Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►**B** **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1382/2003**

av den 22 juli 2003

om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (”Marco Polo-programmet”)

(EGT L 196, 2.8.2003, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 788/2004 av den 21 april 2004	L 138	17	30.4.2004

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1382/2003

av den 22 juli 2003

om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (”Marco Polo-programmet”)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 80.2 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag ([1]),

med beaktande av Europeiska och ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ([2]),

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ([3]),

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ([4]), och

av följande skäl:

(1) Europeiska rådet deklarerade vid sitt möte i Göteborg den 15 och 16 juni 2001 att en central del i strategin för hållbar utveckling är att fördelningen mellan olika transportsätt måste ändras.

(2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med 50 % fram till 2010. Detta motsvarar en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 12 miljarder tonkilometer om året.

(3) I sin vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” föreslår kommissionen åtgärder avsedda att senast 2010 leda till att transportsättens marknadsandelar hamnar på den nivå som rådde 1998. Detta lägger grunden till en ändrad fördelning från 2010.

(4) Det bör inrättas ett program, nedan kallat ”Marco Polo-programmet” eller ”programmet”, i syfte att minska trafikstockningar och förbättra godstransportsystemets miljöprestanda i gemenskapen samt främja intermodalitet och på så sätt bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem. För att detta syfte skall kunna uppnås bör programmet gå ut på att stödja åtgärder inom sektorerna godstransport och logistik samt på andra marknader som skall beaktas. Dessa åtgärder bör bidra till att behålla fördelningen av gods mellan olika transportsätt på 1998 års nivåer genom att bidra till att den förväntade sammanlagda ökningen av den internationella godstrafiken på väg omställs till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt där vägtransportsträckorna är så korta som möjligt.

(5) Marco Polo-programmet kommer att innehålla tre åtgärdstyper: för det första trafikomställningsåtgärder, som bör vara inriktade på att under rådande marknadsförhållanden överföra så mycket godstrafik som möjligt från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, för det andra katalysatoråtgärder, som bör leda till en förändring av hur godstransport som inte går på väg genomförs i gemenskapen, och för det tredje åtgärder för gemensamt lärande, som bör höja kompetensen inom logistiksektorn och främja avancerade metoder och förfaranden för samarbete på godstransportmarknaden.

([1]) EGT C 126 E, 28.5.2002, s. 354.
([2]) EGT C 241, 7.10.2002, s. 37.
([3]) EGT C 278, 14.11.2002, s. 15.
([4]) Europaparlamentets yttrande av den 25 september 2002 (ännu ej offentliggjort i EUT), rådets gemensamma ståndpunkt av den 25 april 2003 (EUT C 153 E, 1.7.2003, s. 252) och Europaparlamentets beslut av den 3 juli 2003 (ännu ej offentliggjort i EUT).

▼B

(6) Åtgärderna måste inbegripa minst två länders territorium. Om dessa två länder är medlemsstater eller andra länder som deltar i Marco Polo-programmet i enlighet med villkoren i denna förordning kan de deltagande företagen få ersättning för sina kostnader genom programmet inom de gränser som anges i förordningen.

(7) För att åtgärdernas europeiska dimension skall kunna återspeglas, bör samarbete mellan företag som är etablerade i olika länder uppmuntras i form av konsortier som lägger fram åtgärdsförslag.

(8) Sökandena bör kunna lägga fram förslag, nya eller i förekommande fall redan befintliga, som bäst motsvarar de aktuella marknadskraven. Godtagbara förslag bör inte förkastas genom en överdrivet stelbent definition av rimliga åtgärder. Den flexibilitet som kommissionen, med bistånd av den kommitté som upprättas genom artikel 12.1, givits för urval av förslag bör särskilt få till följd att effektiva förslag som ligger på ett belopp under de vägledande minimitrösklarna för subventioner kan erhålla ekonomiskt gemenskapsstöd.

(9) Det kan finnas fall där utvecklingen av en befintlig tjänst kan medföra likvärdiga eller större fördelar, såvitt avser ytterligare trafikomställning, kvalitet, miljö och hållbarhet, jämfört med dem som uppkommer genom startandet av en ny tjänst som medför avsevärda utgifter.

(10) För att startstöd till trafikomställningsåtgärder skall vara öppet, objektivt och tydligt begränsat bör det bygga på kostnadsbesparingar för samhället genom användning av närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt i stället för enbart vägtransporter. Därför har kommissionen inrättat ett vägledande ekonomiskt stöd på 1 euro för varje omställning av 500 tonkilometer vägtransport.

(11) Med hänsyn till den vikt som tillerkänns frågan om internalisering av yttre kostnader, särskilt miljömässiga, både i vitboken med titeln ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” och i slutsatserna från Europeiska rådet i Göteborg, och till det faktum att transportmarknaden är under stark utveckling, bör det vara möjligt att beakta det framtida arbetet med att utveckla metoder för att internalisera de yttre kostnaderna, regelbundet bedöma utvecklingen av differentialerna för de yttre kostnaderna och i förekommande fall i enlighet med detta föreslå en ändring av riktvärdet för det ekonomiska stödet.

(12) För att projekten skall få efterföljare och publicitet, och för att öppenhet och insyn skall kunna garanteras, bör resultaten av katalysatoråtgärder och samarbetsåtgärder spridas i tillräcklig utsträckning.

(13) Det är viktigt att under både urvalsprocess och hela projektgenomförandet se till att projekten verkligen bidrar till den gemensamma transportpolitiken, och inte leder till någon oacceptabel snedvridning av konkurrensen. Kommissionen bör därför utvärdera förordningens genomförande. Kommissionen bör senast den 31 december 2006 lägga fram en rapport om Marco Polo-programmets resultat. Vid behov kan kommissionen samtidigt föreslå ändringar av denna förordning.

(14) Eftersom målet för Marco Polo-programmet inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av programmets omfattning bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(15) De åtgärder som är nödvändiga för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den

▼B

28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ([1]).

(16) Ett referensbelopp enligt punkt 33 i det interinstitutionella avtalet av den 6 maj 1999 mellan Europaparlamentet, rådet och kommissionen om budgetdisciplin och förbättring av budgetförfarandet har införts i denna förordning för hela den tid programmet pågår, utan att detta påverkar budgetmyndighetens befogenheter enligt fördraget.

(17) För att denna förordning på snabbast möjliga sätt skall kunna börja tillämpas som grund för utdelning av stöd bör förordningen träda i kraft så snart som möjligt efter det att den antas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

SYFTE, DEFINITIONER OCH RÄCKVIDD

Artikel 1

Syfte

Genom denna förordning inrättas ett heltäckande finansieringsinstrument, nedan kallat ”Marco Polo-programmet” eller ”programmet”, i syfte att minska trafikstockningar och öka transportsystemets miljöprestanda samt främja intermodala transporter och på så sätt bidra till ett effektivt och hållbart transportsystem för perioden 1 januari 2003–31 december 2010, för att vid programmets slut uppnå att den förväntade årliga sammanlagda ökningen av de internationella godstransporterna på väg, uttryckt i tonkilometer, har omställts till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt, där vägtransporterna är så korta som möjligt.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *åtgärd*: ett projekt som gäller logistikmarknaden, genomfört av företag, och som bidrar till att minska trafikstockningarna i systemet för godstransporter på väg och/eller till att förbättra transportsystemets miljöprestanda genom optimerade transporter till och från intermodala transportkedjor inom medlemsstaternas territorium.

b) *trafikomställningsåtgärd*: en åtgärd som direkt och omedelbart överför godstrafik från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt, där vägtransporterna är så korta som möjligt, och som inte är en katalysatoråtgärd.

c) *katalysatoråtgärd*: en innovativ åtgärd inriktad på att komma till rätta med betydande strukturella hinder på godstransportmarknaden vilka hindrar marknaderna från att fungera väl eller hämmar närsjöfartens, järnvägens och de inre vattenvägarnas konkurrenskraft, och/eller hindrar transportkedjor där dessa transportsätt ingår från att fungera väl. Vid tillämpningen av denna definition betyder strukturella handelshinder faktiska hinder för godstransportkedjans funktion, dock inte lagstiftning eller tillfälliga hinder.

d) *åtgärd för gemensamt lärande*: en åtgärd inriktad på att förbättra samarbetet för att strukturellt optimera arbetsmetoder och förfaranden i godstransportkedjan, med beaktande av logistikens behov.

e) *kompletterande åtgärd*: en åtgärd som förbereder eller stöder en pågående eller kommande åtgärd, t.ex. informations- eller resultatspridning, projektövervakning, utvärdering eller insamlande och analys av statistik. Åtgärder som gäller saluföring av produkter,

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

▼B

processer eller tjänster, marknadsföring eller säljstöd räknas inte som kompletterande åtgärder.

f) *förberedande åtgärd*: en åtgärd som förbereder en katalysatoråtgärd, såsom studier av teknisk, operativ eller finansiell genomförbarhet samt tester av utrustning.

g) *konsortium*: en sammanslutning varigenom minst två företag ingått ett avtal om att gemensamt och med delat ansvar genomföra en åtgärd.

h) *företag*: en inrättning som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett rättslig form och finansieringsform.

i) *kringverksamhet*: en underordnad verksamhet som är nödvändig för att målen för en trafikomställningsåtgärd eller en katalysatoråtgärd skall kunna uppnås.

j) *tonkilometer*: transport av ett ton gods, eller dess volymekvivalent, över en sträcka av en kilometer.

k) *närbeläget tredje land*: varje stat som inte är medlem i Europeiska unionen eller kandidatland för anslutning till Europeiska unionen som har en gemensam gräns med Europeiska unionen eller har kust mot ett innanhav eller innanhav med få utlopp som gränsar till Europeiska unionen.

Artikel 3

Räckvidd

1. Marco Polo-programmet skall omfatta trafikomställningsåtgärder, katalysatoråtgärder och åtgärder för gemensamt lärande som

a) inbegriper minst två medlemsstaters territorium, eller

b) inbegriper minst en medlemsstats och ett närbeläget tredje lands territorium.

2. När en åtgärd inbegriper ett tredje lands territorium, skall de kostnader som uppstår i det landets territorium inte täckas av programmet, utom i de fall som anges i punkterna 3 och 4.

3. Programmet skall vara öppet för kandidatländer. Deltagandet skall ske enligt de villkor som anges i respektive lands associeringsavtal och på grundval av bestämmelserna i associeringsrådens beslut för respektive land.

4. Programmet skall också vara öppet för EFTA-länder och EES-länder i mån av tillgång på extra medel och i enlighet med förfaranden som skall överenskommas med respektive land.

KAPITEL II

SÖKANDE OCH ÅTGÄRDER SOM KAN KOMMA I FRÅGA

Artikel 4

Sökande som kan komma i fråga

1. Som regel skall projektförslagen lämnas in av konsortier bestående av minst två företag etablerade i minst två olika medlemsstater eller i minst en medlemsstat och ett närbeläget tredje land.

2. Företag etablerade utanför gemenskapen och utanför de deltagande länder som avses i artikel 3.3 och 3.4 och som eventuellt kan vara associerade till projektet får inte i något fall erhålla gemenskapsfinansiering enligt programmet.

Artikel 5

Trafikomställningsåtgärder

1. Trafikomställningsåtgärder, däri eventuellt inbegripet den ytterligare trafikomställning som uppstår genom att en befintlig tjänst

▼B

utvecklas, skall vara berättigade till stöd enligt programmet om följande villkor är uppfyllda:

a) Trafikomställningsåtgärden skall förväntas leda till en faktisk, betydande, mätbar och hållbar godstrafikomställning från vägtransport till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt.

b) En realistisk verksamhetsplan skall visa att trafikomställningsåtgärden är ekonomiskt lönsam av egen kraft efter högst 36 månaders gemenskapsfinansiering.

c) Trafikomställningsåtgärden får inte leda till en snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av dessa, på ett sätt som strider mot gemensamma intressen.

d) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivt och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.

2. Ekonomiskt gemenskapsstöd till trafikomställningsåtgärder får uppgå till högst 30 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter, om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. Utgifter för kringliggande infrastruktur skall likaså vara berättigade till ekonomiskt gemenskapsstöd, i den mån de är marginella, upp till högst 30 %. Utgifter som uppstår från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet skall vara berättigade till ekonomiskt gemenskapsstöd, förutsatt att ett slutligt godkännande av gemenskapsfinansiering lämnas. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.

3. Det ekonomiska gemenskapsstöd som avses i punkt 2, fastställt av kommissionen på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller till en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt, skall till en början vara 1 euro per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till förslagets kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.

I enlighet med förfarandet i artikel 12.2 får kommissionen, med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen skall grundas på har utvecklats och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.

4. Det ekonomiska gemenskapsstödet till trafikomställningsåtgärder skall delas ut på grundval av stödkontrakt. Dessa kontrakt skall som regel ha en längsta löptid på 38 månader.

Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 38 månader.

5. Den vägledande miniminivån för stödbelopp för en trafikomställningsåtgärd skall motsvara 250 miljoner tonkilometer genomförd trafikomställning eller, i förhållande till det vägledande beloppet för stödsumman i euro, ett belopp på 500 000 euro.

Artikel 6

Katalysatoråtgärder

1. Katalysatoråtgärder skall vara berättigade till stöd enligt programmet om följande villkor är uppfyllda:

a) En realistisk verksamhetsplan skall visa att katalysatoråtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 48 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.

▼B

b) Katalysatoråtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter eller tjänster.

c) Katalysatoråtgärden skall förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar godstrafikomställning från vägtransport till närsjöfart, järnväg, inre vattenvägar eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt. Katalysatoråtgärden skall förväntas leda till minskade trafikstockningar vid vägtransporter och inte till en omställning mellan närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar.

d) Det skall finnas en realistisk plan för katalysatoråtgärden med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.

e) Katalysatoråtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av dessa, på ett sätt som strider mot gemensamma intressen.

f) När en åtgärd förutsätter tjänster från utomstående som inte ingår i konsortiet, skall sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivt och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.

2. Inom ramen för de målsättningar som anges i kommissionens vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” skall de katalysatoråtgärder som avser nya koncept, t.ex. höghastighetsleder till sjöss, ägnas särskild uppmärksamhet.

Katalysatoråtgärder på transportmarknaderna bör helst avse de transeuropeiska nät som avses i beslut nr 1692/96/EG ([1]) eller de paneuropeiska transportkorridorerna och transportzonerna.

3. Katalysatoråtgärdens resultat och metoder skall spridas i syfte att bidra till syftet med denna förordning.

4. Det ekonomiska gemenskapsstödet till katalysatoråtgärder får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås och som uppstått på grund av denna, inbegripet de förberedande åtgärderna. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter, om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De utgifter för kringverksamhet i samband med infrastrukturarbete som är nödvändiga för att åtgärdens mål skall uppnås, skall också vara berättigade till ekonomiskt gemenskapsstöd upp till 35 %, i den mån de är marginella. Utgifter som uppstår från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet skall vara berättigade till gemenskapsstöd, förutsatt att ett slutgiltigt godkännande av gemenskapsfinansiering lämnas. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.

5. Det ekonomiska gemenskapsstödet till katalysatoråtgärder skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Dessa kontrakt skall som regel ha en längsta löptid på 50 månader.

Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 50 månader.

6. De politiska prioriteringar som kommer att beaktas under urvalsförfarandet för sådana åtgärder skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Kommissionen får, med bistånd av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 12.1, periodiskt revidera de politiska prioriteringarna.

7. Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd skall vara 1,5 miljoner euro.

([1]) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1. Beslutet senast ändrat genom beslut nr 1346/2001/EG (EGT L 185, 6.7.2001, s. 1).

▼B

Artikel 7

Åtgärder för gemensamt lärande

1. Åtgärder för gemensamt lärande skall vara berättigade till stöd enligt programmet om följande villkor är uppfyllda:

a) Åtgärden skall leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre och ha en varaktighet på högst 24 månader.

b) Åtgärden skall vara innovativ på europeisk nivå.

c) Åtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de berörda marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av dessa, på ett sätt som strider mot gemensamma intressen.

d) Det skall finnas en realistisk plan för åtgärder för gemensamt lärande med konkreta etappmål för hur målen skall uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.

2. Resultat och metoder i samband med åtgärderna för gemensamt lärande skall spridas i syfte att bidra till att målen i denna förordning uppnås.

3. Ekonomiskt gemenskapsstöd till åtgärder för gemensamt lärande får uppgå till högst 50 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärderna skall uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd skall betalas ut för sådana utgifter, om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. Utgifter som uppstår från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet skall vara berättigade till ekonomiskt gemenskapsstöd, förutsatt att ett slutgiltigt godkännande av gemenskapsfinansiering lämnas. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom skall vara underställt skyldigheten att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.

4. Det ekonomiska gemenskapsstödet till åtgärderna för gemensamt lärande skall delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Dessa kontrakt skall som regel ha en längsta löptid på 26 månader.

Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskriva maximiperioden på 26 månader.

5. De politiska prioriteringar som kommer att beaktas under urvalsförfarandet för sådana åtgärder skall fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Kommissionen får, med bistånd av den kommitté som inrättas i enlighet med artikel 12.1, periodiskt revidera de politiska prioriteringarna.

6. Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för gemensamt lärande skall vara 250 000 euro.

Artikel 8

Närmare bestämmelser

Kommissionen skall i enlighet med förfarandet i artikel 12.2 utfärda närmare bestämmelser om inlämning av ansökningar, urval, genomförande, spridning samt särskilda krav på utformning av rapporter och kontroller såvitt avser de åtgärder som genomförs enligt programmet.

Artikel 9

Statligt stöd

Europeiskt gemenskapsstöd till de åtgärder som fastställs i programmet utesluter inte att samma åtgärd tilldelas medel genom offentligt stöd på nationell, regional eller lokal nivå, om detta stöd är förenligt med systemet för statligt stöd enligt fördraget och tilldelas inom de gränser som fastställs för varje typ av åtgärd i artiklarna 5.2, 6.4 respektive 7.3.

▼B

KAPITEL III

INLÄMNING OCH URVAL AV ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Artikel 10

Inlämning av åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag skall lämnas in till kommissionen på det sätt som anges i de närmare bestämmelser som utfärdats i enlighet med artikel 8. Åtgärdsförslaget skall innehålla alla de upplysningar som kommissionen behöver för att kunna göra ett urval i enlighet med artikel 11.

Artikel 11

Åtgärdsurval och beviljande av ekonomiskt stöd

Inlämnade åtgärdsförslag skall bedömas av kommissionen. Kommissionen skall besluta vilka åtgärder som skall beviljas ekonomiskt stöd enligt denna förordning, och därvid beakta det i artikel 1 uppställda syftet och de villkor som anges i artiklarna 5, 6 eller 7. Vid urvalet skall kommissionen vidare beakta åtgärdsförslagets fördelar i miljöhänseende, och i vilken utsträckning det bidrar till att minska vägtrafikstockningarna. Beslutet skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 12.2.

Kommissionen skall underrätta stödmottagarna och medlemsstaterna om sitt beslut.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 12

Kommitté

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 4 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 4.3 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

Artikel 13

▼M1

Finansiering

Finansieringsramen för genomförandet av programmet Marco Polo under perioden 1 januari 2003-31 december 2006 skall vara 100 miljoner euro.

▼B

De årliga anslagen kommer att anslås av budgetmyndigheten inom ramen för budgetplanen.

Artikel 14

Anslag till kompletterande åtgärder och utvärdering av programmet

Högst 5 % av den budget som anges i denna förordning skall anslås till kompletterande åtgärder och oberoende utvärdering av tillämpningen av artiklarna 5, 6 och 7.

▼B

Artikel 15

Utvärdering

1. Kommissionen skall informera kommittén åtminstone en gång per år om programmets finansiella genomförande och avlägga en lägesrapport för alla åtgärder som finansieras genom programmet.

2. Med beaktande av Marco-Polo-programmets syfte skall kommissionen senast den 31 december 2006 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén lägga fram en utvärderingsrapport om programmets resultat, vid behov åtföljd av ett förslag till ändring av denna förordning.

Artikel 16

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.