcia nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi druhmi dopravy alternatívnymi k cestnej doprave samotnej a ani v rámci žiadneho z druhov, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;	e) akcia MoS navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu riadiacej pomoci Komisie;		e) akcia na zamedzenie dopravy navrhuje realistický plán s uvedením špecifických etáp, pomocou ktorého sa snaží dosiahnuť svoje ciele a identifikuje potrebu riadiacej pomoci Komisie;	

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
	f) ak si akcia vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.	f) akcia MoS nebude viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä medzi druhmi dopravy alternatívnymi k cestnej doprave samotnej a ani v rámci žiadneho z druhov, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;		f) akcia na zamedzenie dopravy nesmie viesť k narušeniu hospodárskej súťaže na príslušných trhoch, najmä k takým, ktoré sa týkajú druhov dopravy alternatívnych k cestnej doprave samotnej, v rozsahu, ktorý by bol v rozpore so spoločnými záujmami;	
		g) ak si akcia MoS vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.		g) ak si akcia na zamedzenie dopravy vyžaduje spoliehanie sa na služby poskytované tretími stranami, ktoré nie sú súčasťou konzorcia, žiadateľ predloží dôkaz o transparentnom, objektívnom a nediskriminačnom postupe pri výbere príslušných služieb.	
2. Intenzita a rozsah financovania	a) Finančná pomoc Spoločenstva na katalyzátorové akcie je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie, vrátane prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.	a) Finančná pomoc Spoločenstva na akcie MoS je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie, vrátane prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.	a) Finančná pomoc Spoločenstva na akcie zamerané na presun dopravy je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie, vrátane prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.	a) Finančná pomoc Spoločenstva na akcie na zamedzenie dopravy je limitovaná maximálne na 35 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie a vzniknutých v dôsledku akcie, vrátane prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.	a) Finančná pomoc Spoločenstva na spoločné vzdelávacie akcie je limitovaná maximálne na 50 % celkových výdavkov potrebných na dosiahnutie hlavných cieľov akcie. Takéto výdavky sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva v rozsahu, v akom sa priamo týkajú realizácie akcie.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutelný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o podpore.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutelný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o podpore.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutelný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o podpore.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom. Príspevok na náklady na hnutelný majetok závisí od povinnosti využívať takéto aktíva počas trvania pomoci v zásade na účely akcie podľa definície v dohode o podpore.	Výdavky vzniknuté k dátumu alebo po dátume predloženia žiadosti na základe výberového konania sú oprávnené na finančnú pomoc Spoločenstva za predpokladu, že bude vydané definitívne schválenie financovania Spoločenstvom.
				b) finančná pomoc Spoločenstva na akcie na zamedzenie dopravy sa nesmie použiť na podporu podnikateľských alebo výrobných aktivít, ktoré priamo nesúvisia s dopravou alebo distribúciou.	
	b) Podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry sú stanovené v prílohe II.	b) Finančná pomoc Spoločenstva, s výnimkou prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry, stanovená Komisiou na základe tonokilometrov presunutých z ciest na krátku námornú plavbu, na železničnú, na vnútrozemskú vodnú dopravu, sa na začiatok stanovuje na 1 EUR na každý presun 500 tonokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto smerná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym úžitkom.	b) Finančná pomoc Spoločenstva, s výnimkou doplnkovej infraštruktúry, stanovená Komisiou na základe tonokilometrov presunutých z ciest na krátku námornú plavbu, na železničnú, na vnútrozemskú vodnú dopravu, sa na začiatok stanovuje na 1 EUR na každý presun 500 tonokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto smerná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym úžitkom.	c) Finančná pomoc Spoločenstva, s výnimkou prípravných opatrení a doplnkovej infraštruktúry a vybavenia, sa na začiatok stanovuje na 1 EUR na každé zamedzenie 500 tonokilometrov alebo 25 vozokilometrov cestnej nákladnej dopravy. Táto smerná suma môže byť upravená najmä v súlade s kvalitou projektu alebo v súlade so skutočným dosiahnutým environmentálnym úžitkom.	b) Podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry: neuplatňuje sa.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
		c) V súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne prispôbiť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	c) V súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	d) V súlade s postupom uvedeným v článku 10 ods. 2 Komisia môže z času na čas podľa potreby znovu preveriť vývoj týkajúci sa položiek, na ktorých je tento výpočet založený, a v prípade potreby príslušne upraviť výšku finančnej pomoci Spoločenstva.	
		d) Podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry sú stanovené v prílohe II.	d) Podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry, pokiaľ sú uplatniteľné, sú uvedené v prílohe II.	e) Podmienky financovania doplnkovej infraštruktúry sú stanovené v prílohe II.	
3. Forma a dĺžka trvania dohody o podpore	Finančná pomoc Spoločenstva na katalyzátorové akcie sa poskytuje na základe dohôd o podpore, s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie MoS sa poskytuje na základe dohôd o podpore, s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy sa poskytuje na základe dohôd o podpore. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 38 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva na akcie na zamedzenie dopravy sa poskytuje na základe dohôd o podpore, s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Maximálne trvanie takýchto dohôd je spravidla 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva na spoločné vzdelávacie akcie sa poskytuje na základe dohôd o podpore, s príslušnými ustanoveniami o riadení a monitorovaní. Maximálne trvanie takýchto dohôd bude spravidla 26 mesiacov.
	Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 38 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 62 mesiacov.	Finančná pomoc Spoločenstva sa nepredlžuje nad rámec stanoveného maximálneho obdobia 26 mesiacov.
4. Hraničná hodnota kontraktu	Minimálna smerná prahová hodnota podpory pre jednu katalyzátorovú akciu je 2 000 000 EUR.	Minimálna smerná prahová hodnota podpory na jednu akciu MoS je 1,25 miliardy tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy, alebo priamo úmerne k smernej sume na 1 EUR finančnej pomoci 2 500 000 EUR.	Minimálna smerná prahová hodnota podpory na jednu akciu zameranú na presun na iné druhy dopravy je 250 miliónov tonokilometrov alebo ich volumetrický ekvivalent presunu na iné druhy dopravy, alebo priamo úmerne k smernej sume na 1 EUR finančnej pomoci 500 000 EUR.	Minimálna smerná prahová hodnota podpory na jednu akciu na zamedzenie dopravy je 500 miliónov tonokilometrov alebo 25 miliónov vozokilometrov zamedzenej nákladnej dopravy, alebo priamo úmerne k smernej sume na 1 EUR finančnej pomoci 1 000 000 EUR.	Minimálna smerná prahová hodnota podpory na jednu spoločnú vzdelávaciu akciu je 250 000 EUR.

Druh akcie	A. Katalyzátorová	B. Námorné diaľnice	C. Presun na iné druhy dopravy	D. Zamedzenie dopravy	E. Spoločné vzdelávanie
	článok 5 ods. 1 písm. a)	článok 5 ods. 1 písm. b)	článok 5 ods. 1 písm. c)	článok 5 ods. 1 písm. d)	článok 5 ods. 1 písm. e)
5. Šírenie	Výsledky a metódy katalyzátorových akcií sa rozširujú a podporuje sa výmena osvedčených postupov podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Výsledky a metódy akcií MoS sa rozširujú a podporuje sa výmena osvedčených postupov podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Nepredpokladá sa špecifické rozširovanie činností pre akcie zamerané na presun na iné druhy dopravy.	Výsledky a metódy akcií na zamedzenie dopravy sa rozširujú a podporuje sa výmena osvedčených postupov podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.	Výsledky a metódy spoločných vzdelávacích akcií sa rozširujú a podporuje sa výmena osvedčených postupov podľa plánu šírenia s cieľom pomôcť dosiahnuť hlavné ciele tohto nariadenia.

PRÍLOHA II

**PODMIENKY FINANCOVANIA DOPLNKOVEJ INFRAŠTRUKTÚRY PODĽA ČLÁNKU 2 PÍSM. H)
A ČLÁNKU 5 ODS. 2**

1. Doplnková infraštruktúra je oprávnená na financovanie podľa programu za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:
 - a) akcia si vyžaduje práce na infraštruktúre z dôvodu včasnej realizácie dopravnej služby presúvajúcej nákladnú dopravu z ciest alebo zamedzujúcej nákladnej doprave na cestách;
 - b) práce na infraštruktúre sa ukončia do 24 mesiacov od dátumu začatia akcie;
 - c) dopravná služba alebo zamedzenie dopravy sa začne do 3 mesiacov od ukončenia prác na infraštruktúre; navyše v prípade akcií na zamedzenie dopravy sa dohodne celkové zamedzenie dosiahnuté v rámci trvania dohody o podpore;
 - d) dodržiavanie príslušných právnych predpisov Spoločenstva, najmä predpisov týkajúcich sa životného prostredia.
 2. Maximálne trvanie zmluvy stanovené na každý typ akcie uvedenej v článku 5 sa môže predĺžiť o obdobie vyžadované na ukončenie prác na infraštruktúre, ale v žiadnom prípade nesmie byť dlhšie ako celkové obdobie 74 mesiacov.
 3. V prípadoch, keď sa žiada o financovanie infraštruktúry podľa programu, financovanie z iných programov Spoločenstva, konkrétne financovanie podľa rozhodnutia č. 1692/96/ES, je pre tú istú položku infraštruktúry vylúčené.
-