

I

(Akti, katerih objava je obvezna)

UREDBA (ES) št. 1692/2006 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 24. oktobra 2006

o uvedbi drugega programa „Marco Polo“ za dodelitev finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa („Marco Polo II“) in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 1382/2003

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti členov 71(1) in 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽²⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Bela knjiga Komisije o skupni prometni politiki iz septembra 2001 poudarja, da je razvoj intermodalnosti praktično in učinkovito sredstvo za doseg uravnoteženega prometnega sistema, ter kot ključni element te strategije predlaga tako razvoj pomorskih avtocest, visokokakovostnih integriranih intermodalnih pomorskih načinov kot tudi bolj intenzivno uporabo železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh. Evropski svet je na srečanju v Gothenburgu 15. in 16. junija 2001 naznanil, da je prenos ravnotežja med posameznimi vrstami prevoza bistvo strategije trajnostnega razvoja. Evropski svet je poleg tega na srečanju v Barceloni dne 15. in 16. marca 2002 poudaril potrebo po zmanjšanju prometnih zastojev v ozkih grlih v več regijah, zlasti v Alpah, Pirenejih in na Baltskem morju – kar nakazuje, da so linije pomorskih avtocest sestavni in pomembni del vseevropskega prometnega

omrežja. Tržno usmerjen program financiranja intermodalnosti je osrednji instrument za nadaljnji razvoj intermodalnosti, ki naj bi posebej podpiral vzpostavitev pomorskih avtocest ter med drugim pripomogel k boljši gospodarski, socialni in ozemeljski koheziji ter izboljšanju železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh.

(2) Brez odločnih ukrepov se bo skupni cestni tovorni promet v Evropi do leta 2013 povečal za več kot 60 %. Posledica tega bi bila, da bi se v 25 državah članicah Evropske unije mednarodni cestni tovorni promet v obdobju od 2007 do 2013 po ocenah povečal za 20,5 milijarde ton/km letno, kar bi imelo negativne posledice v smislu dodatnih stroškov cestne infrastrukture, nesreč, zastojev, lokalnega in globalnega onesnaževanja, zanesljivosti dobavne verige in logističnih postopkov ter škode za okolje.

(3) Da bi se uspešno spopadli s povečevanjem cestnega tovornega prometa, je treba bolj kot do sedaj uporabljati kratke ladijske prevoze, železnice in celinske plovne poti ter spodbujati nadaljnje pomembne pobude transportnega in logističnega sektorja, na primer razvoj tehničnih inovacij na področju vozniških sredstev, za zmanjšanje cestnih zastojev.

(4) Program, uveden z Uredbo (ES) št. 1382/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. julija 2003 o dodeljevanju finančne pomoči Skupnosti za večjo okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa (program Marco Polo) ⁽³⁾, bi moral biti okrepljen z novimi ukrepi, katerih cilj je dejansko zmanjšanje mednarodnega cestnega prometa. Komisija je zato predlagala okrepljen program, v nadaljnem besedilu „program Marco Polo II“ ali „program“, ki naj bi krepil intermodalnost, zmanjšal cestne zastoje ter izboljšal okoljsko učinkovitost sistema tovornega prometa znotraj Skupnosti. Za doseg tega cilja mora program podpirati ukrepe v tovornem prometu, logistiki in na drugih ustreznih trgih in pri tem upoštevati potrebe malih

⁽¹⁾ UL C 234, 22.9.2005, str. 19.

⁽²⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 17. maja 2006 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 12. oktobra 2006.

⁽³⁾ UL L 196, 2.8.2003, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 788/2004 (UL L 138, 30.4.2004, str. 17).

- in srednje velikih podjetij (MSP). Prispevati bi moral k prenosu vsaj pričakovanega skupnega porasta v mednarodnem cestnem tovornem prometu, vendar po možnosti še več, na kratke ladijske prevoze, prevoze po železnici in kopenskih vodah ali na kombinirane načine prevoza, pri katerem so cestni prevozi čim krajši. Program Marco Polo, uveden z Uredbo (ES) št. 1382/2003, bi bilo torej treba nadomestiti.
- (5) Za program Marco Polo II bodo značilne različne vrste ukrepov, ki bi morale prispevati k izmerljivemu in trajnemu prenosu načina ter boljšemu sodelovanju na intermodalnem trgu. Nadalje bi morali ukrepi v sklopu programa Marco Polo II prispevati tudi k dejanskemu zmanjšanju mednarodnega cestnega tovornega prometa.
- (6) Ukrepi, ki se financirajo iz programa Marco Polo II, bi morali biti mednarodni v geografskem obsegu. Da ukrepi odsevajo evropsko razsežnost, bi morala projekte predložiti podjetja s sedežem v različnih državah, v obliki konzorcija, ki predlaga ukrep. Subjekti javnega prava bi morali biti upravičeni sodelovati v teh konzorcijih, če opravljajo gospodarske dejavnosti, v skladu z njihovo nacionalno zakonodajo.
- (7) Vlagatelji bi morali predložiti nove ali, kjer je to primerno, obstoječe projekte, ki kar najbolj ustrezajo trenutnim potrebam trga. Ustreznih projektov, zlasti tistih, ki upoštevajo potrebe MSP, ne bi smela ovirati nobena pretirano toga opredelitev upravičenih ukrepov.
- (8) V nekaterih primerih so koristi pri razvoju obstoječe storitve zaradi dodatnega prenosa načina, kakovosti in prednosti za okolje ter izvedljivost lahko najmanj enakovredne uvedbi nove storitve, ki pomeni precejšen strošek.
- (9) Zaradi transparentnosti, objektivnosti in ločljivosti bi morala na primer pomoč za začetek prenosa načina temeljiti na zmanjševanju stroškov podjetja, do česar bi prišlo z uporabo kratkih ladijskih prevozov, železniških prevozov in prevozov po celinskih plovnih poteh namesto izključno cestnega prevoza. V ta namen bi morala ta uredba predvideti začetno vsoto finančne pomoči z referenco na ton/km prevoženega cestnega tovora.
- (10) Finančna pomoč Skupnosti, ki je določena na podlagi preusmeritve prevoza, izraženega v tonskih kilometrih, s cest na ladijski prevoz po morju na kratke razdalje, železnico ali na celinske plovne poti ali na podlagi izogibanja tonskim kilometrom ali kilometrom vozil v cestnem tovornem prometu, bi morala biti prilagodljiva, tako da nagradi visoko kakovostne projekte ali projekte, ki prinašajo dejanske koristi za okolje.
- (11) Pri dodeljevanju sredstev bi bilo treba posebno pozornost nameniti občutljivim in mestnim območjem, ki spadajo v geografsko področje uporabe programa.
- (12) Rezultate vseh ukrepov programa bi bilo treba ustrezno razširiti, da bi zagotovili javno odmevnost, transparentnost in izmenjavo najboljših praks.
- (13) Med postopkom izbire in med trajanjem ukrepov je treba zagotoviti, da izbrane dejavnosti resnično prispevajo k skupni prometni politiki in ne povzročajo izkrivljanj konkurence, kar bi bilo v nasprotju s skupnim interesom. Komisija bi morala torej oceniti izvajanje obeh programov. Najkasneje do 30. junija 2007 bi morala podati poročilo o rezultatih programa Marco Polo za obdobje 2003–2006.
- (14) Ukrepi ne bi smeli povzročiti izkrivljanja konkurence, zlasti med načini prevoza, ki zamenjujejo cestni prevoz, ali v okviru vsakega alternativnega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom. Posebno skrb bi bilo treba nameniti preprečevanju takšnih izkrivljanj, tako da bi ukrepi prispevali k preusmeritvi prevoza tovora iz cestnega prevoza v druge alternativne načine prevoza, ne pa da se preneha s prevozom tovora z uporabo storitev železnic, kratkih ladijskih prevozov ali celinskih plovni poti.
- (15) Ker cilja programa Marco Polo II države članice ne morejo zadovoljivo doseči in ga zaradi obsega programa lažje doseže Skupnost, Skupnost lahko sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe. Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne prekoračuje okvirov, ki so potrebni za doseganje navedenega cilja.
- (16) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽¹⁾.
- (17) Ta uredba določa finančna sredstva za celotno obdobje trajanja programa in predstavlja v letnem proračunskem postopku prednostni referenčni okvir za proračunski organ v smislu točke 37 Medinstitucionalnega sporazuma med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo o proračunski disciplini in dobrem finančnem poslovanju ⁽²⁾.

(1) UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil nazadnje spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

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

- (18) Da bi zagotovili kontinuiteto in transparentnost programa Marco Polo, bi bilo treba določiti prehodne določbe glede pogodb in postopka izbire –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Predmet urejanja

Ta uredba vzpostavlja finančni instrument, v nadaljevanju „program Marco Polo II“ ali „program“, s ciljem zmanjšati obremenjenost, izboljšati okoljsko učinkovitost prometnega sistema in krepiti intermodalni promet ter tako prispevati k učinkovitemu in trajnostnemu prometnemu sistemu, ki EU zagotavlja dodano vrednost brez negativnega učinka na gospodarsko, socialno in teritorialno kohezijo. Program bo trajal od 1. januarja 2007 do 31. decembra 2013 s ciljem, da se do konca programa doseže prenos prevoza, to pomeni prenos bistvenega deleža pričakovane letnega povečanja mednarodnega cestnega tovornega prevoza, merjenega v tonah/km, na kratke ladijske prevoze, prevoze po železnici in po celinskih plovnihih poteh ali na kombinirane načine prevoza, pri katerem so cestni prevozi čim krajši.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

- (a) „ukrep“ pomeni kateri koli projekt, ki ga izvedejo podjetja, ki prispeva k zmanjšanju zastojev v sistemu cestnega tovornega prometa in/ali k izboljšanju okoljske učinkovitosti prometnega sistema na ozemlju držav članic ali sodelujočih držav; pospeševalni ukrepi, ukrepi za prenos načina in ukrepi skupnega učenja lahko vključujejo več usklajenih projektov;
- (b) „pospeševalni ukrep“ pomeni kateri koli inovativni ukrep, katerega namen je premagovanje večjih strukturnih ovir na trgu tovornega prometa Skupnosti, ki ovirajo učinkovito delovanje trgov, konkurenčnost kratkih ladijskih prevozov, železniških prevozov, prevozov po celinskih plovnihih poteh in/ali učinkovitost prometnih verig, ki uporabljajo te načine, vključno s spreminjanjem ali vzpostavljanjem pomožne infrastrukture; v tej opredelitvi pomeni takšna strukturna ovira vsako neregulirano, dejansko in trajno oviranje pravičnega delovanja v verigi prevoza tovora;
- (c) „ukrepi za vzpostavitev pomorskih avtocest“ pomenijo kateri koli inovativni ukrep, ki tovor neposredno prenese na kratke ladijske prevoze ali na kombinacijo kratkega ladijskega prevoza z drugimi načini prevoza, pri katerih so cestni prevozi čim krajši; ukrepi te vrste lahko vključujejo spreminjanje ali vzpostavitev pomožne infrastrukture, potrebne za izpeljavo obsežnih, zelo pogostih intermodalnih pomorskih prometnih storitev, ki naj po možnosti vključujejo uporabo okolju najbolj prijaznih oblik prevoza, kot so celinske plovne poti in železnice za notranji tovorni prevoz ter integrirane storitve „od vrat do vrat“; če je mogoče, je treba vključiti vire najbolj oddaljenih regij;
- (d) „ukrep prenosa načina“ pomeni kateri koli ukrep, ki neposredno, izmerljivo, bistveno in takoj prenese tovor s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico, celinske plovne poti ali kombinacijo načinov prevoza, pri kateri so cestni prevozi čim krajši, ne da bi pri tem šlo za pospeševalni ukrep, ki vključuje, kjer je to primerno, ukrepe, kjer je prenos načina mogoč z razvojem že obstoječih storitev; Komisija preuči možnosti za podporo projektom pomožne infrastrukture;
- (e) „ukrep v izogib prometu“ pomeni kateri koli inovativni ukrep, ki prevoze integrira v proizvodno logistiko, da bi se izognili visokemu odstotku prevoza tovora po cestah, ne da bi to škodljivo vplivalo na rezultat proizvodnje ali delovno silo; tovrstni ukrepi lahko vključujejo spreminjanje ali vzpostavitev pomožne infrastrukture in opreme;
- (f) „ukrep skupnega učenja“ pomeni kateri koli ukrep, katerega cilj je izboljšati sodelovanje za strukturno optimiranje delovnih metod in postopkov v verigi prevoza tovora ob upoštevanju zahtev logistike;
- (g) „inovativni ukrep“ pomeni vsak ukrep, ki ima elemente, ki doslej na danem trgu niso obstajali;
- (h) „pomožna infrastruktura“ pomeni nujno in zadostno infrastrukturo za doseg ciljev ukrepov, vključno z objekti, namenjenimi tako potnikom kot tovoru;
- (i) „spremljevalni ukrep“ pomeni kateri koli ukrep, ki poskuša pripraviti ali podpirati sedanje ali bodoče ukrepe, med drugim ukrep razširjanja, spremljanja in vrednotenja projekta ter zbiranja in analize statističnih podatkov; ukrepi, namenjeni komercializaciji izdelkov, postopkov ali storitev, tržne dejavnosti in pospeševanje prodaje niso spremljevalni ukrepi;
- (j) „pripravljalni ukrep“ pomeni vsak ukrep, sprejet v sklopu priprav na pospeševalne ukrepe, ukrepe za vzpostavitev pomorskih avtocest ali ukrepe v izogib prometu, kot na primer študije tehnične, izvedbene ali finančne izvedljivosti in preskuse opreme;

- (k) „podjetje“ pomeni vsak subjekt, ki opravlja ekonomsko dejavnost, ne glede na pravni položaj osebe in na način njene financiranja;
- (l) „konzorcij“ pomeni vsak dogovor, s katerim vsaj dve podjetji skupaj izvajata in delita tveganje v zvezi z nekim ukrepom;
- (m) „tona/km“ pomeni prevoz ene tone tovora ali enakovredne prostornine na razdalji enega kilometra;
- (n) „vozilo/kilometer“ pomeni premik tovornjaka, naloženega ali praznega, na razdalji enega kilometra;
- (o) „bližnja tretja država“ pomeni vsako državo, ki ni članica Evropske unije in ima skupno mejo z Evropsko unijo ali obalo na zaprtem ali polzaprtem morju, ki meji na Evropsko unijo.

Člen 3

Področje uporabe

- Program pokriva ukrepe:
 - ki vključujejo ozemlje vsaj dveh držav članic;

ali
 - ki vključujejo ozemlje vsaj ene države članice in ozemlje bližnje tretje države.
- Kadar ukrep vključuje ozemlje tretje države, program ne pokriva stroškov, ki nastanejo na ozemlju te države, razen v okoliščinah iz odstavkov 3 in 4.
- V programu lahko sodelujejo države, ki so kandidatke za pristop k Evropski uniji. Udeležbo urejajo pogoji, predpisani v pridružitvenih sporazumih s temi državami in na osnovi predpisov v sklepu pridružitvenega sveta za vsako zadevno državo.
- V programu so lahko udeležene tudi države Efte in EGP ter bližnje tretje države na osnovi dodatno odobrenih sredstev v skladu s postopki, o katerih se je treba dogovoriti s temi državami.

POGLAVJE II

UPRAVIČENI VLAGATELJI IN UKREPI

Člen 4

Upravičeni vlagatelji

- Ukrepe predloži konzorcij dveh ali več podjetij, ki imajo sedež v vsaj dveh različnih državah članicah ali vsaj v eni državi članici in v eni bližnji tretji državi, ali jih v primeru prometne

povezave z bližnjo tretjo državo v izjemnih primerih lahko predloži eno podjetje s sedežem v državi članici.

- Podjetja s sedežem izven sodelujočih držav iz člena 3(3) in (4) so lahko povezana s projektom, vendar v nobenem primeru ne smejo prejeti finančnih sredstev Skupnosti iz programa.

Člen 5

Upravičeni ukrepi in pogoji financiranja

- Naslednji ukrepi so upravičeni do financiranja po programu:

- pospeševalni ukrepi; tisti, ki so namenjeni izboljšanju sinergij v železniškem sektorju, sektorju celinskih plovnih poti in sektorju kratkih ladijskih prevozov, vključno s pomorskimi avtocestami, s pomočjo učinkovitejše izrabe obstoječe infrastrukture, še posebej zaslužijo posebno pozornost;
- ukrepi za vzpostavitev pomorskih avtocest; v Evropski uniji ti ukrepi vključujejo vseevropska omrežja, kot so določena v Odločbi št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 1996 o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja ⁽¹⁾;
- ukrepi prenosa načina;
- ukrepi v izogib prometu;
- ukrepi skupnega učenja.

- Posebni pogoji financiranja in ostale zahteve za različne ukrepe so določeni v Prilogi I. Pogoji financiranja pomožne infrastrukture v smislu člena 2(h) so določeni v Prilogi II.

- Finančna pomoč Skupnosti temelji na pogodbah, ki jih s pogajanjem dosežeta Komisija in upravičenec. Določila in pogoji teh pogodb nalagajo, kolikor je mogoče, kar najmanjšo finančno in upravno obremenitev, tako da na primer omogočajo poslom prijazne bančne garancije, kakor jih predvidevajo veljavni predpisi in uredbe, zlasti Uredba Sveta (ES, Euratom) št. 1605/2002 z dne 25. junija 2002 o finančni uredbi, ki se uporablja za splošni proračun Evropskih skupnosti ⁽²⁾, da bi tako dosegli največjo upravno učinkovitost in prožnost.

⁽¹⁾ UL L 228, 9.9.1996, str. 1. Odločba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES (UL L 167, 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ UL L 248, 16.9.2002, str. 1.

4. Brez poseganja v splošne cilje politike iz člena 1 se določijo letne prednostne naloge v razpisu glede pospeševalnih ukrepov in ukrepov skupnega učenja, ki jih Komisija po potrebi ponovno prouči, ob pomoči odbora iz člena 10 in v skladu s postopkom, določenim v členu 10(2).

Člen 6

Podrobna pravila

Podrobna pravila glede postopka predložitve in izbire ukrepov v okviru programa se sprejmejo v skladu s postopkom iz člena 10(2).

Člen 7

Državna pomoč

Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe iz programa ne preprečuje, da bi bila tem ukrepom dodeljena državna pomoč na nacionalni, regionalni ali lokalni ravni, če je ta pomoč združljiva z ureditvami o državni pomoči iz Pogodbe in v okviru kumulativnih omejitev, določenih za vsako vrsto ukrepov iz Priloge I. Skupna pomoč, dodeljena v obliki državne pomoči in finančne pomoči Skupnosti v zvezi s pomožno infrastrukturo, ne sme presegati 50 % upravičenih stroškov.

POGLAVJE III

PREDLOŽITEV IN IZBIRA UKREPOV

Člen 8

Predložitev ukrepov

Ukrepi se predložijo Komisiji v skladu s podrobnimi pravili, določenimi po členu 6. Predložitve vsebujejo vse podatke, ki so potrebni, da Komisija lahko opravi izbor v skladu s členom 9.

Člen 9

Izbira ukrepov za finančno pomoč

Predložene ukrepe oceni Komisija. Ob izbiri ukrepov, ki naj bi prejeli finančno pomoč iz programa, Komisija upošteva naslednje:

(a) cilje, navedene v členu 1;

(b) pogoje, določene v prilogah I in II, kot je ustrezno;

(c) prispevek ukrepov k manjši obremenjenosti cest;

(d) relativne okoljske koristi ukrepov, vključno z njihovim prispevkom k zmanjševanju negativnih učinkov na okolje zaradi kratkih ladijskih prevozov, železniških prevozov in prevozov po celinskih plovni poteh. Posebna pozornost bo posvečena projektom, ki presegajo pravno zavezujoče okoljske zahteve;

(e) splošno trajnost ukrepov.

Odločitev o dodelitvi finančne pomoči se sprejme v skladu s postopkom, določenim v členu 10(2).

Komisija o svoji odločitvi obvesti upravičence.

POGLAVJE IV

KONČNE DOLOČBE

Člen 10

Odbor

1. Komisiji pomaga odbor.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 4 in 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

Rok iz člena 4(3) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

3. Odbor sprejme svoj poslovnik.

Člen 11

Proračun

Finančna sredstva za izvedbo programa Marco Polo II v obdobju od 1. januarja 2007 do 31. decembra 2013 so 400 000 000 EUR ⁽¹⁾.

Letna dodeljena sredstva odobri proračunski organ v mejah finančnega okvira.

Člen 12

Rezerva za spremljevalne ukrepe in vrednotenje programa

Do 5 % proračuna, predvidenega v tej uredbi, se prihrani za spremljevalne ukrepe in neodvisno vrednotenje izvajanja člena 5.

⁽¹⁾ Ta znesek temelji na podatkih za leto 2004. Potrebno je izvesti tehnične prilagoditve zaradi upoštevanja inflacije.

Člen 13

Zaščita finančnih interesov Evropskih skupnosti

1. Ob izvajanju ukrepov, financiranih na podlagi te uredbe, Komisija zagotovi, da so finančni interesi Evropskih skupnosti zaščiteni z uporabo preventivnih ukrepov proti goljufijam, korupciji in ostalim nezakonitim dejavnostim, z učinkovitimi pregledi ter z izterjavo vseh neupravičeno plačanih zneskov ter, če so krite nepravilnosti, z učinkovitimi, sorazmernimi in odvračilnimi kaznimi v skladu z Uredbo Sveta (ES, Euratom) št. 2988/95 z dne 18. decembra 1995 o zaščiti finančnih interesov Evropskih skupnosti ⁽¹⁾, Uredbo Sveta (Euratom, ES) št. 2185/96 z dne 11. novembra 1996 o pregledih in inšpekcijah na kraju samem, ki jih opravlja Komisija za zaščito finančnih interesov Evropskih skupnosti pred goljufijami in drugimi nepravilnostmi ⁽²⁾, in Uredbo (ES) št. 1073/1999 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. maja 1999 o preiskavah, ki jih izvaja Evropski urad za boj proti goljufijam (OLAF) ⁽³⁾.

2. Za ukrepe, financirane na podlagi te uredbe, pomeni pojem nepravilnosti iz člena 1 Uredbe (ES, Euratom) št. 2988/95 kakršno koli kršitev določbe zakonodaje Skupnosti ali kakršno koli kršitev pogodbene obveznosti, ki je posledica delovanja ali opustitve dejanja gospodarskega subjekta, ki zaradi neupravičene postavke odhodkov škoduje ali bi lahko škodovalo splošnemu proračunu Evropske unije ali proračunom, s katerimi upravlja.

3. Pogodbe in sporazumi kot tudi sporazumi s sodelujočimi tretjimi državami, ki izhajajo iz te uredbe, predvidevajo zlasti spremljanje in finančni nadzor s strani Komisije (ali katerega koli predstavnika, ki ga Komisija pooblasti) ter revizije s strani Računskega sodišča, po potrebi na kraju samem.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Strasbourgu, 24. oktobra 2006

Za Evropski parlament
Predsednik
J. BORELL FONTELLES

Člen 14

Vrednotenje

1. Komisija vsaj dvakrat letno obvesti odbor o finančnem izvajanju programa in preskrbi najnovejše podatke o stanju vseh ukrepov, ki jih financira program.

Komisija opravi vmesno in končno vrednotenje programa, da se ocenita njegov prispevek k ciljem prometne politike Skupnosti ter učinkovita poraba sredstev.

2. Do 30. junija 2007 Komisija Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru ter Odboru regij predloži poročilo o vrednotenju rezultatov programa Marco Polo za obdobje 2003–2006. Če poročilo pokaže, da je treba program Marco Polo II prilagoditi, Komisija v skladu s tem predloži predloge.

Člen 15

Razveljavitev

Uredba (ES) št. 1382/2003 se razveljavi z učinkom od 14. decembra 2006.

Pogodbe, povezane z ukrepi v okviru Uredbe (ES) št. 1382/2003, do zaključka njihovega izvajanja in financiranja še naprej urejajo predpisi iz navedene uredbe. Prav tako ureja Uredba (ES) št. 1382/2003 celoten postopek vrednotenja in izbire za leto 2006, četudi se ta postopek konča v letu 2007.

Člen 16

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati 14. decembra 2006.

⁽¹⁾ UL L 312, 23.12.1995, str. 1.

⁽²⁾ UL L 292, 15.11.1996, str. 2.

⁽³⁾ UL L 136, 31.5.1999, str. 1.

PRILOGA I

Pogoji financiranja in zahteve iz člena 5(2)

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
1. Pogoji financiranja	<p>(a) Pospeševalni ukrep bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je to napovedano v realističnem poslovnem načrtu;</p> <p>(b) pospeševalni ukrep je na evropski ravni inovativen glede logistike, tehnologije, metod, opreme, izdelkov, infrastrukture ali storitev, ki jih nudi;</p>	<p>(a) Ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;</p> <p>(b) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest je na evropski ravni inovativen glede logistike, tehnologije, metod, opreme, izdelkov, infrastrukture ali storitev, ki jih nudi; pozornost bo namenjena tudi visoki kakovosti storitev, poenostavljenim postopkom in nadzoru, izpolnjevanju varnostnih in varstvenih standardov, nemotenemu dostopu do pristanišč, učinkovitim povezavam z notranjostjo ter prilagodljivim in učinkovitim pristaniškim storitvam;</p>	<p>(a) Ukrep prenosa načina bo dosegel svoje cilje v največ 36 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;</p> <p>(b) ukrep prenosa načina ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;</p>	<p>(a) Ukrep v izogib prometu bo dosegel svoje cilje v največ 60 mesecih in preživel tudi po tem času, kot je napovedano v realističnem poslovnem načrtu;</p> <p>(b) ukrep v izogib prometu je na evropski ravni inovativen, glede vključevanja proizvodne logistike v transportno logistiko;</p>	<p>(a) Ukrep skupnega učenja bo privedel do izboljšanja trgovskih storitev na trgu, zlasti pospeševanja in/ali lažjanja izogibanja cestnemu prometu ali prenosa načina prevoza s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, s pomočjo izboljšanja sodelovanja in z izmenjavo izkušenj in bo trajal največ 24 mesecev;</p> <p>(b) ukrep je na evropski ravni inovativen;</p>

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(c) od pospeševalnega ukrepa se pričakuje, da bo privedel do dejanskega, izmerljivega in trajnega prenosa načina prevoza s cest na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti;	(c) cilj ukrepa za vzpostavitev pomorskih avtocest je spodbujanje obsežnih in visokofrekvenčnih intermodalnih storitev za tovorni promet, s kratkimi ladijskimi prevozi, ki vključuje kombinirane tovarne in potniške storitve, kakor je primerno, ali kombinacijo kratkih ladijskih prevozov in drugih oblik prevoza, pri katerih so cestni prevozi čim krajši; ukrep naj bi raje vključeval celostne notranje tovarne prevozne storitve, ki bi potekale preko železnice in/ali celinskih plovni poti;	(c) ukrep prenosa načina predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje;	(c) cilj ukrepa v izogib prometu je spodbujanje večje učinkovitosti mednarodnega tovarnega prometa na evropskih trgih, ne da bi pri tem ovirali gospodarsko rast zaradi osredotočenosti na spreminjanje proizvodnje in/ali distribucijskih postopkov, s tem, da bi dosegli višji obremenitveni faktor, manj praznih voženj, zmanjšanje toka odpadkov, zmanjšanje obsega in/ali teže ali kateri koli drug učinek, ki bi vodil do občutnega zmanjšanja obsega cestnega tovarnega prometa, vendar to ne sme škodljivo vplivati na rezultat proizvodnje ali delovno silo v proizvodnji;	(c) ukrep ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;
	(d) pospeševalni ukrep predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;	(d) od ukrepa za vzpostavitev pomorskih avtocest se pričakuje, da bo privedel do dejanskega, izmerljivega in trajnega prenosa načina prevoza, ki naj bi bil večji od predvidene stopnje rasti cestnega tovarnega prometa, s cest na kratke ladijske prevoze, železnico ter celinske plovne poti in/ali železnico;	(d) kadar ukrep zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.	(d) od ukrepa v izogib prometu se pričakuje, da bo privedel do dejanskega, izmerljivega in trajnega izogibanja cestnemu prometu, v višini vsaj 10 odstotkov obsega tovora, merjenega v tonah/km ali vozilu/km;	(d) ukrep skupnega učenja predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije.
	(e) pospeševalni ukrep ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;	(e) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;		(e) ukrep v izogib prometu predlaga realističen načrt, ki določa posamezne stopnje, s katerimi poskuša doseči cilje, in opredeljuje potrebo po usmerjevalni pomoči Komisije;	

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	(f) kadar ukrep zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.	(f) ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti med načini prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;		(f) ukrep v izogib prometu ne sme voditi do izkrivljanja konkurence na ustreznih trgih, zlasti glede načinov prometa, ki zamenjujejo cestni promet, ali v okviru vsakega načina do mere, ki bi škodovala skupnim interesom;	
		(g) kadar ukrep za vzpostavitev pomorskih avtocest zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.		(g) kadar ukrep v izogib prometu zahteva zanašanje na storitve, ki jih nudijo tretje stranke, ki niso v konzorciju, vlagatelj predloži dokaz o transparentnem, objektivnem in nediskriminatornem postopku za izbiro ustreznih storitev.	
2. Intenzivnost financiranja in področje uporabe	(a) Finančna pomoč Skupnosti za pospeševalne ukrepe je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov, vključno s pripravljalnimi ukrepi in pomožno infrastrukturo. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe za vzpostavitev pomorskih avtocest je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov, vključno s pripravljalnimi ukrepi in pomožno infrastrukturo. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepa.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe prenosa načina je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu je omejena na največ 35 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov, vključno s pripravljalnimi ukrepi in pomožno infrastrukturo in opremo. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov.	(a) Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe skupnega učenja je omejena na največ 50 % skupnih odhodkov, potrebnih za doseg ciljev ukrepov in ki nastanejo kot rezultat ukrepov. Taki odhodki so primerni za finančno pomoč Skupnosti v obsegu, v katerem so neposredno povezani z izvajanjem ukrepov.

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi;</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi;</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi;</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti. Prispevek za stroške premičnin je pogojen z obvezno uporabo takih sredstev v času trajanja pomoči, predvsem za ukrep, kakor je opredeljen v subvencijski pogodbi;</p>	<p>Odhodki, ki nastanejo na dan ali po dnevu oddaje vloge po postopku izbire, so primerni za finančno pomoč Skupnosti pod pogojem, da se odobrijo finančna sredstva Skupnosti;</p>
				(b) finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu se ne sme uporabljati v podporo poslovnih ali proizvodnih dejavnosti, ki niso neposredno povezane s prevozom ali distribucijo;	
	(b) pogoji financiranja pomožne infrastrukture so določeni v Prilogi II.	(b) finančna pomoč Skupnosti, razen za pripravljalne ukrepe in pomožno infrastrukturo, ki jo Komisija določi na osnovi ton/km, prenesenih s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, se na začetku določi v višini 1 EUR za prenos vsakih 500 ton/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje;	(b) finančna pomoč Skupnosti, razen za pripravljalne ukrepe, pomožno infrastrukturo, ki jo Komisija določi na osnovi ton/km, prenesenih s ceste na kratke ladijske prevoze, železnico in celinske plovne poti, se na začetku določi v višini 1 EUR za prenos vsakih 500 ton/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje;	(c) finančna pomoč Skupnosti, razen za pripravljalne ukrepe, pomožno infrastrukturo in opremo, se na začetku določi v višini 1 EUR za vsak izogib 500 ton/km ali 25 vozil/km cestnega tovora. Ta okvirni znesek je mogoče prilagoditi zlasti v zvezi s kakovostjo projekta ali dejansko pridobljenimi koristmi za okolje;	(b) pogoji financiranja pomožne infrastrukture: se ne uporabljata.

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
		(c) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti;	(c) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti;	(d) v skladu s postopkom iz člena 10(2) lahko Komisija občasno po potrebi ponovi pregled razvoja postavk, na katerih temelji ta izračun, in po potrebi v skladu s tem prilagodi znesek finančne pomoči Skupnosti;	
		(d) pogoji financiranja pomožne infrastrukture so določeni v Prilogi II.	(d) pogoji financiranja pomožne infrastrukture so v primeru njihove uporabe določeni v Prilogi II.	(e) pogoji financiranja pomožne infrastrukture so določeni v Prilogi II.	
3. Oblika in trajanje subvencijske pogodbe	Finančna pomoč Skupnosti za pospeševalne ukrepe se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev.	Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe za vzpostavitev pomorskih avtocest se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev.	Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe prenosa načina se odobri na osnovi subvencijskih pogodb. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 38 mesecev.	Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe v izogib prometu se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 62 mesecev.	Finančna pomoč Skupnosti za ukrepe skupnega učenja se odobri na osnovi subvencijskih pogodb z ustreznimi določbami za usmerjanje in spremljanje. Praviloma je trajanje teh pogodb največ 26 mesecev.
	Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev.	Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev.	Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 38 mesecev.	Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 62 mesecev.	Finančne pomoči Skupnosti ni mogoče odobriti prek predvidenega obdobja največ 26 mesecev.
4. Zgornja mejna vrednosti pogodbe	Najnižji okvirni subvencijski prag pri pospeševalnem ukrepu je 2 000 000 EUR.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri dejavnosti za vzpostavitev pomorskih avtocest je 1,25 milijarde ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina ali, sorazmerno z okvirnim zneskom na en euro finančne pomoči, 2 500 000 EUR.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepih prenosa načina je 250 milijonov ton/km ali temu enakovredna prostornina prenosa načina ali, sorazmerno z okvirnim zneskom na en euro finančne pomoči, 500 000 EUR.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepu v izogib prometu je 500 milijonov ton/km ali 25 milijonov vozil/km tovrnega prometa, ki se mu izogne, ali, sorazmerno z okvirnim zneskom na en euro finančne pomoči, 1 000 000 EUR.	Najnižji okvirni subvencijski prag pri ukrepu skupnega učenja je 250 000 EUR.

Vrsta ukrepa	A. Pospeševalni	B. Pomorske avtoceste	C. Prenos načina	D. Izogibanje prometu	E. Skupno učenje
	Člen 5(1)(a)	Člen 5(1)(b)	Člen 5(1)(c)	Člen 5(1)(d)	Člen 5(1)(e)
5. Razširjanje	Rezultate in metode pospeševalnih ukrepov je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kakor je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Rezultate in metode ukrepov za vzpostavitev pomorskih avtocest je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Za ukrepe prenosa načina posebne dejavnosti za razširjanje niso predvidene.	Rezultate in metode ukrepa v izogib prometu je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.	Rezultate in metode ukrepa skupnega učenja je treba razširjati in spodbujati izmenjavo najboljših praks, kot je določeno v načrtu za razširjanje, da bi pripomogli k doseganju ciljev te uredbe.

PRILOGA II

POGOJI FINANCIRANJA POMOŽNE INFRASTRUKTURE, V SKLADU S ČLENOMA 2(H) IN 5(2) UREDBE

1. Pomožna infrastruktura je upravičena do financiranja po programu, če so izpolnjeni naslednji pogoji:
 - (a) ukrep zahteva infrastrukturna dela za pravočasen začetek izvajanja transportnih storitev, ki tovorni promet prenesejo s ceste ali se izogibajo tovrstnemu prometu na cesti;
 - (b) infrastrukturna dela se zaključijo v 24 mesecih po začetku ukrepa;
 - (c) transportne storitve ali dejavnosti v izogib prometu se začnejo izvajati 3 mesece po zaključku infrastrukturnih del; poleg tega je za ukrep v izogib prometu dogovor o skupnem obsegu izogibanja dosežen med časom trajanja subvencijske pogodbe;
 - (d) spoštovanje veljavne zakonodaje Skupnosti, zlasti v zvezi z varstvom okolja.
 2. Najdaljša veljavnost pogodbe, sklenjene za vsako vrsto ukrepa iz člena 5, se lahko podaljša za toliko časa, kolikor je potrebno za dokončanje infrastrukturnih del, vendar v nobenem primeru ne sme trajati več kakor skupno 74 mesecev.
 3. Kadar je bilo zahtevano financiranje infrastrukture iz tega programa, je financiranje istih elementov infrastrukture iz drugih programov Skupnosti, zlasti financiranje iz Odločbe št. 1692/96/ES, izključeno.
-