Neuvoston 25 päivänä huhtikuuta 2003 vahvistama

YHTEINEN KANTA (EY) N:o 37/2003

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o. . ./2003 antamiseksi yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo-ohjelma)

(2003/C 153 E/03)

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, 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.

---

[1] EYVL C 126, 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 ja Euroopan parlamentin päätös, tehty . . . (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

(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.

(15) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi 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;

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

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 rakenteelliseen 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 EFTA:n 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.

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 euroa.

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.

Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 50 kuukauden enimmäisajan jälkeen.

([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).

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 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

Talousarvio

Rahoituspuitteet Marco Polo-ohjelman toteuttamiseksi 1 päivästä tammikuuta 2003 31 päivään joulukuuta 2006 ovat 75 miljoonaa euroa.

Budjettivallan käyttäjä myöntää vuotuiset määrärahat rahoitusnäkymien rajoissa.

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.

Tehty . . .

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

NEUVOSTON PERUSTELUT

I. JOHDANTO

Neuvosto pääsi 5.12.2002 yhteispäätösmenettelyn puitteissa (EY:n perustamissopimuksen 251 artikla) poliittiseen yhteisymmärrykseen ehdotuksesta asetukseksi yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma) ([1]). Neuvosto vahvisti yhteisen kantansa 25.4.2003 lingvistijuristien viimeisteltyä tekstin.

Kannassaan neuvosto otti huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä 25.9.2002 ([2]) hyväksytyn lausunnon sekä Euroopan talous- ja sosiaalikomitean ([3]) ja alueiden komitean ([4]) lausunnot.

Asetuksen tarkoituksena on perustaa rahoitusväline, jonka avulla tavarankuljetusta siirrettäisiin maantieltä muille kuljetusmuodoille – lyhyen matkan meriliikenteelle, rautatieliikenteelle ja sisävesiliikenteelle – maantieverkoston ruuhkautumisen vähentämiseksi ja kuljetusmuotojen yhteensopivuuden parantamiseksi ja näin ollen kuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi.

Ohjelman perustana on PACT-ohjelmasta (yhdistettyjen kuljetusten kokeiluhankkeet, 1997–2001) saatujen kokemusten arviointi, ja käytännössä ohjelmalla on tarkoitus siirtää vuoteen 2010 mennessä ennakoitu maanteiden tavaraliikenteen kasvu (12 miljardia tonnikilometriä vuodessa) muille kuljetusmuodoille ja säilyttää siten eri kuljetusmuotojen välinen jakauma vuoden 1998 tasolla.

Marco Polo -ohjelmalla ehdotetaan rahoitettavan kolmenlaisia toimia:

— *liikennemuotosiirtymään liittyvät toimet,* joilla on tarkoitus siirtää välittömästi osa kuljetuksista maantieltä muille kuljetusmuodoille tukemalla käynnistysvaiheessa muun kuin maantieliikenteen uusia tavarankuljetuspalveluja

— *katalyyttiset toimet,* jotka koskevat innovatiivisia hankkeita markkinoiden rakenteellisten puutteiden korjaamiseksi

— *yhteiset oppimistoimet,* joiden tavoitteena on edistää yhteistyötä ja tietotaitoa tavaraliikenteen logistiikkamarkkinoiden toimijoiden välillä alan ympäristönsuojelun tason parantamiseksi.

II. YHTEISEN KANNAN ANALYYSI

Neuvosto on Euroopan parlamentin tapaan huolissaan maantieverkoston lisääntyvästä ruuhkautumisesta ja yleisemmin ottaen kuljetusjärjestelmän ympäristövaikutuksista. Neuvosto katsoo näin ollen, että on tarpeen luoda ohjelma, jonka tarkoituksena on edistää intermodaalista liikennettä tukemalla kaupallisia toimia tavarakuljetusten siirtämiseksi maanteiltä lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen.

Neuvosto pitää erittäin tärkeänä ohjelman eurooppalaista ulottuvuutta. Se kannattaa näin ollen periaatetta, jonka mukaan kaikki ehdokasmaat, EFTA-maat ja ETA-maat voivat osallistua ohjelmaan. Neuvosto tukee myös ohjelman ulottamista koskemaan myös lähellä sijaitsevan kolmannen maan aluetta yhteisen kannan määritelmän mukaisesti. Yhteisessä kannassa asiaa korostetaan edelleen ja todetaan, että eri maihin sijoittautuneita yrityksiä olisi kannustettava yhteistyöhön yhteenliittymänä, joka esittää toimintasuunnitelman.

([1]) Komissio antoi ehdotuksensa 4.2.2002 (EYVL C 126 E, 28.5.2002, s. 354).

([2]) Asiak. 12096/02 CODEC 1112 MAR 117 TRANS 230 ENV 490 (ei vielä julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä).

([3]) EYVL C 241, 7.10.2002, s. 37.

([4]) EYVL C 278, 14.11.2002, s. 15.

Neuvoston mielestä ohjelmaa olisi hallinnoitava joustavasti, jotta sen tavoitteet saavutettaisiin, ja hankkeiden laadun olisi oltava ensisijainen kriteeri yhteisön rahoitustukea myönnettäessä. Tästä syystä neuvosto katsoo, että vähimmäisraja-arvot olisi asetettava niin alas, että tehokkaat pienimuotoiset hankkeet ja pienet yritykset eivät jää tuen ulkopuolelle. Lisäksi yhteisessä kannassa annetaan mahdollisuus hallinnoida vähimmäisraja-arvoja niin, että tukikelpoisten hankkeiden määritelmä ei muodostu niin ahtaaksi, ettei tukea uskalleta hakea arvokkaille hankkeille tai että ne jäävät tuen ulkopuolelle. Samoin neuvosto katsoo, että olisi voitava tukea nykyisten palvelujen kehittämistä edellyttäen, että siitä saatava hyöty on liikennemuodon lisäsiirtymän ja ympäristövaikutusten kannalta yhtä suuri kuin kokonaan uuden palvelun aloittamisesta. Lisäksi neuvosto edellyttää, että tukikelpoisilla hankkeilla on merkittäviä (liikennemuotosiirtymään liittyvien toimien osalta) ja mitattavissa olevia (liikennemuotosiirtymään liittyvien toimien ja katalyyttisten toimien osalta) vaikutuksia.

Kokonaisrahoituspuitteiden osalta neuvosto pitää suotavana, että talousarvion kattama ajanjakso rajoittuu yleisten rahoitusnäkymien käsittämiin vuosiin 2002–2006. Viisivuotista talousarviokautta (2003–2007) on näin ollen muutettu ja kokonaisrahoitusohje mukautettu sen mukaisesti.

Liikennemuotosiirtymään liittyviin toimiin myönnettävän rahoitustuen laskentaperusteen osalta neuvosto katsoo, ettei ole aihetta mainita erikseen ulkoisten kulujen säästöjä erityisesti siksi, että kyseisten kulujen sisällyttämiselle hintoihin ei vielä ole olemassa yhteisesti hyväksyttyä menetelmää. Sen sijaan yhteisessä kannassa viitataan komission alun perin määrittelemään rahoitustuen ohjeelliseen määrään, joka on yksi euro jokaisesta maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymästä. Neuvosto katsoo kuitenkin, että rahoitustuen ohjeelliseen määrään voitaisiin tulevaisuudessa ehdottaa tarkistuksia ulkoisten kulujen erojen säännöllisen arvioinnin sekä niiden tulosten perusteella, joita mahdollisesti saadaan kehitettäessä menetelmiä ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin. Yhteisessä kannassa korostetaan lisäksi, että ohjelman hallinnoinnissa tarvittavaa joustavuutta silmällä pitäen kyseistä ohjeellista määrää voitaisiin mukauttaa kunkin esitellyn hankkeen laadun ja ympäristövaikutusten perusteella.

Neuvostonkin mielestä ohjelmaa olisi pidettävä markkinalähtöisenä välineenä ja se katsoo, että tuen myöntäminen ei saa aiheuttaa riskiä kilpailun vääristymisestä siinä määrin, että siitä on haittaa yhteiselle edulle. Näin ollen yhteisessä kannassa on asianomaisia markkinoita koskevan viittauksen lisäksi selkeä mainittu, ettei maantieliikenteelle vaihtoehtoisten kuljetusmuotojen välillä ja minkään muodon sisällä saa aiheutua kilpailun vääristymistä. Yhteisessä kannassa mainitaan myös, että ohjelman puitteissa yhteisön rahoitustukea saavien toimien mahdollisen valtiontuen on oltava valtiontukea koskevien yhteisön yleisten sääntöjen mukaista eikä se saa ylittää kussakin toimiluokassa asetettuja rajoja. Lisäksi on otettu mukaan säännös siitä, että kun johonkin toimeen kuuluu kolmansia osapuolia, jotka eivät kuulu asianomaiseen yhteenliittymään, hakijan on todistettava, että palvelun tarjoaja on valittu avoimella, objektiivisella ja syrjimättömällä menettelyllä.

Neuvosto pitää asianmukaisena sitä, että täydentävät infrastruktuurimenot kuuluvat tukikelpoisiin kuluihin. Jotta kuitenkin varmistettaisiin ohjelman perustavoitteet, yhteisessä kannassa säädetään siitä, että kyseisten kulujen on oltava sekä marginaalisia että välttämättömiä toimen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Komissiota hankkeen hallinnoinnissa avustavaa komiteaa koskevien menettelyjen osalta neuvosto katsoo, että ottaen huomioon komitean tehtävien suuren määrän, niiden täyttäminen onnistuu parhaiten menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa koskevissa säännöissä olevan hallintokomiteamenettelyn mukaisesti.

III. **TARKISTUKSET**

Neuvosto hyväksyy Euroopan parlamentin ehdotuksen ensimmäisessä käsittelyssä esittämät näkökannat. Tämän yhteisymmärryksen osoituksena neuvoston yhteiseen kantaan on sisällytetty joitakin parlamentin ehdottamia tarkistuksia sellaisenaan, kun taas toisissa kohdissa on otettu huomioon parlamentin lausunnon keskeinen asiasisältö.

— Neuvosto yhtyy parlamentin näkemykseen siitä, että intermodaalisuuden edistäminen olisi nimenomaisesti mainittava ohjelman perustavoitteena, ja se on lisännyt parlamentin ehdottaman sanamuodon yhteiseen kantaan (johdanto-osan 4 kappale, 1 artikla ja 2 artiklan a alakohta). Samoin yhteiseen kantaan on lisätty maininta tavoitteesta vähentää liikenteen ruuhkautumista (johdanto-osan 4 kappale).

— Täysin parlamentin lausunnon mukaisesti neuvosto vähensi kullekin kolmelle toimityypille annettavan tuen ohjeellista vähimmäisraja-arvoa puoleen komission ehdottamista määristä. Neuvosto ei kuitenkaan katso olevan tarpeen lisätä uutta erityisen alhaista vähimmäisraja-arvoa liikennemuotosiirtymään liittyville toimille, joilla laajennetaan olemassa olevia palveluja; se katsoo, että muissa tarkistuksissa, jotka neuvosto sisällytti tarvittavan joustovaran varmistamiseksi toimien valinnassa (johdanto-osan 9 kappaleessa, 5 artiklan 1 kohdassa ja 5 artiklan 3 kohdassa), otetaan asianmukaisesti huomioon parlamentin huolenaiheet tältä osin.

— Neuvosto yhtyy parlamentin näkemykseen, jonka mukaan ohjelmasta annettavaa rahoitustukea koskevan hakemuksen jättöpäivästä alkaen syntyneiden kulujen korvaaminen riippuu yhteisön rahoituksen lopullisesta hyväksymisestä kyseiselle hankkeelle. Vastaavat parlamentin lausunnon mukaiset tekstimuutokset on lisätty yhteiseen kantaan (5 artiklan 2 kohta, 6 artiklan 4 kohta ja 7 artiklan 3 kohta).

— Katalyyttisten toimien (6 artiklan 1 kohdan c alakohta) osalta yhteisessä kannassa on otettu huomioon neuvoston yhteisymmärrys parlamentin kanssa siitä, että on asianmukaista mainita selkeästi ohjelman tavoitteena olevan myös maanteiden ruuhkautumisen vähentämisen.

— Parlamentin tavoin neuvosto katsoo, ettei ohjelman tulisi johtaa siirtymiseen yhdestä maantieliikenteelle vaihtoehtoisesta kuljetusmuodosta toiseen. Tämä periaate on nimenomaisesti mainittu kyseisiä kolmea toimea koskevissa yhteisen kannan säännöksissä (5 artiklan 1 kohdan c alakohta, 6 artiklan 1 kohdan e alakohta ja 7 artiklan 1 kohdan c alakohta).

— Neuvosto uskoo, että siirtymistä maantieliikenteestä eri liikennemuotojen yhdistelmään olisi edistettävä myös niissä tapauksissa, joissa maantieliikenne on osa tätä yhdistelmää. Tieosuuksien olisi kuitenkin, kuten yhteisen kannan tekstissä on useissa kohdin nimenomaan korostettu, oltava mahdollisimman lyhyitä (johdanto-osan 4 kappale, 1 artikla, 2 a artikla, 5 artiklan 1 kohdan a alakohta, 6 artiklan 1 kohdan c alakohta).

— Lopuksi neuvosto yhtyy parlamentin lausuntoon siitä, että arviointimenettelyjen olisi mahdollistettava myös ohjelman täytäntöönpanon tehokas seuranta ja mahdollisimman hyvät jälkitoimet, talousarvion toteuttaminen mukaan lukien. Tätä varten yhteisessä kannassa velvoitetaan komissio tiedottamaan ohjelman hallintokomitealle säännöllisesti ohjelman taloudellisesta toteutuksesta ja antamaan kaikista rahoitetuista hankkeista tilannetiedot (14 artikla).

Yhteisessä kannassa tehdään lisäksi joitakin pienehköjä muutoksia ja selvennyksiä komission ehdotukseen tämän asiakirjan II osassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti. Ne koskevat muun muassa asetusehdotuksen tavoitteen muotoilua, määritelmiä, ehtoja, joilla rahoitustuen myöntämistä säännellään, katalyyttisten toimien painopisteitä ja toimien tulosten levittämistä.