

**ROZPORZĄDZENIE (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)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,  
uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71  
ust. 1 i art. 80 ust. 2,  
uwzględniając wniosek Komisji<sup>1</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego<sup>2</sup>,  
uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>3</sup>,  
stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu<sup>4</sup>,  
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rada Europejska na posiedzeniu w Göteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. ogłosiła, że sednem strategii trwałego rozwoju jest przywrócenie równowagi między różnymi formami środków transportu.
- (2) Jeżeli nie zostaną podjęte żadne zdecydowane działania, do 2010 r. całkowity drogowy transport towarowy w Europie wzrośnie o około 50%. W rezultacie międzynarodowy transport towarowy może zwiększać się rocznie o około 12 mld tonokilometrów.
- (3) W swojej Białej Księdze, „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję”, Komisja zaproponowała podjęcie środków, w wyniku których do 2010 r. udział w rynku poszczególnych form transportu powinien powrócić do poziomu z 1998 r. Przygotuje to grunt umożliwiający przywrócenie równowagi między tymi środkami począwszy od 2010 r.
- (4) Konieczne jest ustanowienie programu, zwanego dalej „Programem Marco Polo” lub „Programem” w celu ograniczenia natężenia ruchu drogowego, poprawy efektów działania systemu transportu towarowego w dziedzinie środowiska na terytorium Wspólnoty i zwiększenia intermodalności transportu, przyczyniając się w ten sposób do stworzenia wydajnego i trwałego systemu transportowego. Aby osiągnąć ten cel, Program powinien wspierać działania w transporcie towarowym, logistyce i innych powiązanych rynkach. Działania te powinny przyczynić się do utrzymania podziału transportu towarowego między jego różne formy na poziomie z 1998 r., wspomagając zamianę międzynarodowego drogowego ruchu towarowego, wraz z jego spodziewanym globalnym wzrostem, na transport morski na małe odległości, transport kolejną i śródlądową drogą wodną lub kombinowane formy transportu, w którym przewóz drogowy jest ograniczony do minimum.
- (5) Program Marco Polo będzie się charakteryzował trzema rodzajami działań: po pierwsze – działania związane z zamianą na inne formy transportu, które powinny się koncentrować na zamianie, w jak największym zakresie w obecnych warunkach rynkowych, transportu drogowego ładunków na transport morski na małe odległości, transport kolejną i śródlądową drogą wodną; po drugie, działania katalityczne, które

<sup>1</sup> Dz.U. C 126 E z 28.5.2002, str. 354.

<sup>2</sup> Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 37.

<sup>3</sup> Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 15.

<sup>4</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 25 kwietnia 2003 r. (Dz.U. C 153 E z 1.7.2003, str. 252) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

powinny zmieniać sposób funkcjonowania niedrogowego transportu towarowego we Wspólnocie; i po trzecie, wspólne działania doksztalające, które powinny poszerzać wiedzę o sektorze przewozowo - logistycznym, sprzyjać wykorzystaniu zaawansowanych metod i procedur współpracy na rynku towarowym.

- (6) Działania muszą obejmować terytorium co najmniej dwóch krajów. Jeżeli te dwa kraje są Państwami Członkowskimi lub innymi krajami uczestniczącymi w Programie Marco Polo na warunkach ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu, koszty poniesione przez przedsiębiorstwa w nich uczestniczące w granicach ustanowionych w rozporządzeniu są zwracane w ramach Programu.
- (7) W celu odzwierciedlenia europejskiego wymiaru działań, należy zachęcać do współpracy między przedsiębiorstwami z różnych krajów, w formie konsorcjum podejmującego działanie.
- (8) Wnioskodawcom należy umożliwić przedłożenie nowych, lub gdzie stosowne, istniejących projektów, które najlepiej odpowiadają bieżącym potrzebom rynku. Nie należy odrzucać odpowiednich projektów z powodu zbyt surowego określenia kryteriów dopuszczenia działań. W szczególności, elastyczność, jaką ma Komisja w wyborze projektów, wspomagana przez Komitet powołany na podstawie art. 12 ust. 1, powinna umożliwić zakwalifikowanie do wspólnotowej pomocy finansowej tych projektów, które są efektywne, ale które nie osiągają minimalnego progu dofinansowania.
- (9) Mogą wystąpić przypadki, w których korzyści wynikające z rozwijania funkcjonującej usługi mogą co najmniej równe z tymi, jakie można osiągnąć tworząc nową usługę wymagającą znacznych nakładów, z punktu widzenia dodatkowych możliwości zastępowania środków transportu, jakości i żywotności oraz korzyści dla środowiska.
- (10) Aby udzielanie pomocy na działania związane z zamianą na inne formy transportu było przejrzyste, obiektywne i wyraźnie określone, należy je oprzeć na kalkulacji oszczędności kosztów, jaką spowoduje wykorzystanie transportu morskiego na małe odległości, kolei oraz śródlądowych dróg wodnych lub kombinowanych form transportu, zamiast i w miejsce wykorzystania samego transportu drogowego. Z tej przyczyny, Komisja ustaliła wskaźnik pomocy finansowej, według którego 1 EUR przypada na każde 500 tonokilometrów ładunków przewożonych w ramach transportu drogowego zamienionego na inną formę transportu.
- (11) Uznając, z jednej strony, znaczenie internalizacji zewnętrznych kosztów, szczególnie dotyczących ochrony środowiska, potwierdzone zarówno w Białej Księdze „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję”, jak i w konkluzjach Rady Europejskiej z posiedzenia w Göteborgu, a z drugiej strony, szybkość z jaką zmienia się rynek transportu, należy umożliwić uwzględnienie prac prowadzonych w przyszłości nad opracowywaniem metod odpowiednio internalizacji zewnętrznych kosztów, regularnej oceny ich zróżnicowania i proponowania koniecznych zmian we wskaźniku pomocy finansowej.
- (12) Wyniki działań katalitycznych i wspólnych działań doksztalających Programu powinny zostać odpowiednio rozpowszechnione w celu zapewnienia możliwości powielania, nadania rozgłosu i zagwarantowania przejrzystości.
- (13) Podczas procedury selekcyjnej i w okresie funkcjonowania projektu, konieczne jest zapewnienie, że wybrany projekt rzeczywiście przyczynia się do realizacji wspólnej polityki transportowej i nie zakłóca konkurencji w stopniu możliwym do zaakceptowania. Komisja powinna zatem oceniać wykonanie niniejszego rozporządzenia. Najpóźniej do dnia 31 grudnia 2006 r. powinna przedstawić sprawozdanie z oceną wyników Programu Marco Polo, w miarę potrzeb uzupełnione o propozycję zmian niniejszego rozporządzenia.

- (14) Ponieważ cel Programu Marco Polo nie może zostać w stopniu wystarczającym osiągnięty przez Państwa Członkowskie, a w związku z powyższym, ze względu na zakres Programu, lepszy rezultat może zostać osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota ma możliwość przyjęcia środków zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celu Programu.
- (15) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>5</sup>.
- (16) Finansowa kwota referencyjna, w rozumieniu pkt. 33 Porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 6 maja 1999 r. między Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej i usprawnienia procedury budżetowej, zostaje włączona do niniejszego rozporządzenia na cały czas trwania programu, tym samym nie naruszając uprawnień organu budżetowego określonych w Traktacie.
- (17) W celu zapewnienia najbardziej korzystnego i sprawnego sposobu administrowania finansowaniem, niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej po jego przyjęciu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I CEL, DEFINICJE I ZAKRES

### *Artykuł 1*

#### **Cel**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia, na okres od 1 dnia stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2010 r., instrument finansowania, zwany dalej „Programem Marco Polo” lub „Programem”, którego celem jest ograniczenie natężenia ruchu, poprawa efektów działania systemu transportowego w dziedzinie środowiska i zwiększenie udziału transportu kombinowanego, tym samym przyczyniając się do stworzenia wydajnego i trwałego systemu transportowego. Jego celem jest zamiana, do końca Programu, międzynarodowego drogowego ruchu towarowego, którego globalne natężenie mierzone w tonokilometrach ma się corocznie globalnie zwiększać, na transport morski na małe odległości, transport kolejną i śródlądową drogą wodną lub kombinowane formy transportu, w którym przewóz drogowy ograniczony jest do minimum.

### *Artykuł 2*

#### **Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „działanie” oznacza dowolny projekt związany z rynkiem logistyki, prowadzony przez przedsiębiorstwa, które przyczynia się do zmniejszenia natężenia w drogowym systemie transportu towarowego i/lub poprawy efektów działania systemu transportowego w dziedzinie środowiska poprzez zoptymalizowanie transportu do i z łańcuchów transportu intermodalnego, na terytoriach Państw Członkowskich;
- b) „działanie związane ze zamianą na inne formy transportu” oznacza każde bezpośrednie lub pośrednie działanie, nie stanowiące jednak działania katalitycznego, które bezpośrednio i niezwłocznie prowadzi do zamiany drogowego transportu towarowego na transport morski na krótkie odległości, transport kolejną, śródlądową drogą wodną lub kombinowane formy transportu, w którym przewóz drogowy jest ograniczony do

---

<sup>5</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

- minimum;
- c) „działanie katalityczne” oznacza każde nowatorskie działanie zmierzające do przezwyciężenia strukturalnych barier wspólnotowych na rynku transportu towarowego, które hamują wydajne funkcjonowanie rynków, konkurencyjność transportu morskiego na małe odległości, kolei bądź śródlądowych dróg morskich i/lub wydajność łańcuchów transportowych złożonych z tych form transportu; do celów niniejszej definicji „strukturalna bariera rynkowa” oznacza każdą nienormatywną, rzeczywistą i trwałą przeszkodę we właściwym funkcjonowaniu łańcucha transportu towarowego;
  - d) „wspólne działania doksztalcające” oznacza każde działanie zmierzające do poprawy współpracy nad strukturalną optymalizacją metod pracy i procedur w ramach łańcucha transportu towarowego, z uwzględnieniem wymagań logistycznych;
  - e) „środek towarzyszący” każdy środek mający na celu przygotowanie lub wspieranie bieżących bądź przyszłych działań, między innymi działania upowszechniające oraz monitorowanie i ocena projektów, a także zbieranie i analiza danych statystycznych. Środki poświęcone na komercjalizację produktów, procesów i usług, działalność marketingową i promocję sprzedaży nie stanowią „środków towarzyszących”;
  - f) „środek przygotowawczy” oznacza każde działanie podejmowane podczas przygotowywania działania katalitycznego takie, jak techniczne, operacyjne lub finansowe studium wykonalności i testowanie sprzętu;
  - g) „konsorcjum” oznacza każde porozumienie przynajmniej dwóch przedsiębiorstw, które działają razem i dzielą się ryzykiem wynikającym z podejmowanego działania;
  - h) „przedsiębiorstwo” oznacza każdy podmiot zaangażowany w działalność gospodarczą, bez względu na jego status prawny i sposób finansowania;
  - i) „pomocniczy” oznacza konieczny, choć drugorzędny, do osiągnięcia celów „działań związanych z zamianą na inne formy transportu” lub „działania katalityczne”;
  - j) „tonokilometr” oznacza przewiezienie tony towaru, lub jej równoważnika objętościowego, na odległość jednego kilometra;
  - k) „państwo trzecie o bliskim położeniu geograficznym” oznacza każde państwo nie będące członkiem Unii Europejskiej lub kraj kandydujący do przystąpienia do Unii Europejskiej, mający wspólną granicę z Unią Europejską lub linię brzegową na zamkniętym lub częściowo zamkniętym morzu graniczącym z Unią Europejską.

### *Artykuł 3*

#### **Zakres**

1. Program Marco Polo obejmuje działania związane z zamianą na inne formy transportu, działania katalityczne i wspólne działania doksztalcające:
  - a) obejmujące terytorium przynajmniej dwóch Państw Członkowskich lub
  - b) obejmujące terytorium przynajmniej jednego Państwa Członkowskiego i jednego państwa trzeciego o bliskim położeniu geograficznym.
2. W przypadku gdy działanie obejmuje terytorium państwa trzeciego, Program nie pokrywa kosztów powstałych na tym terytorium, z wyjątkiem okoliczności wymienionych w ust. 3 i 4.
3. Program jest otwarty na udział krajów kandydujących. Udział ten regulują warunki ustanowione w Układach o Stowarzyszeniu zawartych z tymi krajami, a także zasady określone przez Radę Stowarzyszeniową dla każdego z zainteresowanych krajów.
4. Program jest także otwarty na udział Państw Członkowskich EFTA i EOG w oparciu o dodatkowy przydział środków zgodnie z procedurami uzgodnionymi z tymi państwami.

## ROZDZIAŁ II KWALIFIKACJA WNIOSKODAWCÓW I DZIAŁAŃ

### *Artykuł 4*

#### **Kwalifikacja wnioskodawców**

1. Stosownie do ogólnej zasady, projekty są przedkładane przez konsorcjum dwóch lub więcej przedsiębiorstw, utworzonych w przynajmniej dwóch różnych Państwach Członkowskich bądź w przynajmniej jednym Państwie Członkowskim i jednym państwie trzecim o bliskim położeniu geograficznym.
2. Przedsiębiorstwa utworzone poza Wspólnotą lub poza jednym z krajów uczestniczących, określonych w art. 3 ust. 3 i 4, powiązane z projektem, w żadnych okolicznościach nie mogą otrzymać finansowania ze Wspólnoty w ramach Programu.

### *Artykuł 5*

#### **Działania związane z zamianą na inne formy transportu**

1. Działania związane z zamianą na inne formy transportu, w tym, gdzie właściwe, działania uzupełniające dotyczące zamiany na inne formy transportu spowodowane rozwojem funkcjonującej usługi, kwalifikują się do finansowania w ramach Programu przy założeniu, że spełnione są następujące warunki:
  - a) oczekuje się, że działanie związane z zamianą na inne formy transportu prowadzi do rzeczywistej, istotnej, mierzalnej i trwałej zamiany drogowego transportu towarowego na transport morski na małe odległości, transport kolejną, śródlądową drogą wodną lub kombinowane formy transportu, w którym przewóz drogowy jest ograniczony do minimum;
  - b) zgodnie z realnym planem operacyjnym, po maksymalnie 36 miesiącach finansowania wspólnotowego, działanie związane z zamianą na inne formy transportu będzie finansowane samodzielnie;
  - c) działanie związane z zamianą na inne formy transportu nie doprowadzi do zakłócenia konkurencji na rynkach powiązanych, w szczególności między formami transportu alternatywnymi dla samego transportu drogowego lub w ramach każdej z tych form w stopniu, w jakim szkodzi to wspólnemu interesowi;
  - d) w przypadku gdy działanie wymaga wsparcia usług dostarczanych przez strony trzecie nie będące częścią konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód, że procedura wyboru odpowiednich usług jest przejrzysta, obiektywna i niedyskryminująca.
2. Wspólnotowa pomoc finansowa dotycząca działań związanych z zamianą na inne formy transportu jest ograniczona do 30% całkowitych nakładów koniecznych do osiągnięcia celu, poniesionych w wyniku tego działania. Takie wydatki kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w zakresie, w jakim odnoszą się one bezpośrednio do wdrożenia działania. Nakłady na infrastrukturę pomocniczą także kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej, o ile stanowią one margines, maksymalnie do 30% wydatków. Wydatki, poniesione z dniem przedłożenia wniosku lub po tej dacie w ramach procedury selekcyjnej, kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej przy założeniu ostatecznego zatwierdzenia finansowania przez Wspólnotę. Udział w kosztach majątku ruchomego jest uzależniony od zobowiązania do wykorzystania takiego majątku w okresie udzielania pomocy, głównie w związku z działaniem, jak określono w umowie o udzielenie dotacji.
3. Wspólnotową pomoc finansową udzielaną na podstawie ust. 2, określaną przez Komisję w oparciu o tonokilometry transportu drogowego zamienionego na transport morski na małe odległości, transport kolejną lub śródlądową drogą wodną, wstępnie ustala się na 1 EUR przypadające na każde 500 tonokilometrów transportu drogowego zamienionego na inną formę transportu. Ten wskaźnik może zostać dostosowany, szczególnie zgodnie z jakością

projektu lub rzeczywistą korzyścią odniesioną przez środowisko.

Zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2, Komisja może powtórnie badać, w miarę potrzeb okresowo, rozwój wydarzeń dotyczących tych kwestii i w razie konieczności dostosować odpowiednio wielkość wspólnotowej pomocy finansowej.

4. Wspólnotowa pomoc finansowa dotycząca działań związanych z zamianą na inne formy transportu przyznawana jest na podstawie umów o udzielenie dotacji. Z zasady maksymalny okres ważności takich umów wynosi 38 miesięcy.

Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest przedłużana poza przewidziany maksymalny okres 38 miesięcy.

5. Minimalny próg wskaźnikowy do przyznania dotacji na działanie związane z zamianą na inne formy transportu wynosi 250 mln tonokilometrów przewozu zamienionego na inną formę lub, proporcjonalnie do wskaźnika przypadającego na 1 EUR dotacji, 500 000 EUR.

#### *Artykuł 6*

#### **Działania katalityczne**

1. Działania katalityczne kwalifikują się do finansowania w ramach Programu przy założeniu, że zostaną spełnione następujące warunki:

- a) cel działania katalitycznego zostanie osiągnięty w okresie maksymalnie 48 miesięcy, a po tym okresie będzie finansowane samodzielnie, zgodnie z realnym planem operacyjnym;
- b) na poziomie europejskim działanie katalityczne jest przedsięwzięciem nowatorskim pod względem logistycznym, wykorzystanych metod, technologii, wyposażenia, produktów czy usług;
- c) oczekuje się, że działanie katalityczne prowadzi do rzeczywistej, mierzalnej i trwałej zamiany transportu drogowego na transport morski na małe odległości, transport kolejną, śródlądową drogą wodną lub kombinowane formy transportu, w którym przewóz drogowy jest ograniczony do minimum. Działanie katalityczne ma spowodować zmniejszenie natężenia transportu drogowego, a nie zamianę transportu morskiego na małe odległości, kolejną czy śródlądową drogą wodną na inną spośród tych form przewozu;
- d) działanie katalityczne oferuje realny plan przedstawiający określone etapy, które zmierzają do osiągnięcia celów działania i identyfikują potrzebę wykorzystania pomocy Komisji jako organu sterującego;
- e) działanie katalityczne nie wywoła zakłóceń konkurencji na powiązanych rynkach, w szczególności między formami transportu alternatywnymi dla samego transportu drogowego lub w ramach każdej z tych form w stopniu, w jakim szkodzi to wspólnemu interesowi;
- f) w przypadku gdy działanie wymaga wsparcia usług dostarczanych przez strony trzecie nie będące częścią konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód, że procedura wyboru odpowiednich usług jest przejrzysta, obiektywna i niedyskryminująca.

2. W ramach celów sformułowanych w Białej Księdze Komisji „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję”, na szczególną uwagę zasługują działania katalityczne wdrażające nowe pomysły takie, jak „morskie autostrady”.

Działania katalityczne na rynku transportowym powinny w szczególności wykorzystywać sieci transeuropejskie, określone w decyzji nr 1692/96/WE<sup>6</sup>, lub europejskie korytarze bądź strefy transportowe.

3. Wyniki działań katalitycznych i metody wykorzystywane w ramach tych działań są upowszechniane, aby ułatwić osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia.

---

<sup>6</sup> Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 1346/2001/WE (Dz.U. L 185 z 6.7.2001, str. 1).

4. Wspólnotowa pomoc finansowa dotycząca działań katalitycznych zostaje ograniczona do maksymalnie 35% całkowitych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów, poniesionych w wyniku tych działań, włącznie ze środkami przygotowawczymi. Takie wydatki kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w zakresie, w jakim odnoszą się one bezpośrednio do wdrożenia działania. Nakłady na środki pomocnicze dotyczące prac w zakresie infrastruktury, konieczne do osiągnięcia celów działania, również kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej, o ile stanowią one margines, maksimum do 35% wydatków. Wydatki poniesione z dniem przedłożenia wniosku lub po tej dacie w ramach procedury selekcyjnej kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej przy założeniu ostatecznego zatwierdzenia finansowania przez Wspólnotę. Udział w kosztach majątku ruchomego jest uzależniony od zobowiązania do wykorzystania takiego majątku w okresie udzielania pomocy, głównie w związku z działaniem, jak określono w umowie o udzielenie dotacji.

5. Wspólnotowa pomoc finansowa przyznawana jest na działania katalityczne na podstawie umów o udzielenie dotacji oraz odpowiednich przepisów dotyczących sterowania i monitorowania. Z zasady, maksymalny okres ważności takich umów wynosi 50 miesięcy. Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest przedłużana poza przewidziany maksymalny okres 50 miesięcy.

6. Priorytetowe cele polityczne, które zostaną uwzględnione w procedurze selekcyjnej odnoszącej się do takich działań, ustanawiane są zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

Komisja, wspomagana przez Komitet ustanowiony zgodnie z art. 12 ust. 1, może okresowo dokonywać oceny priorytetowych celów politycznych.

7. Minimalny próg wskaźnikowy do udzielenia dotacji na działanie katalityczne wynosi 1,5 mln EUR.

#### *Artykuł 7*

#### **Wspólne działania doksztalające**

1. Wspólne działania doksztalające kwalifikują się do finansowania w ramach Programu przy założeniu, że spełnione są następujące warunki:

- a) działanie prowadzi do poprawy usług handlowych na rynku i trwa maksymalnie 24 miesiące;
- b) na poziomie europejskim działanie jest nowatorskie;
- c) działanie nie wywołuje zakłóceń konkurencji na powiązanych rynkach, w szczególności między formami transportu alternatywnymi dla samego transportu drogowego lub w ramach każdej z tych form w stopniu, w jakim szkodzi to wspólnemu interesowi;
- d) wspólne działanie doksztalające oferuje realny plan przedstawiający określone etapy, które zmierzają do osiągnięcia celów działania i identyfikują potrzebę wykorzystania pomocy Komisji jako organu sterującego.

2. Wyniki i metody wspólnych działań doksztalujących są rozpowszechniane, aby ułatwić osiągnięcie celów niniejszego rozporządzenia.

3. Wspólnotowa pomoc finansowa dotycząca wspólnych działań doksztalujących jest ograniczona do maksymalnie 50% całkowitych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów, poniesionych w wyniku działania. Takie wydatki kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w zakresie, w jakim odnoszą się one bezpośrednio do wdrożenia działania. Wydatki poniesione z dniem przedłożenia wniosku lub po tej dacie w ramach procedury selekcyjnej kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej przy założeniu ostatecznego zatwierdzenia finansowania przez Wspólnotę. Udział w kosztach majątku ruchomego jest uzależniony od zobowiązania do wykorzystania takiego majątku w okresie udzielania pomocy, głównie w związku z działaniem, jak określono w umowie o udzielenie dotacji.

4. Wspólnotowa pomoc finansowa przyznawana jest na wspólne działania doksztalające na podstawie umów o udzielenie dotacji oraz odpowiednich przepisów dotyczących sterowania i monitorowania. Z zasady, maksymalny okres ważności tych umów wynosi 26 miesięcy.

Wspólna pomoc finansowa nie jest przedłużana poza przewidziany maksymalny okres 26 miesięcy.

5. Priorytetowe cele polityczne, które zostaną uwzględnione w procedurze selekcyjnej odnoszącej się do takich działań, ustanawiane są zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

Komisja, wspomagana przez Komitet ustanowiony na podstawie art. 12 ust. 1, może okresowo dokonywać oceny priorytetowych celów politycznych.

6. Minimalny próg wskaźnikowy do udzielenia dotacji na wspólne działania doksztalające wynosi 250 000 EUR.

#### *Artykuł 8*

##### **Szczegółowe zasady**

Komisja wydaje szczegółowe zasady regulujące procedurę przedkładania projektów, wyboru, realizacji i upowszechniania działań oraz indywidualnego składania sprawozdań, a także wymagań weryfikacyjnych dotyczących tych działań w ramach Programu zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

#### *Artykuł 9*

##### **Pomoc państwa**

Wspólnotowa pomoc finansowa dotycząca działań określonych w Programie nie wyklucza przyznania tym działaniom pomocy państwa na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, o ile pomoc taka jest zgodna z przepisami o pomocy państwowej ustanowionymi w Traktacie, w granicach określonych dla każdego typu działań odpowiednio w art. 5 ust. 2, art. 6 ust. 4 i art. 7 ust. 3.

### ROZDZIAŁ III

## **PRZEDKLADANIE WNIOSKÓW I WYBÓR DZIAŁAŃ**

#### *Artykuł 10*

##### **Przedkładanie projektów działań**

Projekty działań przedkładane są Komisji zgodnie ze szczegółowymi zasadami wydanymi na podstawie art. 8. Przedkładane projekty powinny zawierać wszystkie elementy konieczne Komisji do dokonania wyboru zgodnie z art. 11.

#### *Artykuł 11*

##### **Wybór działań – przyznawanie pomocy finansowej**

Przedłożone projekty działań są oceniane przez Komisję. Komisja podejmuje decyzję o przyznaniu finansowej pomocy na podstawie niniejszego rozporządzenia, biorąc pod uwagę - w odniesieniu do wyboru działania - cel określony w art. 1 oraz w miarę potrzeb warunki, określone w art. 5, 6 lub 7. Wybór uwzględnia względne korzyści proponowanych działań dla środowiska i ich wkład w ograniczenie natężenia ruchu drogowego. Decyzja podejmowana jest zgodnie z procedurą określoną w art. 12 ust. 2.

O swojej decyzji Komisja informuje beneficjentów oraz Państwa Członkowskie.



## ROZDZIAŁ IV PRZEPISY KOŃCOWE

### *Artykuł 12*

#### **Komitet**

1. Komisję wspiera komitet.
2. W przypadku odniesień do niniejszego ustępu, stosuje się art. 4 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.  
Okres, określony w art. 4 ust. 3 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.
3. Komitet uchwała swój regulamin.

### *Artykuł 13*

#### **Budżet**

Finansowe ramy na wdrożenie programu Marco Polo, w okresie od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 31 grudnia 2006 r., wynoszą 75 mln EUR.  
Wartość środków przyznanych na rok zatwierdzana jest przez władze budżetowe w ramach limitów perspektywy finansowej.

### *Artykuł 14*

#### **Rezerwa na środki towarzyszące i ocenę programu**

Na środki towarzyszące i niezależną ocenę wykonania art. 5, 6 i 7 rezerwuje się do 5% budżetu przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu.

### *Artykuł 15*

#### **Ocena**

1. Co najmniej raz do roku Komisja informuje Komitet o finansowej realizacji Programu i określa status wszystkich działań finansowanych w jego ramach.
2. Nie później niż dnia 31 grudnia 2006 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komitetowi Ekonomiczno - Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceną wyników Programu Marco Polo, uwzględniając jego cele, i w miarę potrzeb uzupełnia je o propozycję zmian niniejszego rozporządzenia.

### *Artykuł 16*

#### **Wejście w życie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 lipca 2003 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
P. COX  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
G. ALEMANN  
*Przewodniczący*