

I

(Akty, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1692/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 24 października 2006 r.****ustanawiające drugi program „Marco Polo” dla udzielania wspólnotowej pomocy finansowej w celu poprawy działania systemu transportu towarowego na środowisko („Marco Polo II”) i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1382/2003****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 oraz art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Biała księga Komisji w sprawie wspólnej polityki transportowej z września 2001 r. kładzie nacisk na rozwój intermodalności jako praktycznego i skutecznego środka służącego do osiągnięcia zrównoważonego systemu transportu i proponuje nie tylko stworzenie autostrad morskich – zintegrowanych morskich opcji intermodalnych o wysokiej jakości, ale także bardziej intensywne korzystanie z kolei oraz wodnego transportu śródlądowego jako głównych elementów tej strategii. Na posiedzeniu w Goeteborgu w dniach 15 i 16 czerwca 2001 r. Rada Europejska oświadczyła, że przesunięcia pomiędzy środkami transportu znajdują się w centrum strategii zrównoważonego rozwoju. Ponadto na posiedzeniu w Barcelonie w dniach 15 i 16 marca 2002 r. Rada Europejska podkreśliła konieczność zmniejszenia zatorów w wąskich gardłach komunikacyjnych w kilku regionach, wymieniając w szczególności Alpy, Pireneje i Morze Bałtyckie – jako oznakę tego, że szlaki morskie w postaci morskich szlaków szybkiego ruchu są integralnym i ważnym elementem transeuropejskiej sieci transportowej. Kluczowym instrumentem rozwoju intermodalności jest rynkowy program finansowania przedsięwzięć na rzecz intermodalności, który powinien w szczególności wesprzeć tworzenie autostrad morskich, gwarantując między innymi poprawę

spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, a także poprawę transportu kolejowego i wodnego transportu śródlądowego.

(2) Jeżeli nie zostanie podjęte zdecydowane działanie, drogowy transport towarowy w Europie może wzrosnąć do 2013 r. o ponad 60 %. Efektem tego byłyby szacowany wzrost międzynarodowych przewozów drogowych w latach 2007–2013, wynoszący 20,5 miliarda tonokilometrów rocznie dla 25 państw członkowskich Unii Europejskiej, z negatywnymi skutkami w postaci dodatkowych kosztów związanych z infrastrukturą drogową, wypadków, przeciążenia ruchu, zanieczyszczenia lokalnego i globalnego, obniżenia niezawodności łańcucha zaopatrzeniowego i procesów logistycznych oraz szkód dla środowiska.

(3) Aby uporać się z tym wzrostem drogowego transportu towarowego, w stopniu większym niż obecnie niezbędne jest wykorzystanie krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego, a także dalsze pobudzenie silnych inicjatyw ze strony sektora transportu i logistyki, przykładowo zaproponowanie nowych rozwiązań technicznych w zakresie taboru kolejowego, w celu zmniejszenia przeciążenia ruchu.

(4) Program ustanowiony rozporządzeniem (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) ⁽³⁾ powinien więc zostać wzmocniony nowymi działaniami skierowanymi na rzeczywiste ograniczenie międzynarodowego transportu drogowego. Dlatego Komisja zaproponowała mocniejszy program, zwany dalej „Programem Marco Polo II” lub „Programem”, w celu zwiększenia intermodalności, zmniejszenia przeciążenia ruchu oraz poprawy funkcjonowania systemu transportu towarowego we Wspólnocie pod względem środowiskowym. Dla osiągnięcia tego celu program powinien wspierać działania na rynku transportu towarowego,

⁽¹⁾ Dz.U. C 234 z 22.9.2005, str. 19.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 17 maja 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 października 2006 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 196 z 2.8.2003, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 788/2004 (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 17).

- logistyki oraz na innych właściwych rynkach z uwzględnieniem potrzeb małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP). Powinien on pomóc w przeniesieniu przynajmniej spodziewanego łącznego przyrostu drogowego ruchu towarowego, a najlepiej jeszcze większej jego części, na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy lub kombinowane środki transportu, w których przejazdy drogowe są możliwie jak najkrótsze. Program Marco Polo, ustanowiony rozporządzeniem (WE) nr 1382/2003, powinien w związku z tym zostać zastąpiony.
- (5) Program Marco Polo II charakteryzuje się różnego rodzaju działaniami, które powinny przyczynić się do wymiernego i trwałego przechodzenia na inne środki transportu i lepszej współpracy na intermodalnym rynku. Ponadto działania w ramach programu Marco Polo II powinny również przyczynić się do rzeczywistego ograniczenia międzynarodowego drogowego transportu towarowego.
- (6) Działania finansowane na podstawie programu Marco Polo II powinny mieć charakter międzynarodowy pod względem geograficznym. Aby odzwierciedlać europejski wymiar działań, projekty powinny być przedkładane przez przedsiębiorstwa mające swe siedziby w różnych krajach, zrzeszone w formie konsorcjum występującym z projektem. Podmioty prawa publicznego powinny być uprawnione do uczestnictwa w takim konsorcjum, gdy angażują się w działalność gospodarczą zgodnie z przepisami prawa krajowego.
- (7) Kandydaci powinni być w stanie przedłożyć nowe lub, gdy to stosowne, istniejące projekty, które najlepiej odpowiadają aktualnym potrzebom rynku. Nie należy stwarzać utrudnień dla realizacji odpowiednich projektów, a zwłaszcza projektów uwzględniających potrzeby MŚP, poprzez zbyt rygorystyczne określanie kwalifikujących się działań.
- (8) Mogą wystąpić przypadki, w których korzyści wynikające z rozwoju istniejącej usługi, pod względem spowodowania dodatkowego przesunięcia modalnego oraz posiadanych zalet jakościowych, środowiskowych i związanych z wykonalnością, mogą być co najmniej równe korzyściom, jakie wynikłyby z rozpoczęcia nowej usługi z udziałem znacznych wydatków.
- (9) W celu zapewnienia przejrzystości, obiektywności i jasnego określenia pomocy na rozpoczęcie działań związanych z przesunięciem modalnym należy na przykład oprzeć ją na oszczędności kosztów społecznych, jakie przyniesie wykorzystanie krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego w miejsce samego transportu drogowego. Z tego względu niniejsze rozporządzenie powinno określać indykatywną wysokość pomocy finansowej poprzez odniesienie do przeniesionych tonokilometrów przewozów drogowych.
- (10) Wysokość wspólnotowej pomocy finansowej, udzielanej na podstawie liczby tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, transport kolejowy lub wodny śródlądowy, lub opartej na redukcji tonokilometrów lub pojazdokilometrów w transporcie drogowym, powinna być zmienna, aby możliwe było wynagradzanie wysokiej klasy projektów lub projektów oferujących duże korzyści środowiskowe.
- (11) W procesie przydzielania funduszy należy także zwrócić szczególną uwagę na obszary newralgiczne oraz obszary miejskie położone w obrębie geograficznym programu.
- (12) Wyniki wszystkich działań prowadzonych w ramach programu powinny zostać należycie rozpowszechnione, aby zapewnić ich publiczny charakter, przejrzystość oraz możliwość wymiany najlepszych praktyk.
- (13) W czasie procedury selekcji oraz podczas trwania działań należy zapewnić, aby wybrane działania wniosły realny wkład do wspólnej polityki transportowej i nie spowodowały wypaczeń konkurencji sprzecznych ze wspólnym interesem. Komisja powinna więc ocenić realizację obydwu programów. Powinna ona najpóźniej do dnia 30 czerwca 2007 r. przedstawić sprawozdanie z wyników osiągniętych przez program Marco Polo w latach 2003–2006.
- (14) Działania nie powinny powodować zakłócania konkurencji, zwłaszcza pomiędzy innymi rodzajami transportu niż transport drogowy, lub w ramach poszczególnych rodzajów transportu, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem. Należy dołożyć wszelkich starań, aby unikać tego rodzaju zakłóceń, tak aby działania przyczyniały się do przenoszenia przewozu ładunków z transportu drogowego na inne alternatywne sposoby transportu, a nie powodowały wycofywania przewozu ładunków z transportu kolejowego, krótkodystansowego transportu morskiego oraz wodnego transportu śródlądowego.
- (15) Ponieważ cel programu Marco Polo II nie może zostać osiągnięty w wystarczający sposób przez Państwa Członkowskie, natomiast z uwagi na zakres Programu możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (16) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury korzystania z uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (17) Niniejsze rozporządzenie ustanawia na cały czas trwania programu kopertę finansową, która będzie zasadniczym punktem odniesienia dla władzy budżetowej podczas rocznej procedury finansowej, w rozumieniu pkt 37 porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 17 maja 2006 r. zawartego pomiędzy Parlamentem Europejskim, Radą i Komisją w sprawie dyscypliny budżetowej i należytego zarządzania finansami ⁽²⁾.

(1) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

(2) Dz.U. C 139 z 14.6.2006, str. 1.

- (18) Dla zabezpieczenia ciągłości i przejrzystości programu Marco Polo należy określić warunki przejściowe dotyczące umów i procedury selekcji,

- c) „działanie związane z autostradami morskimi” oznacza wszelkie innowacyjne działanie polegające na bezpośrednim przesunięciu przewozów z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski lub na kombinację krótkodystansowego transportu morskiego z innymi sposobami transportu, w których przejazdy drogowe są możliwie jak najkrótsze. Działania tego rodzaju mogą obejmować modyfikację lub tworzenie infrastruktury pomocniczej niezbędnej dla realizacji usługi intermodalnego transportu morskiego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, w tym w pierwszej kolejności korzystanie z najbardziej przyjaznych dla środowiska sposobów transportu, takich jak transport wodami śródlądowymi i kolejną, dla transportu lądowego i zintegrowanych usług w systemie „od drzwi do drzwi”; w miarę możliwości należy również włączyć środki pochodzące z regionów peryferyjnych;

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia instrument finansowy, zwany dalej „Programem Marco Polo II” lub „Programem”, mający na celu zmniejszenie przeciążeń w ruchu, poprawę funkcjonowania systemu transportu na środowisko oraz zwiększenie transportu intermodalnego, przyczyniając się przez to do stworzenia sprawnego i zrównoważonego systemu transportu, co zapewnia europejską wartość dodaną, nie wywierając przy tym negatywnego wpływu na spójność gospodarczą, społeczną czy też terytorialną. Program trwa w okresie od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2013 r. w celu zapewnienia do zakończenia programu przesunięcia całkowitego rocznego przyrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego, mierzonego w tonokilometrach, na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy lub transport kombinowany, w którym odcinek transportu drogowego byłby możliwie najkrótszy.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosują się następujące definicje:

- a) „działanie” oznacza każdy projekt realizowany przez przedsiębiorstwa, który przyczynia się do zmniejszenia przeciążeń w systemie drogowego transportu towarowego lub do poprawy funkcjonowania systemu transportu na środowisko na terytoriach Państw Członkowskich lub krajów uczestniczących; działania katalityczne, działania związane z przesunięciem modalnym i wspólnym uczeniem się mogą obejmować kilka skoordynowanych projektów;
- b) „działanie katalityczne” oznacza każde innowacyjne działanie mające na celu pokonanie istotnych barier strukturalnych we Wspólnocie na rynku transportu towarowego, które utrudniają sprawne funkcjonowanie rynków, konkurencyjność krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i wodnego śródlądowego lub sprawność łańcuchów transportowych wykorzystujących te modele, w tym również modyfikację lub tworzenie niezbędnej infrastruktury pomocniczej; do celów tej definicji taka strukturalna bariera rynkowa oznacza każde nieregulacyjne, faktyczne i nietymsczasowe utrudnienie poprawnego funkcjonowania łańcucha transportu towarowego;

- d) „działanie związane z przesunięciem modalnym” oznacza wszelkie działanie polegające na bezpośrednim, mierzalnym, istotnym i natychmiastowym przeniesieniu przewozów z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy lub kombinowane środki transportu, w których przejazdy drogowe są możliwie jak najkrótsze, a niebędące działaniem katalizującym; a tam, gdzie właściwe – przesunięcie modalne spowodowane działaniem tego rodzaju, w tym działania, w którym przesunięcie modalne wynika z rozwinięcia istniejącej usługi; Komisja zbada możliwość wsparcia pomocniczych projektów infrastrukturalnych;

- e) „działanie związane z unikaniem ruchu” oznacza wszelkie innowacyjne działanie polegające na zintegrowaniu transportu z logistyką produkcji w celu uniknięcia dużego procentowego udziału drogowego transportu przewozowego bez negatywnego wpływu na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej. Działania te mogą obejmować modyfikację lub tworzenie pomocniczej infrastruktury i urządzeń;

- f) „działanie związane ze wspólnym uczeniem się” oznacza wszelkie działanie mające na celu poprawę współpracy dla strukturalnego optymalizowania metod i procedur działania w łańcuchu transportu towarowego z uwzględnieniem wymagań logistyki;

- g) „działanie innowacyjne” oznacza jakiegokolwiek działanie obejmujące elementy, które dotąd nie występowały na danym rynku;

- h) „infrastruktura pomocnicza” oznacza infrastrukturę konieczną i wystarczającą do osiągnięcia celów działań, w tym również instalacje do przewozu pasażersko-towarowego;

- i) „środek towarzyszący” oznacza jakiegokolwiek środek mający na celu przygotowanie lub wspieranie bieżących lub przyszłych działań, między innymi działań związanych z rozwojem, nadzorem oraz monitorowaniem i oceną projektów, a także zbieraniem i analizą danych statystycznych; działania poświęcone komercjalizacji produktów, procesów lub usług oraz działania marketingowe i związane z promocją sprzedaży nie są „środkami towarzyszącymi”;

- j) „środek przygotowawczy” oznacza jakiegokolwiek środek podjęty w celu przygotowania do działania katalitycznego lub związanego z autostradami morskimi albo unikaniem ruchu, takie jak analizy techniczne, operacyjne lub wykonalności finansowej oraz testowanie urządzeń;

- k) „przedsiębiorstwo” oznacza wszelką jednostkę prowadzącą działalność gospodarczą, bez względu na jej status prawny oraz sposób, w jaki jest ona finansowana;
- l) „konsorcjum” oznacza wszelkiego rodzaju uzgodnienie, na podstawie którego co najmniej dwa przedsiębiorstwa prowadzą wspólnie działanie i dzielą związane z nim ryzyko;
- m) „tonokilometr” oznacza przewiezienie jednej tony ładunku lub jej objętościowego równoważnika na drodze jednego kilometra;
- n) „pojazdo-kilometr” oznacza przejazd samochodu ciężarowego, załadowanego lub pustego, na drodze jednego kilometra;
- o) „bliski kraj trzeci” oznacza każdy kraj niebędący członkiem Unii Europejskiej, który ma wspólną granicę z Unią Europejską lub wspólną linię brzegową w zamkniętym lub półzamkniętym basenie morskim sąsiadującym z Unią Europejską.

Artykuł 3

Zakres

1. Program obejmuje działania:
 - a) obejmujące terytorium co najmniej dwóch Państw Członkowskich;
 - lub
 - b) obejmujące terytorium co najmniej jednego Państwa Członkowskiego oraz terytorium bliskiego kraju trzeciego.
2. Gdy działanie obejmuje terytorium kraju trzeciego, to koszty powstałe na terytorium tego kraju nie są pokrywane przez Program, z wyjątkiem okoliczności przedstawionych w ust. 3 i 4.
3. Program jest otwarty dla uczestnictwa krajów, które są kandydatami do przystąpienia do Unii Europejskiej. Uczestnictwo jest regulowane warunkami określonymi w umowach stowarzyszeniowych zawartych z tymi krajami i oparte na zasadach określonych w decyzji Rady Stowarzyszeniowej każdego zainteresowanego kraju.
4. Program jest również otwarty dla krajów EFTA i EEA oraz bliskich krajów trzecich na podstawie środków uzupełniających zgodnie z procedurami, które zostaną uzgodnione z tymi krajami.

ROZDZIAŁ II

KWALIFIKUJĄCY SIĘ WNIOSKODAWCY I DZIAŁANIA

Artykuł 4

Kwalifikujący się wnioskodawcy

1. Działania przedkładane są przez konsorcjum dwóch lub więcej przedsiębiorstw mających swe siedziby w co najmniej dwóch różnych Państwach Członkowskich lub co najmniej jednym Państwie Członkowskim i jednym bliskim kraju trzecim, lub

mogą być złożone, w drodze wyjątku, w przypadku połączenia transportowego z bliskim krajem trzecim, przez jedno przedsiębiorstwo ustanowione w Państwie Członkowskim.

2. Przedsiębiorstwa ustanowione poza jednym z krajów uczestniczących wymienionych w art. 3 ust. 3 i 4 mogą być powiązane z projektem, lecz w żadnych okolicznościach nie mogą otrzymać wspólnotowego finansowania w ramach Programu.

Artykuł 5

Kwalifikujące się działania i warunki finansowania

1. Do finansowania w ramach Programu kwalifikują się następujące działania:
 - a) działania katalityczne; takie, których celem jest poprawa synergii w sektorach kolejowym, śródlądowych dróg wodnych, krótkodystansowego transportu morskiego, w tym autostrad morskich, poprzez lepsze wykorzystanie istniejących infrastruktur, wymagają w szczególności specyficznej uwagi;
 - b) działania związane z autostradami morskimi; w ramach Unii Europejskiej działania takie wykorzystują sieci transeuropejskie określone w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ⁽¹⁾;
 - c) działania związane z przesunięciem modalnym;
 - d) działania związane z unikaniem ruchu;
 - e) działania związane ze wspólnym uczeniem się.
2. Szczegółowe warunki finansowania oraz inne wymagania dla poszczególnych działań są określone w załączniku I. Warunki finansowania dotyczące infrastruktur pomocniczych w rozumieniu art. 2 lit. h) są określone w załączniku II.
3. Wspólnotowa pomoc finansowa opiera się na umowach wynegocjowanych pomiędzy Komisją i beneficjentem. W celu osiągnięcia maksymalnej efektywności administracyjnej i elastyczności umowy tę zawierane są przy najdalej posuniętej minimalizacji obciążeń finansowych i administracyjnych, np. przez ułatwienia w udzielaniu dogodnych dla biznesu gwarancji bankowych, dopuszczone stosowanymi przepisami, w szczególności rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją nr 884/2004/WE (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, str. 1.

4. Z zastrzeżeniem ogólnych celów, o których mowa w art. 1, roczne priorytety dotyczące działań katalitycznych i działań związanych ze wspólnym uczeniem się zostaną ustalone i w razie potrzeby zweryfikowane przez Komisję wspomaganą przez komitet, o którym mowa w art. 10, oraz zgodnie z procedurą wymienioną w art. 10 ust. 2.

Artykuł 6

Szczegółowe zasady

Szczegółowe zasady dotyczące procedury przedkładania i selekcji działań w ramach Programu zostaną przyjęte zgodnie z procedurą wymienioną w art. 10 ust. 2.

Artykuł 7

Pomoc państwa

Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań objętych Programem nie wyklucza udzielenia pomocy państwa dla tych działań na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, o ile pomoc ta jest zgodna z ustaleniami dotyczącymi pomocy państwa określonymi w Traktacie i nie przekracza skumulowanych limitów dla każdego typu działania przedstawionych w załączniku I. Łączna wielkość pomocy udzielonej w formie pomocy państwa i pomocy wspólnotowej w odniesieniu do infrastruktury pomocniczej nie może przekroczyć 50 % kwalifikujących się kosztów.

ROZDZIAŁ III

SKŁADANIE WNIOSKÓW I SELEKCJA DZIAŁAŃ

Artykuł 8

Składanie wniosków dotyczących działań

Wnioski w sprawie działań składane są do Komisji zgodnie ze szczegółowymi zasadami określonymi w art. 6. Składany wniosek powinien zawierać wszystkie elementy niezbędne dla umożliwienia Komisji dokonania selekcji zgodnie z art. 9.

Artykuł 9

Selekcja działań do przyznania pomocy finansowej

Przedstawione działania są oceniane przez Komisję. Przy dokonywaniu selekcji działań do pomocy finansowej w ramach Programu, Komisja bierze pod uwagę:

- cele, o których mowa w art. 1;
- warunki określone, odpowiednio, w załącznikach I i II;

- wkład działań w zmniejszenie przeciążeń w ruchu drogowym;
- względne wartości działań dla środowiska, w tym ich wkład w ograniczenie negatywnych skutków dla środowiska spowodowanych przez krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy. Szczególną uwagę będzie się zwracać na projekty wychodzące poza wiążące prawnie wymagania dotyczące środowiska;
- ogólna trwałość działań.

Decyzja o udzieleniu pomocy finansowej przyjmowana jest zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2.

Komisja informuje beneficjentów o swojej decyzji.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 10

Komitet

- Komisja jest wspierana przez komitet.
- W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8 tej decyzji.

Okres przewidziany w art. 4 ust. 3 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

- Komitet przyjmuje swój regulamin.

Artykuł 11

Budżet

Koperta finansowa dla realizacji programu Marco Polo II na okres od 1 stycznia 2007 r. do 31 grudnia 2013 r. wynosi 400 mln EUR ⁽¹⁾.

Roczne środki zatwierdzane są przez władzę budżetową w granicach ram finansowych.

Artykuł 12

Rezerwa na środki towarzyszące i na ocenę Programu

Do 5 % budżetu przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu przeznaczone będzie na środki towarzyszące i niezależną ocenę wykonania art. 5.

⁽¹⁾ Kwota ta opiera się na danych z 2004 r. i podlega korektom technicznym w celu uwzględnienia inflacji.

Artykuł 13

Ochrona interesów finansowych Wspólnot Europejskich

1. Komisja zapewnia, aby podczas realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia chronione były interesy finansowe Wspólnot Europejskich przez zastosowanie środków zabezpieczających przed nadużyciami, korupcją i innymi działaniami niezgodnymi z prawem, przez skuteczne kontrole i przez odzyskiwanie nienależnie wypłaconych kwot oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, poprzez proporcjonalne i odstraszające kary zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich ⁽¹⁾, rozporządzeniem Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami ⁽²⁾ oraz rozporządzeniem (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącym dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ⁽³⁾.

2. Dla działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia pojęcie nieprawidłowości wymienione w art. 1 rozporządzenia (WE, Euratom) nr 2988/95 oznacza wszelkie naruszenie zobowiązania umownego lub wszelkie naruszenie zobowiązania umownego w wyniku działania lub zaniechania podmiotu gospodarczego, którego skutkiem jest lub może być szkoda dla ogólnego budżetu Unii Europejskiej lub budżetów przez niego zarządzanych, z powodu nieuzasadnionego wydatku.

3. Umowy lub porozumienia, jak również porozumienia z uczestniczącymi krajami trzecimi wynikające z niniejszego rozporządzenia przewidują w szczególności nadzór i kontrolę finansową sprawowaną przez Komisję (lub jej upoważnionego przedstawiciela) oraz audyty przeprowadzane przez Trybunał Obrachunkowy, jeśli zajdzie potrzeba, na miejscu.

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

Sporządzono w Strasburgu, dnia 24 października 2006 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

Artykuł 14

Ocena

1. Komisja informuje Komitet co najmniej dwa razy w roku o finansowym wykonaniu Programu i podaje uaktualniony stan wszystkich działań finansowanych w ramach Programu.

Komisja dokonuje średniookresowej i końcowej oceny Programu w celu zbadania, w jaki sposób przyczynia się on do realizacji założeń wspólnotowej polityki transportowej, oraz kontroli należytego wykorzystania środków.

2. Do dnia 30 czerwca 2007 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Komitetowi Ekonomiczno-Społecznemu i Komitetowi Regionów sprawozdanie z oceny wyników osiągniętych przez program Marco Polo za okres 2003–2006. Jeżeli ze sprawozdania wynika konieczność dostosowania programu Marco Polo II, Komisja przedkłada odpowiednie wnioski.

Artykuł 15

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 1382/2003 zostaje niniejszym uchylone ze skutkiem od dnia 14 grudnia 2006 r.

Umowy dotyczące działań prowadzonych w ramach rozporządzenia (WE) nr 1382/2003 są nadal regulowane przez to rozporządzenie aż do czasu ich operacyjnego i finansowego zamknięcia. Cała procedura oceny i selekcji za rok 2006 jest również regulowana rozporządzeniem (WE) nr 1382/2003, nawet jeśli procedura ta kończy się w 2007 r.

Artykuł 16

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 14 grudnia 2006 r.

W imieniu Rady
P. LEHTOMÄKI
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 312 z 23.12.1995, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, str. 2.

⁽³⁾ Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 1.

ZAAŁĄCZNIK I

Warunki i wymagania dotyczące finansowania zgodnie z art. 5 ust. 2

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
1. Warunki finansowania	<p>a) Działanie katalityczne osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostaje opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;</p> <p>b) działanie katalityczne jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług;</p>	<p>a) Działanie związane z autostradami morskimi (MoS) osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostaje po tym okresie opłacalne, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;</p> <p>b) działanie MoS jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem logistyki, technologii, metod, urządzeń, produktów, infrastruktury lub świadczonych usług; pod uwagę bierze się również wysoką jakość usługi, uproszczone procedury i kontrole, spełnianie norm bezpieczeństwa i zabezpieczenia, dobry dostęp do portów, sprawne połączenia lądowe oraz elastyczne i sprawne usługi portowe;</p>	<p>a) Działanie związane z przesunięciem modalnym osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 36 miesięcy i pozostaje opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznes planu;</p> <p>b) działanie związane z przesunięciem modalnym nie doprowadzi do sprzecznych ze wspólnym interesem wypaczeń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy środkami transportu alternatywnymi wobec transportu drogowego lub w ramach poszczególnych środków;</p>	<p>a) Działanie związane z unikaniem ruchu osiąga swoje cele w ciągu maksymalnie 60 miesięcy i pozostaje opłacalne po tym okresie, zgodnie z przewidywaniem realistycznego biznesplanu;</p> <p>b) działanie związane z unikaniem ruchu jest innowacyjne na poziomie europejskim pod względem integracji logistyki produkcji z logistyką transportu;</p>	<p>a) Działanie związane ze wspólnym uczeniem się prowadzi do poprawy usług handlowych na rynku, w szczególności wspierając i/lub ułatwiając unikanie ruchu drogowego lub modalne przeniesienie transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy i wodny śródlądowy, poprzez poprawę współpracy i dzielenie się <i>know-how</i>, i będzie ono trwało maksymalnie 24 miesiące;</p> <p>b) działanie jest innowacyjne na poziomie europejskim;</p>

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	c) działanie katalityczne ma zgodnie z oczekiwaniami prowadzić do faktycznego, wymiernego i trwałego przesunięcia modalnego z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy, wodny śródlądowy;	c) działanie MoS ma na celu pobudzenie rozwoju intermodalnych usług transportu przewozowego o bardzo dużych rozmiarach i wysokiej częstotliwości, poprzez krótkodystansowe przewozy morskie, w tym połączone krótkodystansowego przewozu morskiego z transportem inną drogą, w ramach której etap transportu drogowego jest możliwie jak najkrótszy; działanie powinno obejmować zintegrowane usługi w zakresie transportu kolejowego lub śródlądowymi szlakami wodnymi;	c) działanie związane z przesunięciem modalnym proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów;	c) działanie związane z unikaniem ruchu ma na celu pobudzenie do osiągnięcia wyższej sprawności międzynarodowego transportu towarowego na rynkach europejskich bez hamowania wzrostu gospodarczego poprzez skupienie się na modyfikacji procesów produkcji i/lub dystrybucji, osiągając przez to wyższe współczynniki załadowania, mniej pustych przebiegów, ograniczenie przepływu odpadów, ograniczenie objętości i/lub ciężaru lub inny efekt prowadzący do znacznego zmniejszenia transportu drogowego, lecz bez szkodliwego wpływu na wielkość produkcji lub liczebność siły roboczej;	c) działanie nie będzie zakłócać konkurencji w rozmiarze sprzecznym ze wspólnym interesem na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy środkami transportu alternatywnymi wobec transportu drogowego lub w ramach poszczególnych środków;
	d) działanie katalityczne proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	d) działanie MoS ma zgodnie z oczekiwaniami doprowadzić do faktycznego, wymiernego przeniesienia modalnego z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, wodny śródlądowy lub kolejowy w stopniu większym niż przewidywany wzrost drogowego transportu towarowego;	d) gdy działanie wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca musi przedstawić dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	d) działanie związane z unikaniem ruchu ma zgodnie z oczekiwaniami doprowadzić do faktycznego, wymiernego i trwałego uniknięcia co najmniej 10 procent wielkości przewozów mierzonych w tonokilometrach lub pojazdokilometrach;	d) działanie związane ze wspólnym uczeniem się proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji.
	e) działanie katalityczne nie doprowadzi do wypaczeń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy sposobami transportu alternatywnymi wobec transportu drogowego lub w ramach poszczególnych sposobów, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	e) działanie MoS proponuje realistyczny plan wytyczający etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;		e) działanie związane z unikaniem ruchu proponuje realistyczny plan wytyczający określone etapy, poprzez które dąży się do osiągnięcia jego celów oraz identyfikuje potrzebę pomocy kierowanej ze strony Komisji;	

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	f) gdy działanie wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie nienależące do konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	f) działanie MoS nie doprowadzi do wypaczeń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności pomiędzy sposobami transportu alternatywnymi wobec transportu drogowego samego lub w połączeniu z poszczególnymi sposobami, w stopniu sprzecznym z ogólnym interesem;		f) działanie związane z unikaniem ruchu nie doprowadzi do wypaczeń konkurencji na odnośnych rynkach, w szczególności w odniesieniu do środków transportu alternatywnych wobec transportu drogowego, w stopniu sprzecznym ze wspólnym interesem;	
		g) gdy działanie MoS wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.		g) gdy unikanie ruchu wymaga oparcia się na usługach dostarczanych przez strony trzecie niewchodzące w skład konsorcjum, wnioskodawca przedstawia dowód przejrzystej, obiektywnej i niedyskryminacyjnej procedury wyboru właściwych usług.	
2. Intensywność i zakres finansowania	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania, włączając w to przedsięwzięcia przygotowawcze i infrastrukturę pomocniczą. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań MoS jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania, włączając w to przedsięwzięcia przygotowawcze i infrastrukturę pomocniczą. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przeniesieniem modalnym jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu jest ograniczona do maksymalnie 35 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania, włączając w to przedsięwzięcia przygotowawcze i infrastrukturę pomocniczą. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.	a) Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem jest ograniczona do maksymalnie 50 % łącznych wydatków niezbędnych do osiągnięcia celów działania i poniesionych w rezultacie działania. Wydatki takie kwalifikują się do wspólnotowej pomocy finansowej w stopniu, w jakim odnoszą się bezpośrednio do realizacji działania.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury selekcji lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji;	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury selekcji lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji;	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury selekcji lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji;	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury selekcji lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie. Udział w kosztach środków ruchomych uzależniony jest od obowiązku używania takich środków przez okres trwania pomocy, zasadniczo dla działania określonego przez umowę o udzieleniu dotacji;	Wydatki poniesione w dniu złożenia wniosku w ramach procedury selekcji lub później będą kwalifikować się do wspólnotowej pomocy finansowej, pod warunkiem że finansowanie przez Wspólnotę uzyska ostateczne zatwierdzenie;
				b) wspólnotowa pomoc finansowa na rzecz działań w zakresie unikania ruchu drogowego nie powinna być wykorzystywana w celu wspierania działalności przedsiębiorczej lub produkcyjnej niezwiązanej bezpośrednio z transportem lub dystrybucją;	
	b) warunki finansowania dla infrastruktury pomocniczej przedstawione są w załączniku II.	b) wspólnotowa pomoc finansowa, z wyjątkiem środków przygotowawczych i infrastruktury pomocniczej, określona na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy lub wodny śródlądowy, zostaje wstępnie ustalona w wysokości 1 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej;	b) wspólnotowa pomoc finansowa, z wyjątkiem infrastruktury pomocniczej, określona na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy lub wodny śródlądowy, zostaje wstępnie ustalona w wysokości 1 EUR na każde 500 tonokilometrów przeniesione z transportu drogowego. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej;	c) wspólnotowa pomoc finansowa, z wyjątkiem środków przygotowawczych i infrastruktury pomocniczej, określona na podstawie tonokilometrów przeniesionych z transportu drogowego na krótkodystansowy transport morski, kolejowy lub wodny śródlądowy, zostaje wstępnie ustalona w wysokości 1 EUR na każde 500 tonokilometrów lub 25 pojazdokilometrów, których udało się uniknąć w przewozach drogowych. Ta orientacyjna wielkość może być skorygowana, w szczególności na podstawie jakości projektu lub uzyskanej rzeczywistej korzyści środowiskowej;	b) warunki finansowania dla infrastruktury pomocniczej: nie dotyczy.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
		c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej;	c) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej;	d) zgodnie z procedurą określoną w art. 10 ust. 2 Komisja może co jakiś czas, w razie potrzeby, dokonać ponownego zbadania wydarzeń dotyczących punktów, na których oparta jest ta kalkulacja i, jeśli zajdzie konieczność, odpowiednio dostosować wysokość wspólnotowej pomocy finansowej;	
		d) warunki finansowania dla infrastruktury pomocniczej są wymienione w załączniku II.	d) warunki finansowania dla infrastruktury pomocniczej, o ile mają one zastosowanie, wymienione są w załączniku II.	e) warunki finansowania dla infrastruktury pomocniczej są wymienione w załączniku II.	
3. Forma i czas trwania umowy o udzieleniu dotacji	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań katalitycznych udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące.	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań MoS udzielana jest na podstawie umów o dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące.	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z przesunięciem modalnym udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 38 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych z unikaniem ruchu udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 62 miesiące.	Wspólnotowa pomoc finansowa dla działań związanych ze wspólnym uczeniem się udzielana jest na podstawie umów o udzieleniu dotacji zawierających odpowiednie postanowienia dotyczące sterowania i monitorowania. Z reguły maksymalny czas trwania tych umów wynosi 26 miesięcy.
	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 38 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 62 miesięcy.	Wspólnotowa pomoc finansowa nie jest wznawiana po upływie ustalonego maksymalnego okresu 26 miesięcy.
4. Pułap wartości umowy	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie katalityczne wynosi 2 000 000 EUR.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie MoS wynosi 1,25 miliarda tonokilometrów lub objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub, w stosunku do orientacyjnej wielkości przypadającej na jedno euro pomocy finansowej, 2 500 000 EUR.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z przesunięciem modalnym wynosi 250 milionów tonokilometrów lub ich objętościowego odpowiednika przeniesienia modalnego lub, w stosunku do orientacyjnej wielkości przypadającej na jedno euro pomocy finansowej, 500 000 EUR.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane z unikaniem ruchu wynosi 500 milionów tonokilometrów lub 25 milionów pojazdów, których udało się uniknąć w przewozach, lub, w stosunku do orientacyjnej wielkości przypadającej na jedno euro pomocy finansowej, 1 000 000 EUR.	Minimalny orientacyjny pułap dotacji przypadający na działanie związane ze wspólnym uczeniem się wynosi 250 000 EUR.

Typ działania	A. Katalityczne	B. Autostrady Morskie	C. Przesunięcie modalne	D. Unikanie ruchu	E. Wspólne uczenie się
	Art. 5 ust. 1 lit. a)	Art. 5 ust. 1 lit. b)	Art. 5 ust. 1 lit. c)	Art. 5 ust. 1 lit. d)	Art. 5 ust. 1 lit. e)
5. Rozpowszechnianie	Wyniki i metody działań katalitycznych są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań MoS są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Dla działań związanych z przesunięciem modalnym nie są przewidziane szczególne działania rozpowszechniające.	Wyniki i metody działań związanych z unikaniem ruchu są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.	Wyniki i metody działań związanych ze wspólnym uczeniem się są rozpowszechniane oraz wspierana jest wymiana najlepszych praktyk, jak określono w planie rozpowszechniania, aby pomóc osiągnąć cele niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK II

**WARUNKI FINANSOWANIA INFRASTRUKTURY POMOCNICZEJ ZGODNIE Z ART. 2 LIT. H)
I ART. 5 UST. 2**

1. Infrastruktura pomocnicza kwalifikuje się do przyznania w ramach Programu, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:
 - a) dla terminowego wdrożenia usługi transportowej przenoszącej przewozy z ruchu drogowego lub pozwalającej uniknąć przewozów w ruchu drogowym działanie wymaga prac związanych z infrastrukturą;
 - b) prace związane z infrastrukturą są ukończone w ciągu 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia działania;
 - c) usługa transportowa lub unikanie ruchu rozpoczyna się w ciągu 3 miesięcy od ukończenia prac związanych z infrastrukturą; dodatkowo, dla działań związanych z unikaniem ruchu uzgodniona łączna wielkość ograniczenia wzrostu ruchu jest osiągnięta w czasie trwania umowy o udzielenie dotacji;
 - d) przestrzegane jest stosowne ustawodawstwo wspólnotowe, w szczególności dotyczące środowiska.
 2. Maksymalny czas trwania umowy ustalony dla każdego typu działania, wymieniony w art. 5, może być wydłużony o czas wymagany do ukończenia prac związanych z infrastrukturą, lecz w żadnym wypadku nie dłuższy niż łącznie 74 miesiące.
 3. Gdy złożony został wniosek o finansowanie na infrastrukturę w ramach Programu, to finansowanie z innych programów wspólnotowych, a w szczególności finansowanie na podstawie decyzji nr 1692/96/WE, dla tego samego elementu infrastruktury jest wykluczone.
-