

**REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 1382/2003****2006/EES/58/44**

frá 22. júlí 2003

**um að veita fjárhagsaðstoð Bandalagsins til að auka vistvænleika vöruflutningakerfisins (Marco Polo áætlunin) (\*)**

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFAR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 1. mgr. 71. gr. og 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna <sup>(2)</sup>,með hliðsjón af álitum svæðanefndarinnar <sup>(3)</sup>,í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans <sup>(4)</sup>,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Á fundi leiðtoga ráðsins, sem haldinn var í Gautaborg 15. og 16. júní 2001, var því lýst yfir að breyting vægis milli ólíkra flutningsmáta væri lykilatriði í áætluninni um sjálfbæra þróun.
- 2) Ef ekki verður gripið til afgerandi aðgerða munu heildarvöruflutningar á vegum í Evrópu aukast um sem nemur 50% fyrir 2010. Áhrifin yrðu vöxtur í alþjóðlegum vöruflutningum á vegum um 12 milljarða tonnkilómetra á ári.
- 3) Í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar „Stefna Evrópubandalagsins í flutningamálum fram til 2010: tími ákvarðanatöku“ var lagt til að gerðar yrðu ráðstafanir sem gera myndu markaðshlutdeild ólíkra flutningsmáta árið 2010 aftur þá sömu og hún var árið 1998. Með þessu verður lagður grunnur að breytingu vægis frá og með árinu 2010.

- 4) Nauðsynlegt er að koma á fót áætlun, hér á eftir nefnd „Marco Polo áætlunin“ eða „áætlunin“, til að draga úr umferðarþröng á vegum, auka vistvænleika vöruflutningakerfisins í Bandalaginu og auka samþættingu sem stuðlar þar með að skilvirku og sjálfbæru flutningakerfi. Til að ná þessu markmiði skal áætlunin styðja aðgerðir á mörkuðum fyrir vöruflutninga- og vöruferilsstjórnun og öðrum viðkomandi mörkuðum. Þessar aðgerðir skulu stuðla að því að viðhalda dreifingu vöruflutninga milli ólíkra flutningsmáta eins og hún var 1998 með því að dreifa væntanlegri heildaraukningu á alþjóðlegum vöruflutningum á vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt.

- 5) Samkvæmt Marco Polo áætluninni verða notaðar þrjár gerðir aðgerða: í fyrsta lagi tilfærslu-aðgerðir milli flutningsmáta sem skulu beinast að því að færa eins mikinn farm og mögulegt er við núverandi markaðsaðstæður af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir, í öðru lagi hvataaðgerðir sem eiga að breyta því hvernig vöruflutningar í Bandalaginu, sem ekki fara fram á vegum, eru framkvæmdir, og í þriðja lagi sameiginlegar fræðsluáðgerðir sem eiga að auka þekkingu í vöruferilsstjórnunargeiranum og stuðla að beitingu þróaðra aðferða og verklagsreglna við samvinnu á vöruflutningamarkaðnum.
- 6) Aðgerðirnar skulu taka til yfirráðasvæðis a.m.k. tveggja landa. Ef þessi tvö lönd eru aðildarríki, eða önnur lönd sem eru þátttakendur í Marco Polo áætluninni samkvæmt þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í þessari reglugerð, mun áætlunin endurgreiða þann kostnað sem hlutaðeigandi fyrirtæki stofna til innan þeirra marka sem mælt er fyrir um í reglugerðinni.

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 196, 2.8.2003, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 65/2004 frá 26. apríl 2004 á bókun 31 við EES-samninginn, um samvinnu á sérstökum sviðum utan marka fjórþætta frelsisins, sjá *EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 43, 26.8.2004, bls. 165.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB C 126 E, 28.5.2002, bls. 354.

<sup>(2)</sup> Stjtið. EB C 241, 7.10.2002, bls. 37.

<sup>(3)</sup> Stjtið. EB C 278, 14.11.2002, bls. 15.

<sup>(4)</sup> Álit Evrópuþingsins frá 24. september 2002 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB), sameiginleg afstaða ráðsins frá 25. apríl 2003 (Stjtið. EB C 153 E, 1.7.2003, bls. 252) og ákvörðun Evrópuþingsins frá 3. júlí 2003 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum EB).

- 7) Til að endurspegla útbreiðslu aðgerðanna í Evrópubandalaginu skal hvatt til samvinnu milli fyrirtækja, sem hafa staðfestu á mismunandi löndum, með því að mynda samtök sem leggja til aðgerðir.

- 8) Umsækjendur skulu geta lagt fram ný, eða ef við á, fyrirbyggjandi verkefni sem samræmast best núverandi þörfum markaðarins. Ekki skal hafna viðeigandi verkefnum vegna þess eins að skilgreiningar leyfilegra aðgerða eru of ósveigjanlegar. Einkum skal það svigrúm sem framkvæmdastjórnin, sem nýtur aðstoðar nefndarinnar sem komið er á fót skv. 1. mgr. 12. gr., hefur til þess að velja verkefni gera kleift að velja verkefni sem eru tæk en undir viðmiðunarmörkum um lágmarksstyrk til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins.
- 9) (9) Í ákveðnum tilvikum kann ávinningurinn af því að þróa fyrirbyggjandi þjónustu að vera a.m.k. jafnmikill, með tilliti til tilfærslu milli flutningsmáta, gæða, umhverfis og hversu vænlegur kosturinn er, og að koma á fót nýrri þjónustu með töluverðum tilkostnaði.
- 10) Aðstoð við að hefja tilfærsluaðgerð milli flutningsmáta skal, svo að hún sé gagnsæ, hlutlæg og skýrt afmörkuð, vera byggð á þeim kostnaði sem sparast í samfélaginu með flutningum á stuttum sjóleiðum, járnbrautum og skipgengum vatnaleiðum eða blönduðum flutningsmáta í stað þess að nota eingöngu vegaflutninga. Af þessum sökum hefur framkvæmdastjórnin ákveðið að leiðbeinandi fjárhæð fjárhagsaðstoðar skuli vera 1 evra fyrir hverja tilfærslu 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum.
- 11) Ef haft er í huga annars vegar mikilvægi þess að fella inn ytri kostnað, einkum umhverfiskostnað, sem er viðurkennt bæði í hvítbókinni „Stefna Evrópubandalagsins í flutningamálum fram til 2010: tími ákvarðanatöku“ og í niðurstöðum fundar leiðtogaáráðsins í Gautaborg og hins vegar hve hratt breytingar á flutningamarkaðinum eiga sér stað, ætti að vera hægt að taka tillit til þróunar framtíðaraðferða við að fella inn ytri kostnað, meta reglulega þróun mismunar á ytri kostnaði og leggja til nauðsynlegar breytingar á leiðbeinandi fjárhæð fjárhagsaðstoðar í samræmi við það.
- 12) Niðurstöðum hvataaðgerða og sameiginlegra fræðsluaðgerða áætlunarinnar skal dreift nægilega til að tryggja endurtekingu, kynningu og gagnsæi þeirra.
- 13) Á meðan á valferlinu stendur og á framkvæmdartíma áætlunarinnar er nauðsynlegt að tryggja að áætlunin, sem verður fyrir valinu, sé í raun til framdráttar sameiginlegru flutningastefnunnar og valdi ekki óásættanlegri röskun á samkeppni. Framkvæmdastjórnin skal því leggja mat á framkvæmd þessarar reglugerðar. Hún skal eigi síðar en 31. desember 2006 leggja fram matskýrslu um niðurstöður Marco Polo áætlunarinnar og ef þörf krefur skal fylgja skýrslunni tillaga um að breyta þessari reglugerð.
- 14) Þar sem aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum Marco Polo áætlunarinnar og auðveldara er að ná markmiðunum á vettvangi Bandalagsins vegna þess hve áætlunin er umfangsmikil er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreiffræðisregluna eins og fram kemur í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og kveðið er á um í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná því markmiði.
- 15) Nauðsynlegar ráðstafanir til framkvæmdar þessari reglugerð skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdavalds sem framkvæmdastjórninni er falið <sup>(1)</sup>.
- 16) Í þessari reglugerð er tilgreind viðmiðunarfrárhæð, í skilningi 33. liðar samstarfssamnings milli stofnana Evrópuþingsins, ráðsins og framkvæmdastjórnarinnar frá 6. maí 1999, um eftirlit með fjárlögum og endurbætur á afgreiðslu fjárlaga fyrir allt tímabilið, sem áætlunin er í gildi, en þetta hefur þó ekki áhrif á valdsvið fjárveitingavaldsins eins og það er skilgreint í sáttmálanum.
- 17) Til að hægt sé að sjá um fjármögnun samkvæmt þessari reglugerð á sem skjótastan og þægilegastan hátt skal þessi reglugerð taka gildi eins fljótt og auðið er eftir að hún hefur verið samþykkt.

## SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

## I. KAFLI

## MARKMIÐ, SKILGREININGAR OG GILDISSVIÐ

## 1. gr.

## Markmið

Með þessari reglugerð er komið á fjármálagerningi, hér á eftir nefndur „Marco Polo áætlunin“ eða „áætlunin“, sem hefur það markmið að draga úr umferðarþröng, auka vistvænleika flutningakerfisins og bæta samþætta flutninga, sem stuðlar þar með að skilvirku og sjálfbærnu flutningakerfi, á tímabilinu frá 1. janúar 2003 til 31. desember 2010 með það fyrir augum að ná, áður en tímabilinu lýkur, tilfærslu sem nemur væntanlegri, árlegri heildaraukningu, mælt í tonnkilómetrum, á alþjóðlegum vöruflutningum á vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, og skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23.

2. gr.

**Skilgreiningar**

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „aðgerð“: verkefni sem tengist markaði vöruferilsstjórnunar, er framkvæmt af fyrirtækjum og stuðlar að því að draga úr umferðarþröng í vöruflutningakerfinu á vegum og/eða auka vistvænleika flutningakerfisins með því að nýta sem best flutninga til og frá samþættum flutningakeðjum á yfirráðasvæðum aðildarríkjanna,
- b) „tilfærsluaðgerð milli flutningsmáta“: aðgerð sem færir vöruflutninga beint og án tafar af vegum og á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt, án þess að um hvataaðgerð sé að ræða,
- c) „hvataaðgerð“: nýsköpunaraðgerð sem miðar að því að vinna bug á skipulagshindrunum sem varða Bandalagið á vöruflutningamarkaði og hindra skilvirka starfsemi markaðanna, samkeppnishæfni flutninga á stuttum sjóleiðum, járnbrautum eða skipgengum vatnaleiðum og/eða skilvirkni flutningakeðja sem nota þessa flutningamáta; í þessari skilgreiningu merkir „skipulagshindrun á markaði“ hindrun á eðlilegri starfsemi vöruflutningakeðjunnar sem er ekki vegna reglusetningar, ekki tímabundin og er raunveruleg,
- d) „sameiginleg fræðsluaðgerð“: aðgerð sem miðar að því að bæta samstarf við að gera skipulag vinnuáðferða og verklagsreglna í vöruflutningakeðjunni sem best að teknu tilliti til krafna vöruferilsstjórnunar,
- e) „hliðarráðstöfun“: ráðstöfun sem miðar að undirbúningi eða stuðningi við yfirstandandi eða fyrirhugaðar aðgerðir, m.a. miðlunarstarfsemi, verkefnaeftirlit, svo og –mat og söfnun og greining tölfræðilegra gagna. Ráðstafanir sem helgaðar eru markaðssetningu vara, ferla eða þjónustu, markaðsstarfi og sölukynningu eru ekki „hliðarráðstafanir“,
- f) „undirbúningsráðstöfun“: aðgerð til undirbúnings hvataaðgerðar, t.d. tæknilegar, rekstrarlegar eða fjárhagslegar hagkvæmniathuganir og prófanir á búnaði,
- g) „samtök“: fyrirkomulag varðandi aðgerð sem a.m.k. tvö fyrirtæki framkvæma í sameiningu og deila með sér áhættunni af,
- h) „fyrirtæki“: aðili sem stundar atvinnustarfsemi, óháð lagalegri stöðu og því hvernig það er fjármagnað,
- i) „viðbótarstarfsemi“: nauðsynleg starfsemi, sem er þó hliðarstarfsemi, til að ná markmiðum „tilfærsluaðgerða milli flutningsmáta“ eða „hvataaðgerða“,

- j) „tonnkílómetri“: flutningur á einu tonni af vörum eða rúmmálsjafngildis þess í einn kílómetra,
- k) „aðliggjandi þriðja land“: land sem er ekki aðildarríki að Evrópusambandinu eða land, sem sótt hefur um aðild að Evrópusambandinu, sem á sameiginleg landamæri að Evrópusambandinu eða strandlengju sem liggur að aflokuðu eða hálfaflokuðu hafsvæði sem liggur að Evrópusambandinu.

3. gr.

**Gildissvið**

1. Marco Polo áætlunin skal ná til tilfærsluaðgerða milli flutningamáta, hvataaðgerða og sameiginlegra fræðsluaðgerða:

- a) sem ná til yfirráðasvæðis a.m.k. tveggja aðildarríkja, eða
- b) sem ná til yfirráðasvæðis a.m.k. eins aðildarríkis og yfirráðasvæðis aðliggjandi þriðja lands.

2. Þegar aðgerð nær til yfirráðasvæðis þriðja lands skal kostnaður, sem stofnað er til á yfirráðasvæði þess lands, ekki greiddur af áætluninni nema við þær kringumstæður sem um getur í 3. og 4. mgr.

3. Þátttaka í áætluninni skal opin löndum sem hafa sótt um aðild. Þátttakan skal stjórnast af þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í samstarfssamningum við löndin og á grundvelli þeirra reglna sem mælt er fyrir um í ákvörðun samstarfsráðs hlutaðeigandi lands.

4. Þátttaka í áætluninni skal einnig opin EFTA-ríkjum og aðildarríkjum Evrópska efnahagssvæðisins á grundvelli viðbótarfjárveitinga í samræmi við málsmeðferð sem ákveðin skal í samráði við þau lönd.

**II. KAFLI****HÆFIR UMSÆKJENDUR OG AÐGERÐIR**

4. gr.

**Hæfir umsækjendur**

1. Almennt skulu verkefni lögð fram af samtökum tveggja eða fleiri fyrirtækja sem hafa staðfestu í a.m.k. tveimur mismunandi aðildarríkjum eða a.m.k. einu aðildarríki og einu aðliggjandi þriðja landi.

2. Fyrirtæki sem hafa staðfestu utan Bandalagsins, eða utan eins af þáttökulöndunum sem um getur í 3. og 4. mgr.

3. gr. og kunna að tengjast verkefninu, geta ekki undir neinum kringumstæðum fengið fjárveitingu frá Bandalaginu samkvæmt áætluninni.

## 5. gr.

**Tilfærsluaðgerð milli flutningsmáta**

1. Tilfærsluaðgerðir milli flutningsmáta, þ.m.t. ef við á, viðbótartilfærsla sem tilkomin er vegna þróunar á þeirri þjónustu sem fyrir er, skulu styrkhæfar samkvæmt áætluninni að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

- a) tilfærsluaðgerðinni milli flutningsmáta er ætlað að leiða til beinnar, verulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu vöruflutninga af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt,
- b) tilfærsluaðgerðin milli flutningsmáta skal, í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun, vera orðin lífvænleg eftir fjármögnun Bandalagsins í 36 mánuði að hámarki,
- c) tilfærsluaðgerðin milli flutningsmáta skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsmáta en vegaflytninga einna eða innan hvers flutningsmáta að því marki að það skaði sameiginlega hagsmuni,
- d) þegar aðgerðin krefst þess að þriðju aðilar, sem eru ekki hluti af samtökum þeirra sem stunda flutninga, veiti þjónustu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.

2. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við tilfærsluaðgerðir milli flutningsmáta skal takmarkast við að hámarki 30% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint. Útgjöld til viðbótargrunnvirkja skulu einnig teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins svo framarlega sem þau eru innan marka og að hámarki 30%. Útgjöld, sem stofnað er til daginn sem umsókn er skilað samkvæmt valferli eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því tilskildu að lokasamþykki fái fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltu-fjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að slíkir fjármunir séu notaðir meðan á aðstoðinni stendur, einkum í aðgerðinni eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.

3. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skv. 2. mgr., sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt, skal upphaflega vera 1 evra fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlagja þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði verkefnisins eða hinar raunverulegu umhverfisumbætur sem nást.

Í samræmi við málsmeðferðina, sem mælt er fyrir um í 2. mgr. 12. gr., getur framkvæmdastjórnin endurskoðað öðru hverju, eftir því sem þörf krefur, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsynlegt er, aðlagð upphæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.

4. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við tilfærsluaðgerðir milli flutningsmáta skal veitt á grundvelli samninga um styrk. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 38 mánuðir.

Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki vera endurnýjanleg umfram tilgreindan 38 mánaða hámarksgildistíma.

5. Viðmiðunarmörk um lágmarksstyrk fyrir hverja tilfærsluaðgerð milli flutningsmáta skal vera 250 milljón tonnkilómetrar af tilfærslu eða, í réttu hlutfalli við leiðbeinandi upphæð fyrir hverja evru styrkjar, 500 000 evrur.

## 6. gr.

**Hvataaðgerðir**

1. Hvataaðgerðir skulu styrkhæfar samkvæmt áætluninni að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

- a) hvataaðgerðin nær markmiðum sínum innan 48 mánaða að hámarki og er lífvænleg eftir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,
- b) hvataaðgerðin er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til vöruferilsstjórnunar, tækni, aðferða, búnaðar, vara eða veittrar þjónustu,
- c) hvataaðgerðinni er ætlað að leiða til raunverulegrar, verulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu flutningsmáta af vegum og á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða blandaða flutningsmáta þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt, Hvataaðgerðinni er ætlað að draga úr umferðarþröng vegna vegaflytninga en ekki tilfærslu milli stuttra sjóleiða, járnbrauta og skipgengra vatnaleiða,
- d) hvataaðgerðin er raunhæf áætlun þar sem kveðið er á um sérstök stig, sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni tilgreind,
- e) hvataaðgerðin skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsmáta en vegaflytninga einna eða innan hvers flutningsmáta að því marki að það skaði sameiginlega hagsmuni,
- f) þegar aðgerðin krefst þess að þriðju aðilar, sem ekki eru aðilar að samtökum þeirra sem stunda flutninga, veiti þjónustu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.

2. Sérstakan gaum skal gefa að hvataaðgerðum sem innleiða nýjar hugmyndir innan ramma markmiða hvítbókar framkvæmdastjórnarinnar „Stefna Evrópubandalagsins í flutningamálum fram til 2010: tími ákvarðanatöku“ eins og hraðbrautir hafnsins (motorways of the seas).

Hvataaðgerðir á flutningsmarkaði ættu helst að notast við samevrópska flutningakerfið eins og það er skilgreint í ákvörðun nr. 1692/96/EB<sup>(1)</sup> eða flutningaleiðir og svæði í allri Evrópu.

3. Dreifa skal árangri og aðferðum hvataaðgerða til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.

4. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við hvataaðgerðir skal takmarkast við að hámarki 35% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar að meðtöldum undirbúningsráðstöfunum. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint. Útgjöld vegna framkvæmda við viðbótargrunnvirki sem nauðsynlegar eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar skulu einnig teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins svo framarlega sem þau eru innan marka og að hámarki 35%. Útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli eða síðar skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því tilskildu að lokasamþykki fái fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að slíkar eignir skuli notaðar meðan á aðstoðinni stendur, einkum í aðgerðinni eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.

5. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við hvataaðgerðir skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almenn skal hámarksgildistími þessara samninga vera 50 mánuðir. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki vera endurnýjanleg umfram tilgreindan 50 mánaða hámarksgildistíma.

6. Pólitísk forgangsmarkmið, sem taka skal tillit til í valferlinu, skulu tekin upp í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

Framkvæmdastjórnin getur, með aðstoð nefndarinnar sem komið er á fót með 1. mgr. 12. gr., endurskoðað pólitísk forgangsmarkmið öðru hverju.

7. Viðmiðunarmörk um lágmarksstyrk fyrir hverja hvataaðgerð skulu vera 1,5 milljónir evra.

7. gr.

#### Sameiginlegar fræðsluaðgerðir

1. Sameiginlegar fræðsluaðgerðir skulu styrkhæfar samkvæmt áætluninni að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:

a) aðgerðin leiðir til umbóta á þjónustu í viðskiptum á markaðnum og varir í 24 mánuði að hámarki,

b) aðgerðin er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi,

c) aðgerðin skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsmáta en vegaflytninga einna saman eða innan hvers flutningsmáta að því marki að það skaði sameiginlega hagsmuni,

d) í sameiginlegu fræðsluaðgerðinni er lögð til raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstök stig sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýri-aðstoð frá framkvæmdastjórninni tilgreind.

2. Dreifa skal árangri og aðferðum sameiginlegra fræðsluaðgerða til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.

3. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluaðgerðir skal takmarkast við að hámarki 50% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint. Útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því tilskildu að lokasamþykki fái fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að slíkar eignir skulu notaðar meðan á aðstoðinni stendur, einkum í aðgerðinni eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.

4. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluaðgerðir skal veitt á grundvelli styrktarsamninga með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almenn skal hámarksgildistími þessara samninga vera 26 mánuðir.

Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 26 mánaða hámarksgildistíma.

5. Pólitísk forgangsmarkmið, sem taka skal tillit til í valferlinu, skulu sett í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

Framkvæmdastjórnin getur, með aðstoð nefndarinnar sem komið er á fót skv. 1. mgr. 12. gr., endurskoðað pólitísk forgangsmarkmið öðru hverju.

6. Viðmiðunarmörk um lágmarksstyrk fyrir hverja hvataaðgerð skulu vera 250 000 evrur.

8. gr.

#### Nákvæmar reglur

Framkvæmdastjórnin skal gefa út nákvæmar reglur um málsmeðferð við framlagningu, val, framkvæmd, dreifingu og kröfur um skýrslugjöf og sannpröfun fyrir einstakar aðgerðir samkvæmt áætluninni í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

<sup>(1)</sup> Stjtið. EB L 228, 9.9.1996, bls. 1. Ákvörðuninni var síðast breytt með ákvörðun nr. 1346/2001/EB (Stjtið. EB L 185, 6.7.2001, bls. 1).

## 9. gr.

**Ríkisaðstoð**

Við fjárhagsaðstoð Bandalagsins við þær aðgerðir, sem skilgreindar eru í áætluninni, skulu ekki vera undanskildar þær aðgerðir sem hljóta ríkisaðstoð á lands-, svæðis- eða staðbundnum vettvangi að svo miklu leyti sem slík aðstoð samrýmist fyrirkomulaginu við ríkisaðstoð, sem mælt er fyrir um í sáttmálanum, og innan þeirra takmarkana sem mælt er fyrir um fyrir hverja tegund aðgerðar í 2. mgr. 5. gr., 4. mgr. 6. gr. og 3. mgr. 7. gr.

## III. KAFLI

**FRAMLAGNING OG VAL AÐGERÐA**

## 10. gr.

**Framlagning aðgerða**

Leggja skal aðgerðir fyrir framkvæmdastjórnina í samræmi við nákvæmar reglur sem gefnar eru út skv. 8. gr. Framlagning skal innihalda alla þætti sem nauðsynlegir eru til að gera framkvæmdastjórninni kleift að taka ákvörðun í samræmi við 11. gr.

## 11. gr.

**Val aðgerða – veiting fjárhagsaðstoðar**

Framkvæmdastjórnin skal meta þær aðgerðir sem hafa verið lagðar fyrir hana. Framkvæmdastjórnin skal ákveða hvort veita beri fjárhagsaðstoð samkvæmt þessari reglugerð, að teknu tilliti til markmiðsins sem um getur í 1. gr., við val aðgerðarinnar og skilyrðanna sem um getur í 5., 6. eða 7. gr. eftir því sem við á. Við valið skal taka tillit til hlutfallslegra umhverfiskosta fyrirhuguðu aðgerðanna og framlags þeirra til þess að draga úr umferðarþröng á vegum. Taka ber þessa ákvörðun í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 12. gr.

Framkvæmdastjórnin skal tilkynna styrkþegunum og aðildarríkjunum um ákvörðun sína.

## IV. KAFLI

**LOKAÁKVÆÐI**

## 12. gr.

**Nefnd**

1. Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.

2. Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 4. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar.

Fresturinn, sem mælt er fyrir um í 3. mgr. 4. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.

3. Nefndin setur sér starfsreglur.

## 13. gr.

**Fjárhagsáætlun**

Fjárhagsrammi vegna framkvæmdar Marco Polo áætlunarinnar skal vera 75 milljónir evra fyrir tímabilið frá 1. janúar 2003 til 31. desember 2006.

Árlegar fjárveitingar skulu háðar samþykki fjárveitingavaldsins og rúmast innan ramma fjárhagsáætlunarinnar.

## 14. gr.

**Varasjóður vegna hliðarráðstafana og mats á áætluninni**

Allt að 5% af fjárhagsáætluninni, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, skal leggja til hliðar vegna hliðarráðstafana og sjálfstæðs mats á framkvæmd 5., 6., og 7. gr.

## 15. gr.

**Mat**

1. Framkvæmdastjórnin skal upplýsa nefndina a.m.k. einu sinni á ári um fjárhagslega framkvæmd áætlunarinnar og gefa upplýsingar um stöðu allra aðgerða sem eru fjármagnaðar samkvæmt áætluninni.

2. Framkvæmdastjórnin skal, eigi síðar en 31. desember 2006, leggja matskýrslu um árangur Marco Polo áætlunarinnar fyrir Evrópuþingið, ráðið, efnahags- og félagsmálanefndina og svæðanefndina, með hliðsjón af markmiðum hennar, og skal fylgja henni, ef nauðsyn krefur, tillaga að breytingu reglugerðarinnar.

## 16. gr.

**Gildistaka**

Reglugerð þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 22. júlí 2003.

*Fyrir hönd Evrópuþingsins,*

P. COX

*forseti.*

*Fyrir hönd ráðsins,*

G. ALEMANNI

*forseti.*