

I

(Aktai, kuriuos skelbti privaloma)

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (EB) Nr. 1692/2006

2006 m. spalio 24 d.

nustatantis antrąją „Marco Polo“ programą dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo krovinių transporto sistemos atitinkamai aplinkosaugos reikalavimams didinti (Marco Polo II) ir panaikinantis Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003

(tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 71 straipsnio 1 dalį ir 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) 2001 m. rugsėjo mėn. Komisijos baltojoje knygoje dėl bendros transporto politikos pažymima, kad intermodalumo plėtojimas yra praktinė ir veiksminga priemonė subalansuoti transporto sistemai sukurti ir siūlo ne tik plėtoti jūros greitkelius, aukštos kokybės integruoto intermodalinio jūros transporto alternatyvas, bet ir intensyviau naudoti geležinkelių ir vidaus vandenų transportą, kaip pagrindinius šios strategijos elementus. 2001 m. birželio 15 ir 16 d. susitikime Geteborge Europos Vadovų Taryba paskelbė, kad santykio tarp transporto rūšių pakeitimas yra viena iš pagrindinių tvarios plėtros strategijos užduočių. Be to, 2002 m. kovo 15 ir 16 d. susitikime Barselonoje Europos Vadovų Taryba pabrėžė, jog būtina mažinti perkrovą kritiniuose kelių eismo taškuose keliuose regionuose, visų pirma paminėdama Alpes, Pirėnus ir Baltijos jūrą, parodydama, kad jūros greitkelių trasos yra sudėtinė ir svarbi transeuropinio transporto tinklo dalis. Rinkos

skatinama intermodalumo finansavimo programa yra pagrindinė tolesnės intermodalumo plėtros programa, kuri turėtų skirti ypatingą paramą jūros greitkeliams nustatyti užtikrinant, *inter alia*, didesnę ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą ir geresnę geležinkelių bei vidaus vandenų transportą.

- (2) Nesimant ryžtingų veiksmų, bendras krovinių kelių transportas Europoje iki 2013 m. išaugs daugiau kaip 60 %. Numatomas tarptautinio keliais gabenamo krovinių srauto prieaugis 25 Europos Sąjungos valstybių narių 2007–2013 m. laikotarpiu sieks 20,5 milijardų tonkilometrų per metus, esant neigiamoms pasekmėms papildomų kelių infrastruktūros išlaidų, nelaimingų atsitikimų, kelių perkrovos, vietos ir globalinės taršos, tiekimo grandinės ir logistikos procesų patikimumo sutrikimo ir žalos aplinkai atžvilgiu.
- (3) Siekiant įveikti šį kelių krovinių transporto augimą, reikia plėtoti trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų kelių transporto naudojimą ir būtina skatinti tolesnes veiksmingas transporto ir logistikos sektoriaus iniciatyvas, pavyzdžiui, techninių riedmenų naujovių vystymą, kurios leistų mažinti kelių perkrovą.
- (4) Į programą, nustatytą 2003 m. liepos 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1382/2003 dėl Bendrijos finansinės pagalbos teikimo siekiant pagerinti krovinių transporto sistemos aplinkosaugos veiksmingumą (Marko Polo programa) ⁽³⁾, reikėtų įtraukti naujus veiksmus, kuriais siekiama realiai mažinti tarptautinių kelių transportą. Todėl Komisija pasiūlė patvirtinti didesnės aprėpties programą (toliau – „Marco Polo II“ programa arba programa), kuri plėtotų intermodalumą, mažintų kelių sistemos perkrovą ir gerintų krovinių transporto sistemos Bendrijoje aplinkosaugos veiksmingumą. Šiam tikslui pasiekti programa turėtų remti veiksmus krovinių transporto,

⁽¹⁾ OL C 234, 2005 9 22, p. 19.⁽²⁾ 2006 m. gegužės 17 d. Europos Parlamento nuomonė (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2006 m. spalio 12 d. Tarybos sprendimas.⁽³⁾ OL L 196, 2003 8 2, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 788/2004 (OL L 138, 2004 4 30, p. 17).

- logistikos ir kitose atitinkamose rinkose atsižvelgdama į mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ) poreikius. Ji turėtų padėti nukreipti iš kelių bent jau numatomą bendrą tarptautinio krovinio transporto prieaugį, tačiau pageidautina daugiau į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą arba į transporto rūšių derinius, kuriuose krovinių gabenimas keliais yra kuo trumpesnis. Todėl pagal Reglamentą (EB) Nr. 1382/2003 įkurta „Marco Polo“ programa turėtų būti pakeista.
- (5) „Marco Polo II“ programa numato skirtingus veiksmų tipus, kurie turėtų skatinti apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą ir glaudesnę bendradarbiavimą intermodalinėje rinkoje. Be to, pagal „Marco Polo II“ programą įgyvendinami veiksmai taip pat turėtų skatinti realų tarptautinio kelių krovinio transporto mažėjimą.
- (6) Veiksmai, finansuoti pagal „Marco Polo II“ programą, savo geografine aprėptimi turėtų būti tarptautiniai. Siekiant atspindėti veiksmų europinį mastą, projektus turėtų teikti skirtingose valstybėse įsisteigusios įmonės, kurios susijungia į veiksmą teikiančią konsorciumą. Viešosios teisės subjektai, vykdydami ekonominę veiklą, turėtų turėti teisę dalyvauti šiame konsorciame pagal savo nacionalinius įstatymus.
- (7) Pareiškėjai turėtų galėti teikti naujus arba, tam tikrais atvejais, jau įgyvendinamus projektus, kurie geriausiai atitinka dabartinius rinkos poreikius. Pernelyg griežtas leidžiamų veiksmų apibrėžimas neturėtų varžyti tinkamų projektų, visų pirma tų, kuriais atsižvelgiama į MVĮ poreikius.
- (8) Tam tikrais atvejais esamos paslaugos plėtojimo nauda papildomo modalinio perkėlimo, kokybės, aplinkosaugos ir gyvybingumo privalumų požiūriais prilygsta bent jau naudai, kurią galėtų suteikti su didelėmis išlaidomis susijęs naujos paslaugos kūrimas.
- (9) Siekiant skaidrumo, nešališkumo ir aiškių ribų nustatymo, modalinio perkėlimo veiksmų įgyvendinimui skirta pagalba, pavyzdžiui, turėtų būti grindžiama kaštų mažinimu, kurį visuomenei užtikrins trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transporto naudojimas vietoje vien tik kelių transporto. Todėl šis reglamentas turėtų numatyti finansinę paramą pagal perkeltų keliais gabenamų krovinių tonkilometrus.
- (10) Bendrijos finansinę paramą, grindžiamą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų transportą perkeliamais tonkilometrais arba tonkilometrių ar transporto priemonių kilometrų, susijusių su krovinių gabenimu keliais, sumažinimu, turėtų būti įmanoma derinti taip, kad būtų remiami kokybiški ar realią naudą aplinkai teikiantys projektai.
- (11) Skirstant lėšas taip pat reikėtų skirti ypatingą dėmesį jautriems ir didmiesčių rajonams, patenkantiems į geografinę programos taikymo sritį.
- (12) Visų programos veiksmų rezultatai turėtų būti tinkamai skleidžiami, siekiant užtikrinti viešumą, skaidrumą ir keitimąsi geriausia praktika.
- (13) Vykdam atrankos procedūrą ir įgyvendinant veiksmus būtina užtikrinti, kad atrinkti veiksmai įneštų realų indėlį į bendrą transporto politiką ir nesukeltų bendriems interesams prieštaraujančių konkurencijos iškreipimų. Todėl Komisija turėtų įvertinti abiejų programų įgyvendinimą. Ji turėtų pateikti „Marco Polo“ programos 2003–2006 m. pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą ne vėliau kaip 2007 m. birželio 30 d.
- (14) Veiksmai neturėtų iškreipti konkurencijos, ypač tarp transporto rūšių, kitų nei kelių transportas, ar kiekvienos alternatyvios transporto rūšies sektoriuje, tiek, kad tai prieštarautų bendriems interesams. Ypatingai reikėtų stengtis išvengti tokių iškreipimų tam, kad veiksmai padėtų perkelti krovinius iš kelių transporto į alternatyvių rūšių transportą, užuot skatinę perkelti esamų geležinkelių transporto, trumpųjų nuotolių laivybos ar vidaus vandenų transporto paslaugų krovinius.
- (15) Kadangi „Marco Polo II“ programos tikslo valstybės narės negali deramai pasiekti ir todėl atsižvelgiant į programos apimtį to tikslo būtų geriau siekti Bendrijos lygiu, laikydama 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Bendrija gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą, šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti.
- (16) Šio reglamento įgyvendinimui būtinos priemonės turėtų būti patvirtintos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.
- (17) Šis reglamentas nustato finansinį paketą visam programos galiojimui, kuris pagal Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinio susitarimo dėl biudžetinės drausmės ir patikimo finansų valdymo ⁽²⁾ 37 punktą yra pagrindinis orientacinis dydis biudžeto valdymo institucijai kasmetinės biudžeto sudarymo procedūros metu.

(1) OL L 184, 1999 7 17, p. 23. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu 2006/512/EB (OL L 200, 2006 7 22, p. 11).

(2) OL C 139, 2006 6 14, p. 1.

(18) Siekiant apsaugoti „Marco Polo“ programos tęstinumą ir skaidrumą, reikėtų nustatyti pereinamąsias nuostatas dėl sutarčių ir atrankos tvarkos,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šis reglamentas nustato finansavimo priemonę (toliau – „Marco Polo II“ programa arba programa), kuria siekiama mažinti perkrovą, didinti transporto sistemos atitiktį aplinkosaugos standartams ir plėtoti intermodalinį transportą, tokiu būdu kuriant veiksmingą ir tvarią transporto sistemą, kuri suteiks ES pridėtinės vertės ir neturės neigiamo poveikio ekonominei, socialinei ar teritorinei sanglaudai. Programos trukmė – nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d., siekiant iki programos pabaigos krovinius, kurie kiekvienais metais sudaro didžiausią dalį numatomo bendro tarptautiniais keliais vežamų krovinių srauto prieaugio, matuojamo tonkilometrais, nukreipti iš kelių į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandenų transportą arba panaudoti transporto rūšių derinius, kuriuose krovinio gabenimas keliais yra kuo trumpesnis.

2 straipsnis

Sąvokų apibrėžimai

Šiame reglamente taikomi šie sąvokų apibrėžimai:

- a) veiksmas – įmonių įgyvendinamas projektas, kuris padeda mažinti krovinių kelių transporto sistemos perkrovą ir (arba) didinti transporto sistemos valstybių narių arba dalyvaujančių šalių teritorijose atitiktį aplinkosaugos reikalavimams; katalizuojantys veiksmai, modalinio perkėlimo veiksmai ir bendrojo mokymosi veiksmai gali apimti kelis suderintus projektus;
- b) katalizuojantis veiksmas – inovacinis veiksmas, kuriuo siekiama įveikti Bendrijai svarbius struktūrinius barjerus krovinių transporto rinkoje, kurie kliudo veiksmingam rinkų funkcionavimui, trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ar vidaus vandenų transporto konkurencingumui ir (arba) transporto grandinių, naudojančių minėtas transporto rūšis, veiksmingumui, įskaitant pagalbinės infrastruktūros keitimą arba kūrimą; šiame apibrėžime tokie „struktūriniai barjerai“ yra teisės aktais nenustatyti, faktiniai ir nuolatinio pobūdžio kliudymai deramam krovinių transporto grandinės funkcionavimui;

c) jūros greitkelių veiksmas – novatoriškas veiksmas, kuris tiesiogiai perkelia krovinius iš kelių sistemos į trumpųjų nuotolių laivybos segmentą arba panaudoja trumpųjų nuotolių laivybos transporto ir kitų transporto rūšių derinį, kuriame krovinio gabenimas keliais yra kiek įmanoma trumpesnis; šios rūšies veiksmai gali apimti pagalbinės infrastruktūros keitimą ar kūrimą, kai reikia vykdyti dažnai pasikartojančias ypač didelio masto krovinių intermodalinio jūrų transporto paslaugas, įskaitant, pageidautina, labiausiai aplinką tausojančių transporto priemonių rūšių, pvz., vidaus vandenų kelių ir geležinkelių, naudojimą, krovinių transporto srityje atokiuose rajonuose ir teikiant integruotą krovinių paėmimo iš siuntėjo ir pristatymo gavėjui paslaugų paketą; jei galima, reikėtų panaudoti ir atokiausių regionų išteklius;

d) modalinio perkėlimo veiksmas – veiksmas, kuris tiesiogiai, tam tikru mastu iš esmės ir nedelsiant perkelia krovinius iš kelių sistemos į trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių, vidaus vandenų kelių segmentus arba panaudoja transporto rūšių derinius, kuriuose krovinio gabenimas keliais yra kuo trumpesnis ir kuris nėra priskiriamas prie katalizuojančių veiksmy, įskaitant, jei tinkama, modalinį perkėlimą, įvykdytą dėl esamų paslaugų plėtros; Komisija išnagrinėja galimybę remti pagalbinės infrastruktūros projektus;

e) kelių eismo mažinimo veiksmas – novatoriškas veiksmas, kuris integruoja transportą į gamybos logistiką, siekiant išvengti didelio krovinių transporto susikaupimo keliuose neigiamai nepaveikiant nei gamybos apimtį, nei gamybos darbo jėgos; šios rūšies veiksmai gali apimti pagalbinės infrastruktūros ir įrangos keitimą arba kūrimą;

f) bendrojo mokymosi veiksmas – veiksmas, kuriuo siekiama stiprinti bendradarbiavimą struktūriškai optimizuojant darbo metodus ir procedūras krovinių transporto grandinėje, atsižvelgiant į logistikos reikalavimus;

g) novatoriškas veiksmas – veiksmas, kuris skatina tokius dalykus, kurie tam tikroje rinkoje iki šiol neegzistavo;

h) pagalbinė infrastruktūra – infrastruktūra, kuri yra būtina ir kurios pakanka veiksmų tikslams įgyvendinti, įskaitant krovinių ir keleivių terminalus;

i) lydinčioji priemonė – priemonė, kuria siekiama pasirengti arba paremti įgyvendinamus arba būsimus veiksmus, įskaitant informacijos sklaidos veiksmus, projekto stebėseną ir įvertinimą, taip pat statistinių duomenų rinkimą ir analizę; produktų, procesų ar paslaugų komercializavimo priemonės, taip pat rinkodaros ir pardavimų skatinimo priemonės nėra lydinčiosios jų priemonės;

j) parengiamoji priemonė – priemonė, kuri įgyvendinama rengiant katalizuojančių, jūros greitkelių arba kelių eismo mažinimo veiksmą, pavyzdžiui, techninių, eksploatacinių ar finansinių galimybių studijos ir įrangos bandymai;

- k) įmonė – ekonominę veiklą vykdančias subjektas nepriklausomai nuo subjekto teisinio statuso ir jo finansavimo būdo;
- l) konsorciumas – susitarimas, pagal kurį mažiausiai dvi įmonės kartu įgyvendina veiksmą ir pasidalija su juo susijusią riziką;
- m) tonkilometris – vienos krovinio tonos arba jos apimties ekvivalento transportavimas vieno kilometro atstumu;
- n) transporto priemonės kilometras – pakrauto ar tuščio sunkvežimio nuvažiuotas vieno kilometro atstumas;
- o) gretima trečioji šalis – šalis, kuri nėra Europos Sąjungos narė ir kuri turi bendrą sieną su Europos Sąjunga arba Europos Sąjungai gretimos uždaros ar pusiau uždaros jūros pakrantę.

3 straipsnis

Taikymo sritis

1. Į programą įtraukiami šie veiksmai:
 - a) įgyvendinami mažiausiai dviejų valstybių narių teritorijoje arba
 - b) įgyvendinami mažiausiai vienos valstybės narės teritorijoje ir gretimos trečiosios šalies teritorijoje.
2. Kai projektas įgyvendinamas trečiosios šalies teritorijoje, tos šalies teritorijoje atsiradusiems kaštams programa netaikoma, išskyrus 3 ir 4 dalyse nurodytoms aplinkybėmis.
3. Programoje gali dalyvauti šalys, kurios yra kandidatės įstoti į Europos Sąjungą. Jų dalyvavimui taikomos su tomis šalimis pasirašytose Asociacijos sutartyse nustatytos sąlygos, taip pat taisyklės, nustatytos Asociacijos tarybos sprendime kiekvienai atitinkamai valstybei.
4. Programoje taip pat gali dalyvauti ELPA ir EEE šalys bei gretimos trečiosios šalys, kurių dalyvavimas grindžiamas papildomais asignavimais, skiriamais pagal su tomis šalimis suderintą tvarką.

II SKYRIUS

PROGRAMOS KRITERIJUS ATITINKANTYS PAREIŠKĖJAI IR VEIKSMAI

4 straipsnis

Programos kriterijus atitinkantys pareiškėjai

1. Veiksmus teikia dviejų ar daugiau įmonių, įsisteigusių mažiausiai dviejose skirtingose valstybėse narėse arba mažiausiai vienoje valstybėje narėje ir vienoje gretimoje trečiojoje šalyje,

konsorciumas arba išimtiniais atvejais, jei yra transporto ryšys su artima trečiaja šalimi, juos gali pateikti viena valstybėje narėje įsisteigusi įmonė.

2. Su projektu gali būti susietos už vienos iš 3 straipsnio 3 ir 4 dalyse nurodytų dalyvaujančių valstybių ribų įsisteigusios įmonės, tačiau Bendrijos finansavimas pagal programą joms neskiriamas jokiais aplinkybėmis.

5 straipsnis

Programos kriterijus atitinkantys veiksmai ir finansavimo sąlygos

1. Finansavimas pagal programą gali būti skirtas šiems veiksams:
 - a) katalizuojantiems veiksams, kuriais siekiama stiprinti geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir trumpųjų nuotolių laivobos (įskaitant jūros greitkelius) sektorių sąveiką geriau išnaudojant esamą infrastruktūrą, reikėtų skirti ypatingą dėmesį;
 - b) jūros greitkelių veiksams; Europos Sąjungoje tokie veiksmai turėtų naudoti transeuropinius tinklus, apibrėžtus 1996 m. liepos 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 1692/96/EB, pateikiančiame Bendrijos gaires dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros ⁽¹⁾;
 - c) modalinio perkėlimo veiksams;
 - d) kelių eismo mažinimo veiksams;
 - e) bendro mokymosi veiksams.

2. Konkrečios finansavimo sąlygos ir kiti reikalavimai įvairiems veiksams nurodyti I priede. Finansavimo sąlygos pagalbinei infrastruktūrai, apibrėžtai 2 straipsnio h punkte, nustatytos II priede.

3. Bendrijos finansinė parama teikiama pagal sutartis, dėl kurių derasi Komisija ir paramos gavėjas. Tų sutarčių sąlygose turi būti numatoma kuo mažesnė finansinė ir administracinė našta, pavyzdžiui, palengvinant verslui palankių banko garantijų išdavimą, ir atsižvelgiama į taikomas taisykles ir teisės aktus, ypač į 2002 m. birželio 25 d. Tarybos reglamentą (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002 dėl Europos Bendrijų bendrajam biudžetui taikomo finansinio reglamento ⁽²⁾, kad administravimas būtų kuo veiksmingesnis ir lankstesnis.

⁽¹⁾ OL L 228, 1996 9 9, p. 1. Sprendimas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Sprendimu Nr. 884/2004/EB (OL L 167, 2004 4 30, p. 1).

⁽²⁾ OL L 248, 2002 9 16, p. 1.

4. Nepažeidžiant bendros politikos tikslų, numatytų 1 straipsnyje, kvietimo teikti paraiškas dėl katalizuojančių veiksmų ir bendrojo mokymosi veiksmų metiniai prioritetai nustatomi ir, jei reikia, peržiūrimi Komisijos, kuriai padeda 10 straipsnyje nurodytas komitetas, ir pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

6 straipsnis

Išsamios taisyklės

Išsamios veiksmų pateikimo ir atrankos pagal programą tvarkos taisyklės patvirtinamos pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

7 straipsnis

Valstybės pagalba

Bendrijos finansinė pagalba, teikiama veiksams pagal programą, nedraudžia pagal tuos veiksmus gauti valstybės pagalbos nacionaliniu, regiono ar vietos lygiu, jei tokia pagalba atitinka Sutartyje valstybės pagalbai nustatytas sąlygas ir neviršija kiekvienam projekto tipui I priede nustatytų bendrų ribų. Bendra pagalba, skirta pagalbinės infrastruktūros projektams valstybės pagalbos ir Bendrijos finansinės pagalbos forma, neturi viršyti 50 % tinkamų kaštų.

III SKYRIUS

VEIKSMŲ PATEIKIMAS IR ATRANKA

8 straipsnis

Veiksmų pateikimas

Veiksmai pateikiami Komisijai laikantis pagal 6 straipsnį patvirtintų išsamių taisyklių. Pateikiamuose dokumentuose nurodoma visa informacija, leidžianti Komisijai atrinkti projektus pagal 9 straipsnį.

9 straipsnis

Veiksmų atranka finansinei pagalbai

Pateiktus veiksmus vertina Komisija. Atrenkant veiksmus, kuriems pagal programą bus skirta finansinė pagalba, Komisija atsižvelgia į:

- 1 straipsnyje numatytus tikslus;
- atitinkamai I ir II prieduose nustatytas sąlygas;

- veiksmų įnašą į kelių perkrovos mažinimą;
- santykinę veiksmų naudą aplinkai, įskaitant jų įnašą mažinant neigiamą poveikį aplinkai trumpųjų nuotolių laivybos, geležinkelių ir vidaus vandens kelių transporto srityse. Ypačingą dėmesys bus skiriamas projektams, viršijantiems teisiškai privalomus aplinkosaugos reikalavimus;
- bendrą veiksmų tvarumą.

Sprendimas skirti finansinę pagalbą priimamas pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą.

Komisija informuoja paramos gavėjus apie savo sprendimą.

IV SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

10 straipsnis

Komitetas

- Komisijai padeda komitetas.
 - Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 4 ir 7 straipsniai, atsižvelgiant į jo 8 straipsnio nuostatas.
- Sprendimo 1999/468/EB 4 straipsnio 3 dalyje numatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.
- Komitetas patvirtina savo darbo tvarkos taisykles.

11 straipsnis

Biudžetas

Finansinis paketas „Marco Polo II“ programai įgyvendinti laikotarpiu nuo 2007 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d. yra 400 mln. EUR ⁽¹⁾.

Metinius asignavimus patvirtina biudžeto valdymo institucija pagal numatytą finansinę struktūrą.

12 straipsnis

Rezervas lydinčioms priemonėms ir programos įvertinimui

Lydinčiosioms priemonėms ir nepriklausomam 5 straipsnio įgyvendinimo įvertinimui skiriama iki 5 % šiame reglamente numatyto biudžeto.

⁽¹⁾ Ši suma pagrįsta 2004 m. skaičiavimais ir turi būti techniškai pako-reguota atsižvelgiant į infliaciją.

13 straipsnis

Europos Bendrijų finansinių interesų apsauga

1. Komisija užtikrina, kad įgyvendinant pagal šį reglamentą finansuojamus veiksmus finansinius Europos Bendrijų interesus gina taikomos sukčiavimo, korupcijos ir kitų neteisėtų veiksmų prevencinės priemonės, veiksmingi patikrinimai ir netinkamai sumokėtų sumų išieškojimas ir, nustačius pažeidimus, veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios sankcijos, nustatomos pagal 1995 m. gruodžio 18 d. Tarybos reglamentą (EB, Euratomas) Nr. 2988/95 dėl Europos Bendrijų finansinių interesų apsaugos ⁽¹⁾, 1996 m. lapkričio 11 d. Tarybos reglamentą (Euratomas, EB) Nr. 2185/96 dėl Komisijos atliekamų patikrinimų ir inspektavimų vietoje siekiant apsaugoti Europos Bendrijų finansinius interesus nuo sukčiavimo ir kitų pažeidimų ⁽²⁾ ir pagal 1999 m. gegužės 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1073/1999 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų ⁽³⁾.

2. Pagal šį reglamentą finansuojamiems veiksams Reglamento (EB, Euratomas) Nr. 2988/95 1 straipsnyje minima pažeidimo sąvoka reiškia bet kokią Bendrijos teisės nuostatos pažeidimą arba sutartinio įsipareigojimo nesilaikymą dėl ūkio subjekto veiksmo ar neveikimo, kuris kenkia arba galėtų pakenkti bendrajam Europos Sąjungos biudžetui arba jos valdomiems biudžetams nustatant nepateisinamą išlaidų straipsnį.

3. Į sutartis ir susitarimus taip pat susitarimus su dalyvaujančiomis trečiosiomis šalimis, sudarytus pagal šį reglamentą, įtraukiamos nuostatos dėl Komisijos ar jos įgalioto atstovo atliekamos priežiūros ir finansinės kontrolės, taip pat dėl Audito Rūmų atliekamo audito, kuris, esant reikalui, atliekamas vietoje.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre, 2006 m. spalio 24 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
J. BORRELL FONTELLES

14 straipsnis

Įvertinimas

1. Komisija mažiausiai du kartus per metus informuoja komitetą apie finansinių programos įgyvendinimą ir pateikia naujausias žinias apie visų pagal programą finansuojamų veiksmų statusą.

Komisija vykdo programos vertinimą programai įpusėjus ir pasibaigus, taip siekiant nustatyti, kiek ji padėjo siekti Bendrijos transporto politikos tikslų ir kaip efektyviai panaudoti asignavimai.

2. Komisija pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Marco Polo“ programos 2003–2006 m. laikotarpiu pasiektų rezultatų įvertinimo ataskaitą iki 2007 m. birželio 30 d. Jei, remiantis šia ataskaita, kyla būtinybė „Marco Polo II“ programą patikslinti, Komisija pateikia atitinkamus pasiūlymus.

15 straipsnis

Panaikinimas

Reglamentas (EB) Nr. 1382/2003 panaikinamas nuo 2006 m. gruodžio 14 d.

Sutartims, susijusioms su projektais, numatytais Reglamente (EB) Nr. 1382/2003, iki jų įgyvendinimo ir finansavimo pabaigos taikomas tas reglamentas. Visai įvertinimo ir atrankos procedūrai už 2006 m. taip pat taikomas Reglamentas (EB) Nr. 1382/2003, net jei ta procedūra baigiasi 2007 m.

16 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja 2006 m. gruodžio 14 d.

⁽¹⁾ OL L 312, 1995 12 23, p. 1.

⁽²⁾ OL L 292, 1996 11 15, p. 2.

⁽³⁾ OL L 136, 1999 5 31, p. 1.

I PRIEDAS

Finansavimo sąlygos ir reikalavimai pagal 5 straipsnio 2 dalį

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|------------------------|---|--|---|---|--|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalies b punktas | 5 straipsnio 1 dalies c punktas | 5 straipsnio 1 dalies d punktas | 5 straipsnio 1 dalies e punktas |
| 1. Finansavimo sąlygos | <p>a) Katalizuojantis veiksmas įgyvendins jame numatytus tikslus per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį ir išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realistiniame verslo plane.</p> <p>b) Katalizuojantis veiksmas yra novatoriškas Europos lygiu logistikos, technologijų, metodų, įrangos, produktų, infrastruktūros arba teikiamų paslaugų atžvilgiu.</p> | <p>a) Jūros greitkelių veiksmas įgyvendins jame numatytus tikslus per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį ir išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realistiniame verslo plane.</p> <p>b) Jūros greitkelių veiksmas yra novatoriškas Europos lygiu logistikos, technologijų, metodų, įrangos, produktų, infrastruktūros arba teikiamų paslaugų atžvilgiu; dėmesys taip pat bus skiriamas aukštai paslaugų kokybei, supaprastintoms procedūroms ir patikrinimams, atitinkantiems saugos ir saugumo standartus, geram priėjimui prie uostų, veiksmingam susisiekimui su atokiais rajonais bei lanksčioms ir veiksmingoms uosto paslaugoms.</p> | <p>a) Modalinio perkėlimo veiksmas įgyvendins jame numatytus tikslus per ne ilgesnį kaip 36 mėnesių laikotarpį ir išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realistiniame verslo plane.</p> <p>b) Modalinio perkėlimo veiksmas neiškreips konkurencijos atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kas prieštarautų bendriems interesams.</p> | <p>a) Kelių eismo mažinimo veiksmas įgyvendins jame numatytus tikslus per ne ilgesnį kaip 60 mėnesių laikotarpį ir išliks perspektyvus pasibaigus šiam laikotarpiui, kaip prognozuojama realistiniame verslo plane.</p> <p>b) Kelių eismo mažinimo veiksmas yra novatoriškas Europos lygiu gamybos logistikos integravimo į transporto logistiką atžvilgiu.</p> | <p>a) Bendro mokymosi veiksmas pagerins rinkoje teikiamas komercines paslaugas, ir ypač skatinant ir (arba) palengvinant kelių eismo mažinimą arba modalinį perkėlimą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ir vidaus vandens kelių transportą plėtojant bendradarbiavimą ir keitimąsi žiniomis; projekto trukmė neviršija 24 mėnesių.</p> <p>b) Projektas yra novatoriškas Europos lygiu.</p> |

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|---------------|---|--|---|--|--|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktą | 5 straipsnio 1 dalies b punktą | 5 straipsnio 1 dalies c punktą | 5 straipsnio 1 dalies d punktą | 5 straipsnio 1 dalies e punktą |
| | c) Katalizuojantis veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių, vidaus vandenų kelių transportą. | c) Jūros greitkelių veiksmu siekiama skatinti didelių apimčių, dažnų intermodalinių krovinių gabenimo paslaugų teikimą panaudojant trumpųjų nuotolių laivybą, prirėkus ir kombinuotų keleivių gabenimo paslaugų teikimą; arba trumpųjų nuotolių laivybą kartu su kitomis transporto rūšimis, kai krovinių gabenimas keliais yra kiek įmanoma trumpesnis; veiksmas turėtų apimti krovinių gabenimo paslaugas atokių rajonų geležinkeliais ir (arba) vidaus vandenų keliais. | c) Modalinio perkėlimo veiksmas siūlo realų planą, nustatantį konkrečius etapus, kuriuos įgyvendinant siekiama veiksmo tikslų. | c) Kelių eismo mažinimo veiksmas siekia skatinti didesnę tarptautinio krovinių transporto Europos rinkose veiksmingumą nesudarant kliūčių ekonominiam augimui ir sutelkiant dėmesį į gamybos ir (arba) platinimo procesų keitimą, tokiu būdu užtikrinant trumpesnius atstumus, didesnius pakrovimo koeficientus, mažesnę kelionių be krovinių skaičių, atliekų srautų mažėjimą, apimčių ir (arba) svorio ar bet kurio kito poveikio, nulemiančio esminį krovinių eismo sumažėjimą keliuose, sumažinimą, bet nedarant neigiamos įtakos gamybos apimtims arba darbo jėgai. | c) Veiksmas neiškreips konkurencijos atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kiek tai prieštarautų bendriems interesams. |
| | d) Katalizuojantis veiksmas siūlo realų planą, nustatantį konkrečius etapus, kuriuos įgyvendinant siekiama veiksmo tikslų ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis. | d) Jūros greitkelių veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų modalinį perkėlimą, kuris būtų didesnis už prognozuojamą krovinių transporto keliuose augimą, iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, vidaus vandenų arba geležinkelių transportą. | d) Kai veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad atitinkamų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti. | d) Kelių eismo mažinimo veiksmas turėtų paskatinti realų, apčiuopiamą ir tvarų kelių eismo mažinimą mažiausiai 10 % tonkilometrais arba transporto priemonės kilometrais matuojamų krovinių apimčių. | d) Bendro mokymosi veiksmas siūlo realų planą, nustatantį konkrečius etapus, kuriuos įgyvendinant siekiama veiksmo tikslų ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis. |
| | e) Katalizuojantis veiksmas neiškreips konkurencijos atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kas prieštarautų bendriems interesams. | e) Jūros greitkelių veiksmas siūlo realų planą, nustatantį konkrečius etapus, kuriuos įgyvendinant siekiama veiksmo tikslų ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis. | | e) Kelių eismo mažinimo veiksmas siūlo realų planą, nustatantį konkrečius etapus, kuriuos įgyvendinant siekiama veiksmo tikslų ir nurodomas Komisijos pagalbos veiksmo valdymui poreikis. | |

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|---|--|---|---|---|--|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalies b punktas | 5 straipsnio 1 dalies c punktas | 5 straipsnio 1 dalies d punktas | 5 straipsnio 1 dalies e punktas |
| | f) Kai veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad atitinkamų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti. | f) Jūros greitkelių veiksmas neiškreips konkurencijos atitinkamose rinkose, ypač tarp kelių transportui alternatyvių transporto rūšių arba kiekvienos transporto rūšies segmente, kiek tai prieštarautų bendriems interesams. | | f) Kelių eismo mažinimo veiksmas neiškreips konkurencijos atitinkamose rinkose, ypač kiek tai susiję su kelių transportui alternatyviomis transporto rūšimis ir kiek tai prieštarautų bendriems interesams. | |
| | | g) Kai jūros greitkelių veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad atitinkamų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti. | | g) Kai kelių eismo mažinimo veiksmui reikalingos trečiųjų šalių, kurios nėra konsorciumo narės, paslaugos, pareiškėjas pateikia įrodymų, kad atitinkamų paslaugų pasirinkimui pritaikyta tvarka buvo skaidri, objektyvi ir nediskriminuojanti. | |
| 2. Finansavimo intensyvumas ir aprėptis | a) Bendrijos finansinė pagalba katalizuojantiems veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios atsiranda įgyvendinant veiksmą, įskaitant parengiamąsias priemones ir pagalbinių infrastruktūrą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. | a) Bendrijos finansinė pagalba jūros greitkelių veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios atsiranda įgyvendinant veiksmą, įskaitant parengiamąsias priemones ir pagalbinių infrastruktūrą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. | a) Bendrijos finansinė pagalba modalinio perkėlimo veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios atsiranda įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. | a) Bendrijos finansinė pagalba kelių eismo mažinimo veiksams neviršija 35 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios atsiranda įgyvendinant veiksmą, įskaitant parengiamąsias priemones, pagalbinių infrastruktūrą ir įrangą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. | a) Bendrijos finansinė pagalba bendrojo mokymosi veiksams neviršija 50 % visų veiksmo tikslams pasiekti būtinų išlaidų, kurios yra patiriamos įgyvendinant veiksmą. Šios išlaidos atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tokiu mastu, kuriuo yra tiesiogiai susijusios su veiksmo įgyvendinimu. |

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|---------------|---|--|---|---|--|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalies b punktas | 5 straipsnio 1 dalies c punktas | 5 straipsnio 1 dalies d punktas | 5 straipsnio 1 dalies e punktas |
| | Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto kaštus priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia projekto tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime. | Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto kaštus priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia projekto tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime. | Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto kaštus priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia projekto tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime. | Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. Indėlis į kilnojamojo turto kaštus priklauso nuo įsipareigojimo naudoti šį turtą pagalbos teikimo laikotarpiu ir daugiausia projekto tikslams, kaip numatyta subsidijavimo susitarime. | Išlaidos, atsiradusios paraiškos pagal atrankos tvarką pateikimo dieną arba po šios datos, atitinka Bendrijos finansinės pagalbos teikimui taikomus kriterijus tuo atveju, jei yra gautas galutinis pritarimas Bendrijos finansavimui. |
| | | | | b) Bendrijos lėšos, skirtos finansuoti kelių eismo mažinimo veiksmus, negali būti naudojamos tiesiogiai su transportu ar platinimu nesusijusiai verslo ar gamybos veiklai. | |
| | b) Pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygos nustatytos II priede. | b) Bendrijos finansinė pagalba, išskyrus parengiamosioms priemonėms ir pagalbinei infrastruktūrai, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų kelių transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, pradžioje yra 1 EUR kiekvienam keliais gabenamų krovinių 500 tonkilometrų perkėlimui. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai. | b) Bendrijos finansinė pagalba, išskyrus pagalbinei infrastruktūrai, kurią Komisija nustato iš kelių transporto į trumpųjų nuotolių laivybą, geležinkelių ar vidaus vandenų kelių transportą perkeltų tonkilometrų pagrindu, yra 1 EUR kiekvienam keliais gabenamų krovinių 500 tonkilometrų perkėlimui. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai. | c) Bendrijos finansinė pagalba, išskyrus parengiamosioms priemonėms, transporto infrastruktūrai ir įrangai, yra 1 EUR kiekvienam kartui, kai krovinių gabenimas kelių transportu sumažinamas 500 tonkilometrų arba 25 transporto priemonių kilometrų. Ši numatoma suma gali būti patikslinama, ypač atsižvelgiant į projekto kokybę arba realią naudą aplinkai. | b) Pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygos: netaikoma. |

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|---|--|---|---|---|--|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalies b punktas | 5 straipsnio 1 dalies c punktas | 5 straipsnio 1 dalies d punktas | 5 straipsnio 1 dalies e punktas |
| | | c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, laikas nuo laiko gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, atitinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą. | c) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, laikas nuo laiko gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, atitinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą. | d) Pagal 10 straipsnio 2 dalyje nurodytą tvarką Komisija, jei reikia, laikas nuo laiko gali pakartotinai įvertinti su punktais, kurių pagrindu buvo atliktas šis skaičiavimas, susijusius įvykius ir, jei reikia, atitinkamai patikslinti Bendrijos finansinės pagalbos sumą. | |
| | | d) Pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygos išdėstytos II priede. | d) Pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygos, kiek jos yra taikytinos, išdėstytos II priede. | e) Pagalbinės infrastruktūros finansavimo sąlygos išdėstytos II priede. | |
| 3. Subsidijavimo susitarimo forma ir trukmė | Bendrijos finansinė pagalba katalizuojantiems veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos atitinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai. | Bendrijos finansinė pagalba jūros greitkelių veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos atitinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai. | Bendrijos finansinė pagalba modalinio perkėlimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 38 mėnesiai. | Bendrijos finansinė pagalba kelių eismo mažinimo veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos atitinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 62 mėnesiai. | Bendrijos finansinė pagalba bendro mokymosi veiksams teikiama pagal subsidijavimo susitarimus, į kuriuos įtrauktos atitinkamos valdymo ir stebėsenos nuostatos. Paprastai maksimali šių susitarimų galiojimo trukmė yra 26 mėnesiai. |
| | Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama. | Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama. | Pasibaigus numatytam maksimaliam 38 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama. | Pasibaigus numatytam maksimaliam 62 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama. | Pasibaigus numatytam maksimaliam 26 mėnesių laikotarpiui, Bendrijos finansinė pagalba neatnaujinama. |
| 4. Sutarties vertės viršutinė riba | Minimali numatoma viršutinė subsidijos riba vienam katalizuojančiam veiksmui yra 2 000 000 EUR. | Minimali numatoma viršutinė subsidijos riba vienam jūros greitkelių veiksmui yra 1,25 mlrd. modalinio perkėlimo tonkilometrų arba jų atitiktens arba, proporcingai numatomai sumai vienam subsidijos eurui, 2 500 000 EUR. | Minimali numatoma viršutinė subsidijos riba vienam modalinio perkėlimo veiksmui yra 250 mln. modalinio perkėlimo tonkilometrų arba jų atitiktens arba, proporcingai numatomai sumai vienam subsidijos eurui, 500 000 EUR. | Minimali numatoma viršutinė subsidijos riba vienam kelių eismo mažinimo veiksmui yra 500 mln. tonkilometrų arba 25 mln. krovinių transporto priemonių kilometrų arba, proporcingai numatomai sumai vienam subsidijos eurui, 1 000 000 EUR. | Minimali numatoma viršutinė subsidijos riba vienam bendrojo mokymosi veiksmui yra 250 000 EUR. |

| Veiksmo tipas | A. Katalizuojantys veiksmai | B. Jūros greitkeliai | C. Modalinis perkėlimas | D. Kelių eismo mažinimas | E. Bendras mokymasis |
|----------------------------|---|--|--|--|---|
| | 5 straipsnio 1 dalies a punktas | 5 straipsnio 1 dalies b punktas | 5 straipsnio 1 dalies c punktas | 5 straipsnio 1 dalies d punktas | 5 straipsnio 1 dalies e punktas |
| 5. Informacijos sklaidymas | Informacija apie katalizuojančių veiksmy rezultatus ir metodus sklaidžiama ir keitimasis geriausia praktika skatinamas pagal informacijos sklaidymo planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus. | Informacija apie jūros greitkelių veiksmy rezultatus ir metodus sklaidžiama ir keitimasis geriausia praktika skatinamas pagal informacijos sklaidymo planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus. | Konkrete informacijos sklaidymo veikla modalinio perkėlimo veiksmyms nenumatoma. | Informacija apie kelių eismo mažinimo veiksmy rezultatus ir metodus sklaidžiama ir keitimasis geriausia praktika skatinamas pagal informacijos sklaidymo planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus. | Informacija apie bendrojo mokymosi veiksmy rezultatus ir metodus sklaidžiama ir keitimasis geriausia praktika skatinamas pagal informacijos sklaidymo planą siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus. |

II PRIEDAS

**PAGALBINĖS INFRASTRUKTŪROS FINANSAVIMO SĄLYGOS PAGAL 2 STRAIPSNIO H PUNKTĄ IR
5 STRAIPSNIO 2 DALĮ**

1. Pagalbinė infrastruktūra atitinka finansavimo pagal programą reikalavimus, jei yra įvykdomos šios sąlygos:
 - a) veiksmė numatomo transporto paslaugų nukreipimo iš kelių arba krovininio transporto keliuose mažinimo sava-laikiam įgyvendinimui reikalingi infrastruktūros darbai;
 - b) infrastruktūros darbai užbaigiami per 24 mėnesius nuo veiksmo pradžios;
 - c) transporto paslaugų ar kelių eismo mažinimo veiksmas pradedamas per 3 mėnesius po infrastruktūros darbų užbaigimo; be to, įgyvendinant kelių eismo mažinimo veiksmus, susitarta dėl bendro mažinimo, kuris pasiekia-mas iki subsidijavimo susitarimo galiojimo pabaigos;
 - d) yra laikomasi atitinkamų Bendrijos teisės aktų, ypač aplinkosaugos sektoriuje.
 2. Kiekvienam 5 straipsnyje nurodytam veiksmo tipui sudarytos sutarties trukmė gali būti pratęsta laikotarpiu, kurio reikia infrastruktūros darbams užbaigti, tačiau bendras laikotarpis bet kuriuo atveju negali viršyti 74 mėnesių.
 3. Jei pateikiama paraiška infrastruktūros finansavimui pagal programą, šio infrastruktūros objekto finansavimas pagal kitas Bendrijos programas, ypač pagal Sprendimą Nr. 1692/96/EB, negalimas.
-