Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1382/2003,**

annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003,

yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma)

(EYVL L 196, 2.8.2003, s. 1)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 788/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004	L 138	17	30.4.2004

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1382/2003,

annettu 22 päivänä heinäkuuta 2003,

yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 71 artiklan 1 kohdan ja 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ([1]),

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([2]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([3]),

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([4]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Göteborgissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto julisti, että uuden tasapainon saavuttaminen eri liikennemuotojen välillä on kestävän kehityksen strategian keskeinen tavoite.

(2) Jos päättäväisiin toimiin ei ryhdytä, Euroopan maanteiden tavaraliikenteen odotetaan kokonaisuudessaan kasvavan noin 50 prosenttia vuoteen 2010 mennessä. Tämän myötä kansainvälinen maanteiden tavaraliikenne kasvaisi noin 12 miljardilla tonnikilometrillä vuodessa.

(3) Komissio ehdottaa valkoisessa kirjassaan ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” toimenpiteitä, joiden avulla eri liikennemuotojen markkinaosuuksien pitäisi vuoteen 2010 mennessä palata vuoden 1998 tasoille. Tällä valmistellaan liikennemuotojen välisen tasapainon muuttamista vuodesta 2010 eteenpäin.

(4) On tarpeen käynnistää ohjelma, jäljempänä ’Marco Polo -ohjelma’ tai ”ohjelma”, jolla voidaan vähentää maanteiden tavarankuljetusjärjestelmän ruuhkautumista ja parantaa tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa yhteisössä sekä lisätä liikennemuotojen yhteensopivuutta ja näin edistää tehokasta ja kestävää kuljetusjärjestelmää. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ohjelmalla olisi tuettava tavarankuljetus- ja logistiikka-alalla ja muilla asiaan liittyvillä markkinoilla toteutettavia toimia. Näiden toimien olisi edistettävä tavaraliikenteen eri liikennemuotojen välisen jakauman säilyttämistä vuoden 1998 tasolla siirtämällä kansainvälisessä maanteiden tavaraliikenteessä odotettu kokonaiskasvu lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä.

(5) Marco Polo -ohjelmaan sisältyy kolmentyyppisiä toimia: ensinnäkin liikennemuotosiirtymätoimia, joissa olisi pyrittävä siihen, että mahdollisimman suuri osa kuljetetuista tavaroista siirtyy nykyisissä markkinaolosuhteissa maantieliikenteestä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen; toiseksi katalyyttisia toimia, joilla olisi muutettava tapaa, jolla muuta kuin maanteiden tavaraliikennettä harjoitetaan yhteisössä; ja kolmanneksi yhteisiä oppimistoimia,

([1]) EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 354.
([2]) EYVL C 241, 7.10.2002, s. 37.
([3]) EYVL C 278, 14.11.2002, s. 15.
([4]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 25. syyskuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 25. huhtikuuta 2003 (EUVL C 153 E, 1.7.2003, s. 252) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 3. heinäkuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

▼B

joilla olisi parannettava tavaraliikenteen logistiikkasektorin tietämystä ja luotava kehittyneitä yhteistyömenetelmiä ja -menettelyjä tavarankuljetusmarkkinoille.

(6) Toimet on toteutettava vähintään kahden maan alueella. Jos nämä kaksi maata ovat jäsenvaltioita tai muita maita, jotka osallistuvat Marco Polo -ohjelmaan tässä asetuksessa säädetyin ehdoin, ohjelmasta korvataan osallistuville yrityksille kertyneet kustannukset tässä asetuksessa säädetyissä rajoissa.

(7) Kyseisten toimien Euroopan laajuisen ulottuvuuden esille tuomiseksi olisi kannustettava eri maihin sijoittautuneita yrityksiä yhteistyöhön yhteenliittymänä, joka ehdottaa toimea.

(8) Hakijoiden olisi voitava ehdottaa uusia tai tilanteen mukaan jo olemassa olevia hankkeita, jotka parhaiten vastaavat markkinoiden nykyisiä tarpeita. Hyväksyttäviä hankkeita ei pidä rajoittaa antamalla tukikelpoisille toimille liian ahdasta määritelmää. Erityisesti komission, jota 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu komitea avustaa, sallitaan toimia joustavasti hankkeiden valinnassa siten, että yhteisön rahoitustukea olisi mahdollista myöntää tehokkaille hankkeille siitä huolimatta, että ne jäävät kooltaan alle tuen ohjeellisten vähimmäismäärien.

(9) Joissain tapauksissa nykyistä palvelua kehittämällä voidaan liikennemuotojen välisen lisäsiirtymän, laadun, ympäristölle koituvien etujen ja kannattavuuden parantamisen ansiosta saada aikaan yhtä suuri tai suurempi hyöty kuin jos aloitettaisiin uusi huomattavasti kustannuksia aiheuttava palvelu.

(10) Jotta liikennemuotosiirtymään liittyville toimille myönnetty käynnistysvaiheen tuki olisi avointa, puolueetonta ja selvästi rajattua, sen olisi perustuttava siihen, että yhteiskunnalle aiheutuu kustannussäästöjä lyhyen matkan meriliikenteen, rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen tai eri liikennemuotojen yhdistelmän käytöstä pelkän maantieliikenteen sijaan. Tästä syystä komissio on määritellyt rahoitustuen ohjeelliseksi määräksi yhden euron jokaisesta maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymästä.

(11) Sekä valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” että Göteborgin Eurooppaneuvoston päätelmissä myönnetään, että ulkoisten, erityisesti ympäristöön liittyvien, kustannusten sisällyttämisellä hintoihin on suuri merkitys, ja että liikennemarkkinat kehittyvät nopeasti, joten tulevaisuudessa tehtävä työ sellaisten menetelmien kehittämiseksi, joiden avulla ulkoiset kustannukset voidaan sisällyttää hintoihin, olisi voitava ottaa huomioon ja ulkoisten kustannusten erojen kehitystä olisi selvitettävä säännöllisesti sekä ehdotuksia rahoitustuen ohjeellisen määrän muuttamiseksi vastaavasti olisi tehtävä tarvittaessa.

(12) Ohjelman katalyyttisten toimien ja yhteisten oppimistoimien tuloksia on levitettävä riittävällä tavalla niiden hyödyntämisen, julkisuuden ja avoimuuden varmistamiseksi.

(13) Valintamenettelyn ja hankkeen elinkaaren aikana on kuitenkin valvottava, että valittu hanke todella edistää yhteistä liikennepolitiikkaa eikä aiheuta haitallisia kilpailun vääristymiä. Tästä syystä komissio arvioi tämän asetuksen täytäntöönpanoa. Se antaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2006 Marco Polo -ohjelman tuloksia koskevan arviointikertomuksen, johon liittyy tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamisesta.

(14) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävässä määrin saavuttaa Marco Polo -ohjelman tavoitetta, joka voidaan ohjelman soveltamisalan vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi vahvistaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tämä asetus ei mene pidemmälle kuin on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

▼B

(15) Tämän asetuksen täytäntöön panemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(16) Tähän asetukseen sisältyy talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta ja talousarviomenettelyn parantamisesta 6 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välisen toimielinten sopimuksen 33 artiklan mukainen rahoitusohje ohjelman koko keston ajaksi tämän kuitenkaan vaikuttamatta perustamissopimuksessa määriteltyyn budjettivallan käyttäjän toimivaltaan.

(17) Jotta tämän asetuksen nojalla voitaisiin myöntää rahoitusta mahdollisimman nopeasti, asetuksen olisi tultava voimaan mahdollisimman pian sen antamisen jälkeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

TAVOITE, MÄÄRITELMÄT JA SOVELTAMISALA

1 artikla

Tavoite

Tällä asetuksella perustetaan rahoitusväline, jäljempänä ’Marco Polo -ohjelma’ tai ”ohjelma”, jonka tavoitteena on vähentää maanteiden ruuhkautumista, parantaa kuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa sekä lisätä kuljetusmuotojen yhteensopivuutta ja siten edistää tehokasta ja pysyvää kuljetusjärjestelmää, 1 päivän tammikuuta 2003 ja 31 päivän joulukuuta 2010 väliseksi ajaksi, jotta kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen vuotuinen, tonnikilometreissä ilmaistu ennakoitu kokonaiskasvu siirtyisi ohjelman voimassaoloajan päättymiseen mennessä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ”toimella” yrityksen toteuttamaa logistiikkamarkkinoihin liittyvää hanketta, joka edistää maanteiden tavarankuljetusjärjestelmän ruuhkautumisen vähentämistä ja/tai kuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista jäsenvaltioiden alueella optimoimalla kuljetusketjuihin ja kuljetusketjuista tapahtuvia kuljetuksia;

b) ”liikennemuotosiirtymätoimella” toimea, jolla suoraan ja viiveettä siirretään tavarankuljetuksia maanteiltä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä, ja joka ei ole katalyyttinen toimi;

c) ”katalyyttisellä toimella” innovatiivista toimea, jolla pyritään poistamaan yhteisön tasolla merkittäviä tavarankuljetusmarkkinoiden rakenteellisia esteitä, jotka haittaavat markkinoiden tehokasta toimintaa, lyhyen matkan meriliikenteen, rautatieliikenteen tai sisävesiliikenteen kilpailukykyä ja/tai näitä liikennemuotoja käyttävien kuljetusketjujen tehokkuutta; tässä määritelmässä ’markkinoiden rakenteellisilla esteillä’ tarkoitetaan muita kuin sääntelyyn liittyviä, tosiasiallisia ja ei pelkästään väliaikaisia esteitä, jotka haittaavat tavarankuljetusketjun asianmukaista toimintaa;

d) ”yhteisellä oppimistoimella” toimea, jolla pyritään parantamaan tavarankuljetusketjun työmenetelmien ja menettelyjen rakenteelli-

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

seen optimointiin liittyvää yhteistyötä, ottaen huomioon logistiikan vaatimukset;

e) ”liitännäistoimenpiteellä” toimea, jolla pyritään valmistelemaan tai tukemaan nykyisiä tai tulevia toimia, mukaan luettuina tulosten levittämiseen liittyvät toimet, hankkeiden seuranta ja arviointi sekä tilastotietojen keruu ja analyysi. Tuotteiden, menetelmien tai palveluiden markkinoille saattaminen, markkinointi tai myynnin edistäminen eivät ole ”liitännäistoimenpiteitä”;

f) ”valmistelutoimenpiteellä” toimea, jolla valmistellaan katalyyttisia toimia, kuten esimerkiksi tekniset, operatiiviset tai taloudelliset toteutettavuustutkimukset ja laitteiston testaus;

g) ”yhteenliittymällä” mitä tahansa järjestelyä, jonka avulla vähintään kaksi yritystä yhdessä toteuttaa toimen ja jakaa siihen liittyvät riskit;

h) ”yrityksellä” kaikkia taloudellista toimintaa harjoittavia tahoja niiden oikeudellisesta asemasta ja rahoitustavasta riippumatta;

i) ”täydentävällä toimenpiteellä” toimintaa, joka on välttämätöntä ”liikennemuotosiirtymätoimien” ja ”katalyyttisten toimien” tavoitteiden saavuttamiseksi mutta samalla riippuvaista näistä toimista;

j) ”tonnikilometrillä” yhden tavaratonnin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän kuljettamista yhden kilometrin matkan;

k) ”lähellä sijaitsevalla kolmannella maalla” mitä tahansa Euroopan unionin ulkopuolista maata tai maata, joka on ehdolla Euroopan unionin jäseneksi ja jolla on yhteinen raja Euroopan unionin kanssa tai joka rajoittuu Euroopan unionin rajana olevaan suljettuun tai puolisuljettuun merialueeseen.

3 artikla

Soveltamisala

1. Marco Polo -ohjelma kattaa liikennemuotosiirtymätoimet, katalyyttiset toimet ja yhteiset oppimistoimet, jotka

a) toteutetaan vähintään kahden jäsenvaltion alueella; tai

b) toteutetaan vähintään yhden jäsenvaltion alueella ja lähellä sijaitsevan kolmannen maan alueella.

2. Jos toimi toteutetaan kolmannen maan alueella, ohjelman perusteella myönnetyin varoin ei kateta kyseisen maan alueella aiheutuvia kustannuksia muuten kuin tämän artiklan 3 ja 4 kohdassa mainituissa olosuhteissa.

3. Tähän ohjelmaan voivat osallistua unionin jäseniksi ehdolla olevat maat. Osallistumiseen sovelletaan näiden maiden kanssa tehdyissä assosiaatiosopimuksissa vahvistettuja ehtoja ja kunkin asianomaisen maan assosiaationeuvoston päätöksessä vahvistettuja sääntöjä.

4. Lisäksi tähän ohjelmaan voivat osallistua EFTAn ja ETA:n jäsenvaltiot lisämäärärahojen turvin ja näiden maiden kanssa sovittavien menettelyjen mukaisesti.

II LUKU

TUKIKELPOISET HAKIJAT JA TOIMET

4 artikla

Tukikelpoiset hakijat

1. Hankkeen ehdottajan on pääsääntöisesti oltava kahden tai useamman yrityksen yhteenliittymä, johon osallistuvien yritysten on oltava sijoittautuneita vähintään kahteen jäsenvaltioon tai jäsenvaltioon ja lähellä sijaitsevaan kolmanteen maahan.

2. Yhteisön ulkopuolelle ja asetuksen 3 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettujen osallistujamaiden ulkopuolelle sijoittautuneet hankkeeseen mahdollisesti liittyvät yritykset eivät voi missään tapauksessa saada yhteisön rahoitusta tämän ohjelman nojalla.

▼B

5 artikla

Liikennemuotosiirtymätoimet

1. Liikennemuotosiirtymätoimet, mukaan luettuna tarvittaessa myös jo olemassa olevien palvelujen kehittämisellä aikaansaatu lisäsiirtymä, voivat saada rahoitusta tämän ohjelman nojalla seuraavin edellytyksin:

a) Liikennemuotosiirtymätoimen arvioidaan johtavan tavarakuljetusten tosiasialliseen, merkittävään, mitattavissa olevaan ja kestävään siirtymiseen maantieliikenteestä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä.

b) Realistisen liiketoimintasuunnitelman perusteella liikennemuotosiirtymätoimi on elinkelpoinen, kun se on saanut yhteisön rahoitusta enintään 36 kuukautta.

c) Liikennemuotosiirtymätoimi ei aiheuta kilpailun vääristymistä asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkän maantieliikenteen kannalta vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä.

d) Jos toimi edellyttää, että käytetään sellaisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, jotka eivät kuulu yhteenliittymään, hakijan on esitettävä todisteet tällaisia palveluja koskevasta avoimesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.

2. Liikennemuotosiirtymätoimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 30 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siinä määrin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Myös täydentäviin infrastruktuurikustannuksiin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea enintään 30 prosenttia, jos ne ovat vähäisiä. Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään yhteisön rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden ehtona on velvoite käyttää kyseistä omaisuutta tuen voimassaoloaikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.

3. Edellä 2 kohdassa tarkoitettu yhteisön rahoitustuki, jonka komissio määrittää sen perusteella, kuinka monta tonnikilometriä maantieliikenteestä on siirtynyt lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä, on alustavasti yksi euro kustakin maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymästä. Tätä ohjeellista määrää voidaan mukauttaa muun muassa hankkeen laadun tai tosiasiallisesti saadun ympäristöhyödyn mukaan.

Komissio voi 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja mukauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.

4. Yhteisön rahoitustuki liikennemuotosiirtymätoimille myönnetään tukisopimusten perusteella. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 38 kuukautta.

Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 38 kuukauden enimmäisajan jälkeen.

5. Liikennemuotosiirtymätoimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä vastaa 250 miljoonan tonnikilometrin liikennemuotosiirtymää tai, suhteutettuna ohjeelliseen euromääräiseen tukeen, 500 000:ta euroa.

▼B

6 artikla

Katalyyttiset toimet

1. Katalyyttiset toimet voivat saada rahoitusta tämän ohjelman nojalla seuraavin edellytyksin:

a) Katalyyttinen toimi saavuttaa tavoitteensa enintään 48 kuukauden kuluessa ja säilyy elinkelpoisena tämän ajanjakson jälkeen, kuten toimen realistisessa liiketoimintasuunnitelmassa on arvioitu.

b) Katalyyttinen toimi on logistiikan, teknologian, menetelmien, välineiden, tuotteiden tai palvelujen kannalta innovatiivinen Euroopan tasolla.

c) Katalyyttisen toimen ennustetaan johtavan kuljetusten tosiasialliseen, mitattavissa olevaan ja kestävään siirtymiseen maantieliikenteestä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen, sisävesiliikenteeseen tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tieosuudet ovat mahdollisimman lyhyitä. Katalyyttisen toimen oletetaan vaikuttavan maantieliikenteen ruuhkaantumista vähentävästi eikä siten, että tapahtuu siirtymistä lyhyen matkan meriliikenteen, rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen välillä.

d) Katalyyttisellä toimella on realistinen suunnitelma, johon sisältyy konkreettisia välitavoitteita toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja jossa määritellään komission antaman ohjausavun tarve.

e) Katalyyttinen toimi ei aiheuta kilpailun vääristymistä asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkälle maantieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä.

f) Jos toimi edellyttää, että käytetään sellaisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, jotka eivät kuulu yhteenliittymään, hakijan on esitettävä todisteet tällaisia palveluja koskevasta avoimesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.

2. Komission valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” määritellyistä tavoitteista erityistä huomiota ansaitsevat katalyyttiset toimet, joilla toteutetaan uusia käsitteitä kuten ”merten valtatiet”.

Liikennemarkkinoiden katalyyttisissa toimissa tulisi mieluiten käyttää päätöksessä N:o 1692/96/EY [1] määriteltyjä Euroopan laajuisia verkkoja tai yleiseurooppalaisia liikennekäytäviä ja -alueita.

3. Katalyyttisten toimien tuloksia ja menetelmiä on levitettävä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

4. Katalyyttisille toimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä, valmistelevat toimet mukaan lukien. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siltä osin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Myös toimen tavoitteiden saavuttamisen kannalta tarpeellisista, infrastruktuuritöihin liittyvistä täydentävistä toimenpiteistä aiheutuvista menoista, mikäli ne ovat vähäisiä, voidaan antaa yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia. Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.

5. Yhteisön rahoitustuki katalyyttisille toimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 50 kuukautta.

---

[1] EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä N:o 1346/2001/EY (EYVL L 185, 6.7.2001, s. 1).

▼B

Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 50 kuukauden enimmäisajan jälkeen.

6. Toimien valintamenettelyssä huomioon otettavat ensisijaiset poliittiset tavoitteet määritellään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

Komissio voi, 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean avustamana, aika ajoin tarkastella uudelleen ensisijaisia poliittisia tavoitteita.

7. Katalyyttiselle toimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 1,5 miljoonaa euroa.

7 artikla

Yhteiset oppimistoimet

1. Yhteiset oppimistoimet voivat saada rahoitusta tämän ohjelman nojalla seuraavin edellytyksin:

a) toimi johtaa markkinoiden kaupallisten palveluiden paranemiseen, ja sen kesto on enintään 24 kuukautta;

b) toimi on innovatiivinen Euroopan tasolla;

c) toimi ei aiheuta kilpailun vääristymistä asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkälle maantieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä;

d) yhteisellä oppimistoimella on realistinen suunnitelma, johon sisältyy konkreettisia välitavoitteita toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja jossa määritellään komission antaman ohjausavun tarve.

2. Yhteisten oppimistoimien tuloksia ja menetelmiä on levitettävä tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

3. Yhteisille oppimistoimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 50 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siltä osin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana ja pääasiassa tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.

4. Yhteisön rahoitustuki yhteisille oppimistoimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 26 kuukautta.

Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 26 kuukauden enimmäisajan jälkeen.

5. Yhteisten oppimistoimien valintamenettelyssä huomioon otettavat ensisijaiset poliittiset tavoitteet määritellään 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti.

Komissio voi, 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti perustetun komitean avustamana, aika ajoin tarkastella uudelleen ensisijaisia poliittisia tavoitteita.

6. Yhteiselle oppimistoimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 250 000 euroa.

8 artikla

Yksityiskohtaiset säännöt

Komissio vahvistaa 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti yksityiskohtaiset säännöt, joita sovelletaan tämän ohjelman

▼B

nojalla toteuttavia toimia koskevaan haku-, valinta-, toteutus- ja levitysmenettelyyn sekä raportointiin ja tarkastuksiin.

9 artikla

Valtiontuki

Tässä ohjelmassa määritellyille toimille myönnettävän yhteisön rahoitustuen saaminen ei estä sitä, että samalle toimelle myönnetään valtiontukea kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla, edellyttäen että kyseinen tuki on yhteensopiva perustamissopimuksessa tarkoitetun valtiontukijärjestelmän kanssa ja että kullekin toimityypille myönnetty tuki ei ylitä 5 artiklan 2 kohdassa, 6 artiklan 4 kohdassa sekä 7 artiklan 3 kohdassa vahvistettuja rajoja.

III LUKU

TOIMIEN EHDOTTAMINEN JA VALINTA

10 artikla

Toimien ehdottaminen

Toimet on ehdotettava komissiolle 8 artiklan nojalla vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Hanketta esitettäessä on annettava kaikki tarvittavat tiedot, jotta komissio voi suorittaa valintansa 11 artiklan mukaisesti.

11 artikla

Toimien valinta — Rahoitustuen myöntäminen

Komissio arvioi ehdotetut toimet. Komissio päättää tämän asetuksen nojalla myönnettävästä rahoitustuesta ottaen toimen valinnassa huomioon 1 artiklassa tarkoitetun tavoitteen sekä tapauksen mukaan 5, 6 tai 7 artiklassa tarkoitetut edellytykset. Valinnassa otetaan huomioon ehdotettujen toimien ympäristöedut suhteessa toisiinsa ja se, miten toimet edistävät tieliikenteen ruuhkautumisen vähentämistä. Päätös tehdään tämän asetuksen 12 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

Komissio ilmoittaa päätöksestään tuensaajille ja jäsenvaltioille.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

12 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 4 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

13 artikla

▼M1

Rahoitus

Rahoituspuitteet Marco Polo -ohjelman toteuttamiseksi 1 päivästä tammikuuta 2003 31 päivään joulukuuta 2006 ovat 100 miljoonaa euroa.

▼B

Budjettivallan käyttäjä myöntää vuotuiset määrärahat rahoitusnäkymien rajoissa.

▼B

14 artikla

Määrärahojen varaaminen liitännäistoimenpiteisiin ja ohjelman arviointiin

Tässä asetuksessa säädetystä talousarviosta varataan enintään 5 prosenttia liitännäistoimenpiteisiin ja asetuksen 5, 6 ja 7 artiklan täytäntöönpanon riippumattomaan arviointiin.

15 artikla

Arviointi

1. Komissio tiedottaa komitealle vähintään kerran vuodessa ohjelman määrärahojen toteutuksesta ja antaa kaikista ohjelmasta rahoitetuista toimista päivitetyt tilannetiedot.

2. Komission on viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2006 annettava Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle Marco Polo -ohjelman tuloksia koskeva arviointikertomus, jossa otetaan huomioon ohjelman tavoite ja johon liittyy tarvittaessa ehdotus tämän asetuksen muuttamiseksi.

16 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.