Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

►B VERORDENING (EG) Nr. 1382/2003 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 22 juli 2003

betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren („Marco Polo-programma")

(PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
►M1	Verordening (EG) nr. 788/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004	L 138	17	30.4.2004

▼B

VERORDENING (EG) Nr. 1382/2003 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 22 juli 2003

betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren („Marco Polo-programma")

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, en artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie ([1]),

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ([2]),

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ([3]),

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ([4]),

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Europese Raad die op 15 en 16 juni 2001 in Göteburg is gehouden, heeft verklaard dat een verschuiving in het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten centraal staat in de strategie voor duurzame ontwikkeling.

(2) Wanneer geen afdoende actie wordt ondernomen, zal het totale vrachtvervoer over de weg in Europa tot 2010 met ongeveer 50 % toenemen. Dit komt overeen met een groei van het internationale vrachtvervoer over de weg van ongeveer 12 miljard tkm per jaar.

(3) In haar Witboek „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen" heeft de Commissie voorgesteld om maatregelen te treffen waardoor de vervoersmodaliteiten in 2010 weer hetzelfde marktaandeel zouden moeten hebben als in 1998. Dit vormt de voorbereiding op een verschuiving van het evenwicht vanaf 2010.

(4) Er dient een programma te worden opgezet, hierna het „Marco Polo-programma" of „het programma" te noemen, ter vermindering van de congestie van het wegvervoerssysteem, ter verbetering van de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem in de Gemeenschap en ter versterking van de intermodaliteit, met als doel bij te dragen tot een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem. Om deze doelstelling te verwezenlijken, moet het programma steun verlenen aan acties op het gebied van het vrachtvervoer, logistiek en andere relevante markten. Deze acties moeten bijdragen tot de handhaving van het aandeel van de verschillende vervoerswijzen in het vrachtvervoer op het niveau van 1998, door ertoe bij te dragen dat de verwachte totale toename van het internationale vrachtverkeer over de weg verschuift naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is.

(5) Het Marco Polo-programma omvat drie soorten acties: 1. modalshiftacties die tot doel hebben om onder de huidige marktomstandigheden zoveel mogelijk vracht van het wegvervoer over te hevelen naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart; 2. katalysatoracties die de wijze waarop het vrachtvervoer buiten de weg in de Gemeenschap wordt uitgevoerd, moeten

([1]) PB C 126 E van 28.5.2002, blz. 354.
([2]) PB C 241 van 7.10.2002, blz. 37.
([3]) PB C 278 van 14.11.2002, blz. 15.
([4]) Advies van het Europees Parlement van 25 september 2002 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 25 april 2003 (PB C 153 E van 1.7.2003, blz. 252) en besluit van het Europees Parlement van 3 juli 2003 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

▼B

wijzigen; 3. gemeenschappelijke leeracties die de kennis in de logistieke sector van het vrachtvervoer moeten verbeteren en geavanceerde samenwerkingsmethodes en -procedures op de vrachtvervoersmarkt moeten bevorderen.

(6) Bij de acties moet het grondgebied van minstens twee landen betrokken zijn. Indien deze twee landen lidstaten zijn of andere landen die aan het Marco Polo-programma deelnemen overeenkomstig de voorwaarden van de verordening, worden in het kader van het programma de te betalen kosten aan de deelnemende ondernemingen terugbetaald binnen de door de onderhavige verordening gestelde grenzen.

(7) Teneinde de Europese dimensie van de acties te doen uitkomen, dient de samenwerking tussen de in verschillende landen gevestigde ondernemingen, in de vorm van een consortium dat een actie voorstelt, te worden bevorderd.

(8) Indieners moeten nieuwe of eventueel reeds bestaande projecten kunnen indienen die zo goed mogelijk inspelen op de huidige behoeften van de markt. Het indienen van geschikte projecten mag dan ook niet ontmoedigd worden door een al te stringente definitie van in aanmerking komende acties. Gelet op de ruimte die de Commissie, bijgestaan door het bij artikel 12, lid 1, ingestelde comité, bij de selectie van projecten gelaten wordt, zouden met name efficiënte projecten die onder de indicatieve minimale subsidiedrempel blijven, in aanmerking moeten kunnen komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap.

(9) Er kunnen zich gevallen voordoen waarbij de ontwikkeling van een bestaande dienst ten minste even grote baten kan opleveren in termen van extra modal shift, kwaliteit, milieuvriendelijkheid en uitvoerbaarheid als het starten van een nieuwe dienst waarmee aanzienlijke uitgaven gemoeid zijn.

(10) Met het oog op transparantie, objectiviteit en duidelijke afbakening, dient de steun voor het starten van modal-shiftacties gebaseerd te zijn op de kostenbesparingen voor de maatschappij, dankzij het feit dat gebruikgemaakt wordt van de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of een combinatie van vervoerswijzen, in plaats van alleen het wegvervoer. Daarom heeft de Commissie voor de financiële bijstand een indicatief bedrag van 1 EUR vastgesteld voor elke overheveling van 500 tkm vrachtvervoer over de weg.

(11) Gezien het belang dat zowel in het Witboek van de Commissie „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen” als in de conclusies van de Europese Raad van Göteborg wordt gehecht aan de doorberekening van de externe kosten, met name de milieukosten, en gezien het sterk evoluerende karakter van de vervoersmarkt, zou men rekening moeten kunnen houden met de toekomstige besprekingen over de methoden die voor de doorberekening van de externe kosten zullen worden uitgewerkt, zou men de ontwikkeling van de verschillen in externe kosten regelmatig moeten evalueren en zou men eventueel een overeenkomstige wijziging van het indicatieve bedrag van de financiële bijstand moeten kunnen voorstellen.

(12) De resultaten van de katalysator- en gemeenschappelijke leeracties van het programma moeten in voldoende mate worden verspreid om navolging, publiciteit en transparantheid te bewerkstelligen.

(13) Tijdens de selectieprocedure en gedurende de looptijd van het project moet ervoor worden gezorgd dat het geselecteerde project werkelijk bijdraagt tot het gemeenschappelijk vervoersbeleid en niet leidt tot onaanvaardbare concurrentievervalsing. Derhalve moet de Commissie de tenuitvoerlegging van deze verordening evalueren. Uiterlijk op 31 december 2006 moet zij een evaluatierapport voorleggen over de resultaten van het Marco Polo-programma, zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

▼B

(14) Aangezien de doelstelling van het Marco Polo-programma niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de werkingssfeer van het programma, beter door de Gemeenschap kan worden verwezenlijkt, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen nodig is om die doelstelling te bereiken.

(15) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ([1]).

(16) In deze verordening is overeenkomstig punt 33 van het Interinstitutioneel Akkoord van 6 mei 1999 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over de begrotingsdiscipline en de verbetering van de begrotingsprocedure een financieel referentiebedrag voor de gehele looptijd van het programma opgenomen, zonder afbreuk te doen aan de bevoegdheden van de begrotingsautoriteit zoals omschreven in het Verdrag.

(17) Om de financiering in het kader van deze verordening op de meest doelmatige en vlotte wijze te beheren, dient deze verordening zo spoedig mogelijk nadat zij is vastgesteld in werking te treden,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

DOELSTELLING, DEFINITIES EN WERKINGSSFEER

Artikel 1

Doel

Deze verordening stelt voor de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2010 een financieringsinstrument in („het Marco Polo-programma” of „het programma”), voor acties ter vermindering van de congestie op de wegen, ter verbetering van de milieuprestaties van het vervoerssysteem en ter versterking van het intermodale vervoer, teneinde aldus bij te dragen aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem. Beoogd wordt vóór het eind van het programma een verlegging te bereiken van de verwachte jaarlijkse totale toename van het internationale vrachtverkeer over de weg, gemeten in ton-kilometer, naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

a) „actie”: project dat betrekking heeft op de logistieke markt, dat wordt uitgevoerd door ondernemingen en bijdraagt aan de vermindering van de congestie in het vrachtvervoer over de weg en/of betere milieuprestaties van het vervoerssysteem door de optimalisering van het voor- en natransport in de intermodale vervoersketen, op het grondgebied van de lidstaten;

b) „modal-shiftactie”: actie waarbij rechtstreeks en onmiddellijk vracht wordt verlegd van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen

([1]) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

▼B

waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is, en die geen katalysatoractie is;

c) „katalysatoractie”: actie om structurele belemmeringen op de vrachtvervoersmarkt weg te nemen die voor de Gemeenschap van belang zijn en het efficiënte functioneren van de markten in de weg staan om het concurrentievermogen van de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart en/of de doelmatigheid van vervoersketens die gebruikmaken van deze vervoerswijzen, aantasten; in deze definitie wordt verstaan onder „structurele belemmering op de vervoersmarkt” elke niet wettelijk vastgelegde, feitelijke en niet slechts tijdelijke belemmering van de goede werking van de vrachtvervoersketen;

d) „gemeenschappelijke leeractie”: actie die tot doel heeft de samenwerking te verbeteren om — rekening houdend met de logistieke eisen — werkmethodes en procedures in de vrachtvervoersketen structureel te optimaliseren;

e) „begeleidende maatregel”: maatregel die tot doel heeft lopende of toekomstige acties voor te bereiden of te ondersteunen, bijvoorbeeld verspreidingsactiviteiten, monitoring en evaluatie van projecten en het verzamelen en analyseren van statistische gegevens. Maatregelen die gericht zijn op de commercialisering van producten, processen of diensten, marketingactiviteiten en verkoopbevordering zijn geen „begeleidende maatregelen”;

f) „voorbereidende maatregel”: maatregel ter voorbereiding van een katalysatoractie, zoals studies naar de technische, operationele of financiële uitvoerbaarheid en het testen van de uitrusting;

g) „consortium”: regeling waaronder ten minste twee ondernemingen samen een actie uitvoeren en de risico's daarvan dragen;

h) „onderneming”: entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van de entiteit en de wijze waarop zij wordt gefinancierd;

i) „aanvullende maatregel”: maatregel die nodig is om de doelstellingen van „modal-shiftacties” en „katalysatoracties” te verwezenlijken, maar daaraan ondergeschikt is;

j) „ton-kilometer”: het vervoer van één ton lading of het volumetrische equivalent daarvan over een afstand van één kilometer;

k) „nabijgelegen derde land”: elk land dat geen lidstaat van de Europese Unie is, of dat toetredingskandidaat is, en aan de Europese Unie grenst dan wel een kuststaat is van een aan de Europese Unie grenzende ingesloten of half-ingesloten zee.

Artikel 3

Werkingssfeer

1. Het Marco Polo-programma is van toepassing op modal-shiftacties, katalysatoracties en gemeenschappelijke leeracties:

a) die zich uitstrekken over het grondgebied van ten minste twee lidstaten, of

b) die zich uitstrekken over het grondgebied van ten minste één lidstaat en het grondgebied van een nabijgelegen derde land.

2. Wanneer een actie zich uitstrekt tot het grondgebied van een derde land, worden kosten die op het grondgebied van dat land ontstaan, niet door het programma gedekt, behalve in de in de leden 3 en 4 vermelde omstandigheden.

3. Het programma staat open voor deelname door landen die toetredingskandidaat zijn. Voor de deelname gelden de in de associatieovereenkomsten met deze landen gestelde voorwaarden, alsmede de regels die zijn vastgelegd in het besluit van de associatieraad voor ieder betrokken land.

4. Het programma staat ook open voor deelname door lidstaten van de EVA en de EER op basis van aanvullende kredieten en overeenkomstig de met deze landen af te spreken procedures.

▼B

HOOFDSTUK II

IN AANMERKING KOMENDE INDIENERS EN ACTIES

Artikel 4

In aanmerking komende indieners

1. Als algemene regel geldt dat projecten worden ingediend door een consortium van twee of meer ondernemingen die zijn gevestigd in ten minste twee verschillende lidstaten of in een lidstaat en een nabijgelegen derde land.

2. Ondernemingen die gevestigd zijn buiten de Gemeenschap en buiten een van de in artikel 3, leden 3 en 4, bedoelde deelnemende landen en die eventueel met het project geassocieerd zijn, kunnen in geen enkel geval in het kader van het programma een financiële bijdrage van de Gemeenschap ontvangen.

Artikel 5

Modal-shiftacties

1. Modal-shiftacties, eventueel inclusief de extra modal shift die ontstaat door de ontwikkeling van een bestaande dienst, komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

a) naar verwachting zal de modal-shiftactie leiden tot een feitelijke, belangrijke, meetbare en duurzame modal shift van het vrachtvervoer over de weg naar de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is;

b) volgens een realistisch ondernemingsplan is de modal-shiftactie als zodanig levensvatbaar nadat gedurende ten hoogste 36 maanden een financiële bijdrage van de Gemeenschap is verstrekt;

c) de modal-shiftactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

2. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties is beperkt tot een maximum van 30 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. Bijkomende infrastructuuruitgaven komen eveneens in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voorzover zij marginaal blijven, tot een maximum van 30 %. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

3. De in lid 2 bedoelde financiële bijstand van de Gemeenschap, die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal ton-kilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, de binnenvaart, het spoorvervoer of een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 1 EUR voor elke overheveling van 500 tkm vrachtvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan

▼B

aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.

Overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.

4. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden.

De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 38 maanden niet worden vernieuwd.

5. De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 250 miljoen tkm verwezenlijkte modal shift of, naar gelang van het indicatieve bedrag per euro subsidie, een bedrag van 500 000 EUR.

Artikel 6

Katalysatoracties

1. Katalysatoracties komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

a) volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de katalysatoractie binnen ten hoogste 48 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft;

b) de katalysatoractie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methodes, materieel, producten of verleende diensten;

c) naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart, het spoorvervoer of een combinatie van vervoerswijzen, waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is. Naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een vermindering van de congestie in het wegvervoer en niet tot een shift tussen korte vaart, binnenvaart en spoorvervoer;

d) voor de katalysatoractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;

e) de katalysatoractie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.

2. In het kader van de doelstellingen die zijn omschreven in het Witboek van de Commissie „Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen", moet met name aandacht worden geschonken aan katalysatoracties die nieuwe concepten, zoals dat van „snelwegen op zee", bevorderen.

Katalysatoracties op vervoersmarkten vinden bij voorkeur plaats op de trans-Europese netwerken zoals bedoeld in Beschikking nr. 1692/96/EG ([1]) of op de pan-Europese vervoerscorridors en -ruimtes.

([1]) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking gewijzigd bij Beschikking nr. 1346/2001/EG (PB L 185 van 6.7.2001, blz. 1).

▼B

3. De resultaten en methoden van katalysatoracties worden verspreid om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

4. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeien uit de actie, inclusief de voorbereidende maatregelen. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De uitgaven voor aanvullende maatregelen in verband met infrastructuurwerken die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie, komen eveneens in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voorzover zij marginaal blijven, tot een maximum van 35 %. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

5. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 50 maanden.

Na de beoogde maximumperiode van 50 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.

6. De politieke prioritaire doelstellingen die voor die acties in de selectieprocedure gelden, worden vastgesteld overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2.

De Commissie, bijgestaan door het comité opgericht overeenkomstig artikel 12, lid 1, kan de politieke prioritaire doelstellingen op gezette tijden opnieuw bezien.

7. De indicatieve minimale subsidiedrempel per katalysatoractie is 1,5 miljoen EUR.

Artikel 7

Gemeenschappelijke leeracties

1. Gemeenschappelijke leeracties komen in aanmerking voor financiering uit hoofde van het programma, mits is voldaan aan de volgende voorwaarden:

a) de actie leidt tot een verbetering van commerciële diensten op de markt en duurt ten hoogste 24 maanden;

b) de actie is innovatief op Europees niveau;

c) de actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad;

d) voor de gemeenschappelijke leeractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.

2. De resultaten en methoden van gemeenschappelijke leeracties worden verspreid om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

3. Financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties is beperkt tot een maximum van 50 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven

▼B

komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.

4. De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 26 maanden.

Na de beoogde maximumperiode van 26 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.

5. De politieke prioritaire doelstellingen die voor die acties in de selectieprocedure gelden worden vastgesteld overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2.

De Commissie kan, bijgestaan door het comité opgericht overeenkomstig artikel 12, lid 1, de politieke prioritaire doelstellingen op gezette tijden opnieuw bezien.

6. De indicatieve minimale subsidiedrempel per gemeenschappelijke leeractie is 250 000 EUR.

Artikel 8

Nadere voorschriften

De Commissie stelt, volgens de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure, nadere voorschriften vast betreffende de procedure voor de indiening en de selectie van de aanvraag, de uitvoering en de verspreiding van het project en betreffende de bijzondere voorwaarden inzake rapportage en toetsing waaraan de in het kader van het programma uitgevoerde acties moeten voldoen.

Artikel 9

Overheidssteun

Financiële bijstand van de Gemeenschap voor de in het programma omschreven acties sluit niet uit dat voor dezelfde actie overheidssteun of openbare middelen worden toegekend op nationaal, regionaal of lokaal niveau, voorzover zulks verenigbaar is met de in het Verdrag vastgestelde regeling inzake steunmaatregelen van de staat en binnen de voor de verschillende soorten van acties in respectievelijk artikel 5, lid 2, artikel 6, lid 4, en artikel 7, lid 3, gestelde grenzen.

HOOFDSTUK III

INDIENING EN SELECTIE VAN ACTIES

Artikel 10

Indiening van acties

Acties worden aan de Commissie voorgesteld overeenkomstig de ingevolge artikel 8 vastgestelde nadere voorschriften. Het voorstel bevat alle elementen waarover de Commissie moet beschikken om een selectie overeenkomstig artikel 11 te maken.

Artikel 11

Selectie van acties — Toekenning van financiële bijstand

De voorgestelde acties worden door de Commissie beoordeeld. De Commissie neemt een besluit over de toekenning van financiële bijstand in het kader van deze verordening, waarbij voor de selectie van de actie rekening wordt gehouden met de in artikel 1 genoemde doelstelling en de voorwaarden van artikel 5, 6 of 7, naar gelang van

▼B

hetgeen van toepassing is. Bij de selectie wordt rekening gehouden met de respectieve milieuverdiensten van de voorgestelde acties en de bijdrage daarvan tot de ontlasting van het wegennet. Dit besluit wordt genomen overeenkomstig de in artikel 12, lid 2, bedoelde procedure.

De Commissie stelt de begunstigden en de lidstaten in kennis van haar besluit.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 12

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 4, lid 3, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 13

▼M1

Financiering

Het financiële kader voor de uitvoering van het Marco Polo-programma voor de periode van 1 januari 2003 tot en met 31 december 2006 bedraagt 100 miljoen EUR.

▼B

De jaarlijkse kredieten worden binnen de grenzen van de financiële vooruitzichten door de begrotingsautoriteit goedgekeurd.

Artikel 14

Voorziening voor begeleidende maatregelen en evaluatie van het programma

Voor begeleidende maatregelen en onafhankelijke evaluatie van de uitvoering van de artikelen 5, 6 en 7 wordt ten hoogste 5 % van het budget waarin deze verordening voorziet, gereserveerd.

Artikel 15

Evaluatie

1. De Commissie informeert het comité ten minste eenmaal per jaar over de financiële uitvoering van het programma en de stand van alle uit het programma gefinancierde acties.

2. Uiterlijk op 31 december 2006 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een evaluatieverslag voor over de resultaten van het Marco Polo-programma in het licht van de doelstelling van dat programma, zo nodig vergezeld van een voorstel tot wijziging van deze verordening.

Artikel 16

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.