

2006. május 17., szerda

1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot, vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

#### P6\_TC1-COD(2004)0157

**Az Európai Parlament álláspontja amely első olvasatban 2006. május 17-én került elfogadásra az árufuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról („Marco Polo II.”) és az 1382/2003/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló .../2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására tekintettel**

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottsága véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A közös közlekedési politikáról 2001 szeptemberében kiadott bizottsági fehér könyv a kiegyensúlyozott közlekedési rendszer kialakításának gyakorlati és hatékony módjaként az intermodalitás kifejlesztését hangsúlyozza, és e stratégia kulcsfontosságú elemeként egyaránt javasolja mind a tengeri gyorsforgalmi utak, azaz jó minőségű, integrált, intermodális tengeri opciók kialakítását, mind pedig a vasúti forgalom és a belvízi hajózás intenzívebb kihasználását. Az Európai Tanács 2001. június 15-én és 16-án Göteborgban tartott ülésén a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé nyilvánította az egyes közlekedési módok közötti arányok újbóli kiegyensúlyozását. Továbbá 2002. március 15-én és 16-án Barcelonában tartott ülésén az Európai Tanács hangsúlyozta a több régióban – kiemelve az Alpok, a Pireneusok és a Balti-tenger régióját – meglévő szűk közlekedési keresztmetszeteknél tapasztalható túlterheltség csökkentésének szükségességét, – jelezve, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak útvonala szerves és fontos része a transzeurópai közlekedési hálózatnak. Az intermodalitás további fejlesztésének központi eszköze egy olyan, piaci ösztönzésű finanszírozási program, amelynek a tengeri gyorsforgalmi utak létrehozását, valamint a vasúti forgalom és a belvízi hajózás fejlesztését külön támogatnia kell, biztosítva többek között a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősödését.
- (2) Ha nem kerül sor határozott intézkedésre, az európai közúti teherszállítás 2013-ig mintegy 60 %-kal nő. Ennek hatására a nemzetközi közúti áruszállítás volumene 2007 és 2013 között az Európai Unió 25 tagállamát tekintve évente mintegy 20,5 milliárd tonnakilométerrel növekedne, negatív következményekkel a közúti infrastruktúra többletköltségei, a balesetek, a túlterheltség, a helyi és globális környezetszennyezés, az ellátási lánc, valamint a logisztikai rendszerek megbízhatósága, valamint a környezeti károk vonatkozásában.

<sup>(1)</sup> HL C 234., 2005.9.22., 19. o.

<sup>(2)</sup> A ...-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2006. május 17-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács ...-i határozata.

**2006. május 17., szerda**

- (3) Annak érdekében, hogy a közúti szállítás ilyen mértékű növekedésével meg lehessen birkózni, a rövid távú tengeri hajózást, a vasutat és a belvízi hajózást a mainál nagyobb mértékben kell alkalmazni, és a közutak zsúfoltságának csökkentése érdekében ösztönözni kell a közlekedési és logisztikai ágazat további, nagyhatású kezdeményezéseit, például a vasúti járművek műszaki újításait is.
- (4) Az árufuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról („Marco Polo program”) szóló, 2003. július 22-i 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> által létrehozott programot ezért a nemzetközi közúti szállítások tényleges csökkentését célzó új akciókkal kell megerősíteni. A Bizottság ezért egy erőteljesebb programra (a továbbiakban: „Marco Polo II. program” vagy „a program”) tesz javaslatot a Közösségen belül az intermodalitás megerősítése, a közutak túlterheltségének csökkentése, valamint az árufuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavítása érdekében. E cél érdekében a programnak támogatnia kell az áruszállítást, a logisztika és a többi, kapcsolódó piac területén végrehajtandó akciókat, különös tekintettel a kis- és közép vállalkozások (KKV-k) szükségleteire. Segítenie kell áttekinteni legalább a nemzetközi közúti teherszállítás várható összesített növekedési volumenét – de ha lehet, ennél nagyobb részt – a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve e szállítási módok valamely olyan kombinációjára, amelyben a közúti szállítás a lehető legrövidebb. Az 1382/2003/EK rendelet alapján létrehozott Marco Polo program helyébe ezért új programnak kell lépnie.
- (5) A Marco Polo II. program különféle akciókat foglal magába, melyeknek hozzá kell járulniuk a mérhető és fenntartható forgalmi eltereléshez, és az intermodális piacon belüli jobb együttműködéshez. Továbbá a Marco Polo II. programnak a nemzetközi közúti áruszállítás tényleges csökkenéséhez is hozzá kell járulnia.
- (6) A Marco Polo II. program keretében finanszírozott akcióknak földrajzi szempontból nemzetközi jellegűnek kell lenniük. Az akciók európai dimenziójának tükrözése érdekében a projekteket különböző országokban létrehozott vállalkozásoknak, konzorcium formájában kell benyújtaniuk. Közjogi intézmények, a rájuk vonatkozó nemzeti joggal összhangban, részt vehetnek ilyen konzorciumban, amennyiben gazdasági tevékenységet folytatnak.
- (7) A pályázóknak a jelenlegi piaci igényeknek a leginkább megfelelő új, vagy adott esetben már létező projekteket kell benyújtaniuk. A támogatható intézkedések túlzottan merev meghatározásával nem szabad elriasztani a megfelelő projekteket, különösen azokat nem, amelyek figyelembe veszik a KKV-k szükségleteit.
- (8) Előfordulhatnak olyan esetek, amikor valamely létező szolgáltatás továbbfejlesztésének hasznai a további forgalmi elterelés, a minőség, a környezet és az életképesség előnyei szemszögéből legalábbis felérnek valamely, nagy költséggel létrehozandó új szolgáltatás beindításából esetlegesen származó haszonnal.
- (9) Az átláthatóság, a tárgyilagosság és a világos körülhatárolás érdekében például a forgalmi elterelési akciók beindítására nyújtandó támogatásnak a társadalmi költségeknek a kizárólag közúti szállítás helyett a rövid távú tengeri hajózásnak, a vasútnak, valamint a belvízi hajózás igénybevétele általi megtakarításán kell alapulnia. Ezért ezen rendelet a tonnakilométernyi közúti fuvar áttekintésére vonatkozó indikatív pénzügyi támogatást ír elő.
- (10) A közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy belvízi hajózásra hangsúlyt helyező, tonnakilométeren alapuló, vagy közúti fuvar esetén a tonnakilométerek vagy jármű-kilométerek elkerülésén alapuló közösségi pénzügyi támogatásnak kiigazíthatónak kell lennie a magas színvonalú projektek és a valós környezeti előnnyel járó projektek jutalmazása érdekében.
- (11) A finanszírozás odaítélésekor különös figyelmet kell fordítani a program földrajzi hatókörébe eső, érzékenyebb vagy nagyvárosi területekre.

<sup>(1)</sup> HL L 196., 2003.8.2., 1. o. A legutóbb a 788/2004/EK rendelettel (HL L 138., 2004.4.30., 17. o.) módosított rendelet.

2006. május 17., szerda

- (12) A nyilvánosság, az átláthatóság és a bevált gyakorlatokra vonatkozó tapasztalatcsere biztosítása érdekében a program valamennyi akciójának az eredményét megfelelő módon terjeszteni kell.
- (13) A kiválasztási eljárás során, illetve az akciók tartama alatt biztosítani kell, hogy a kiválasztott akciók valóban hozzájáruljanak a közös közlekedési politikához, és ne okozzák a verseny közösségi érdekekkel ellentétes torzulását. A Bizottságnak ezért értékelnie kell mindkét program végrehajtását. Legkésőbb 2007. június 30-ig be kell nyújtania a Marco Polo program 2003–2006 közötti eredményeire vonatkozó értékelő jelentését.
- (14) Az akciók nem torzíthatják a versenyt – és különösen nem a közúti szállításon kívüli szállítási módok közötti, illetve az egyes alternatív módok közötti versenyt – a közérdekkel ellentétes mértékben. Különösen figyelni kell az ilyen torzítások elkerülésére, hogy az akciók révén a hangsúly a közúti szállításról az alternatív módokra helyeződjön át, ne pedig a már meglévő vasúti, rövid távú tengeri vagy belvízi hajózástól vonják el a fuvar.
- (15) Mivel a Marco Polo II. program célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a program nagyságrendje miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően, ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (16) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(1)</sup> megfelelően kell elfogadni.
- (17) Ez a rendelet a program teljes időtartamára meghatároz egy olyan pénzügyi keretösszeget, amely az éves költségvetési eljárás során a költségvetési fejeletről és a pénzgazdálkodás hatékonyságáról és eredményességéről szóló, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közötti 2006. május 17-i intézményközi megállapodás <sup>(2)</sup> 37. pontja szerinti elsődleges hivatkozási alapot jelenti a költségvetési hatóság számára.
- (18) A Marco Polo program folytonosságának és átláthatóságának megőrzése érdekében átmeneti rendelkezéseket kell elfogadni a szerződésekre és a kiválasztási eljárásra vonatkozóan,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

## I. FEJEZET

## ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

## 1. cikk

## Tárgy

Ez a rendelet finanszírozási eszközt (a továbbiakban: „Marco Polo II. program” vagy „a program”) hoz létre abból a célból, hogy csökkentse a túlterheltséget, javítsa a közlekedési rendszer környezetvédelmi teljesítményét, valamint megerősítse az intermodális szállítást, ily módon hozzájárulva egy hatékony és fenntartható közlekedési rendszer kiépüléséhez, amely uniós többletértéket teremt anélkül, hogy kedvezőtlenül befolyásolná a gazdasági, társadalmi vagy területi kohéziót. A program 2007. január 1-jétől 2013. december 31-ig tart annak érdekében, hogy a program végére a közlekedés területén elmozdulás következzen be, azaz a nemzetközi közúti árufuvarozásban várható éves össznövekedés jelentős, tonnakilométerekben mérhető része rövid távú tengeri szállítással, a vasút vagy belföldi víziutak igénybevételével vagy a szállítási módok olyan kombinációjával oldódjon meg, ahol a közúti szállítás részaránya a lehető legkisebb.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

<sup>(2)</sup> HL C 139., 2006.6.14., 1. o.

2006. május 17., szerda

## 2. cikk

**Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „akció”: vállalkozások által megvalósított valamennyi olyan projekt, amely hozzájárul a tagállamok és a részt vevő országok területén a közúti szállítási rendszer túlterheltségének csökkentéséhez és/vagy az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javításához; a katalizációs akciók, forgalmi elterelési akciók és közös tanulási akciók magukba foglalhatnak több koordinált projektet is;
- b) „katalizációs akció”: olyan innovatív akció, amelynek célja az áru fuvarozási piacnak a Közösségben fennálló, olyan jelentős strukturális korlátainak a lebontása, amelyek hátráltatják a piacok hatékony működését, a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás versenyképességét és/vagy az e szállítási módokat alkalmazó szállítási láncok hatékonyságát, beleértve a kiegészítő infrastruktúra módosítását vagy létrehozását is; e fogalommeghatározás alkalmazásában ilyen „strukturális korlát” az áru fuvarozási láncok megfelelő működésének valamennyi, nem szabályozáshoz kötődő, tényleges és nem ideiglenes jellegű akadálya;
- c) „tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció”: bármely innovatív akció, amely közvetlenül fuvar terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, illetve a rövid távú tengeri hajózás és más szállítási módoknak olyan kombinációjára, ahol a szállítási láncban belül a közúti szállítás a lehető legcsekélyebb; az ilyen akciók magukba foglalhatják a kiegészítő infrastruktúra módosítását vagy létrehozását, amely azért szükséges, hogy egy igen nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális tengeri szállítási szolgáltatás valósuljon meg, hacsak lehetséges, a leginkább környezetbarát szállítási módok alkalmazásával, mint például a belvízi hajózást, a hátszági teherszállítást és integrált, háztól-házig történő szolgáltatást lebonyolító vasúti fuvarozással; lehetőség szerint a legkülső régiók forrásait is integrálni kell;
- d) „forgalmi elterelési akció”: bármely olyan akció, amely közvetlenül és azonnal fuvar terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve a szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációja anélkül, hogy katalizációs akció volna; beleértve, ahol helyénvaló, az olyan további forgalmi elterelést is, amely egy már meglévő szolgáltatás fejlesztésének köszönhetően valósult meg; a Bizottság megvizsgálja a kiegészítő infrastrukturális projektek támogatásának lehetőségét;
- e) „forgalmat kiküszöbölő akció”: bármely innovatív akció, amely a termelési logisztikába integrálja a szállítást, hogy a közúti teherszállítás jelentős százalékát kiküszöbölje, anélkül, hogy kedvezőtlenül befolyásolná a termelési kibocsátást vagy a munkaerőt; az ilyen akciók közé tartozhat a kiegészítő infrastruktúra és felszerelés módosítása vagy létrehozása;
- f) „közös tanulási akció”: minden olyan akció, amelynek célja, hogy a teherfuvarozási lánc elemeinek együttműködését javítsa a munkamódszerek és eljárások szerkezeti jobbítása érdekében, a logisztikai követelményeket figyelembe véve;
- g) „innovatív akció”: bármely akció, amely egy adott piacon eddig nem létező elemeket tartalmaz;
- h) „kiegészítő infrastruktúra”: az akciók céljai eléréséhez szükséges és megfelelő infrastruktúra, ideértve az áru- és személyszállítás létesítményeit;
- i) „kísérő intézkedés”: minden jelenlegi vagy jövőbeni akciót előkészítő vagy támogató intézkedés, többek között a közzétételi tevékenységek, a projektek nyomon követése és értékelése, valamint a statisztikai adatok gyűjtése és elemzése; a termékek, folyamatok vagy szolgáltatások forgalomba hozatalára irányuló intézkedések, a marketingtevékenységek és az értékesítés-ösztönzések nem minősülnek kísérő intézkedésnek;
- j) „előkészítő intézkedés”: valamely katalizáló hatású, tengeri gyorsforgalmi út vagy forgalmat kiküszöbölő akció előkészítésére irányuló intézkedés, úgy mint műszaki, működési vagy pénzügyi megvalósíthatósági tanulmányok készítése, illetve berendezések vizsgálata;
- k) „vállalkozás”: bármilyen, gazdasági tevékenységet végző jogalany, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül;

2006. május 17., szerda

- l) „konzorcium”: bármely olyan megállapodás, amelynek révén legalább két vállalkozás közösen hajt végre valamely akciót és osztozik annak kockázatain;
- m) „tonnakilométer”: egy tonna teher vagy térfogati egyenértéke 1 km távolságon keresztül történő szállítása;
- n) „jármű-kilométer”: egy megrakott vagy üres tehergépjármű egy kilométer távolságon keresztül történő mozgatása;
- o) „közeli harmadik ország”: bármely olyan ország, amely nem tagja az Európai Uniónak, az Európai Unióval közös határa van, vagy az Európai Unióval határos zárt tengeren vagy félig zárt tengeren lévő partszakasszal rendelkezik.

### 3. cikk

#### Alkalmazási kör

- (1) A program olyan akciókra vonatkozik, amelyek:
  - a) legalább két tagállam területét; vagy
  - b) legalább egy tagállam és egy közeli harmadik ország területét érintik.
- (2) Ha egy akció harmadik ország területét érinti, az ilyen ország területén felmerülő költségeket a program nem fedezi, kivéve a (3) és (4) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetén.
- (3) A programban részt vehetnek az Európai Unió tagjelölt országai. Részvételük az ezekkel az országokkal kötött társulási megállapodásokban meghatározott feltételek hatálya alá tartozik, és azokon a szabályokon alapul, amelyeket a társulási tanács az egyes érintett országokra nézve határozatában megállapított.
- (4) A programban az EFTA és az EGT államai, valamint a közeli harmadik országok is részt vehetnek az ezekkel az országokkal kialakítandó eljárások szerinti kiegészítő előirányzatok alapján.

## II. FEJEZET

### TÁMOGATHATÓ PÁLYÁZÓK ÉS AKCIÓK

#### 4. cikk

#### Támogatható pályázók

- (1) Akciókkal két vagy több, legalább két tagállamban, illetve legalább egy tagállamban és egy közeli harmadik országban létrehozott vállalkozásból álló konzorcium pályázhat, vagy kivételes esetben valamely tagállamban letelepedett egyetlen vállalkozás akkor, ha egy közeli harmadik országgal szállítási kapcsolata van.
- (2) A 3. cikk (3) és (4) bekezdésében említett részt vevő országokon kívül letelepedett vállalkozások társulhatnak a projekthez, de a program keretében semmilyen körülmények között sem részesülhetnek közösségi finanszírozásban.

#### 5. cikk

#### Támogatható akciók és támogatási feltételek

- (1) A program keretében a következő akciók támogathatóak:
  - a) katalizációs akciók – különösen azok, amelyek a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználása által a vasúti, belföldi vízi úti, rövid távú tengeri szállítási (beleértve a tengeri gyorsforgalmi utakat is) ágazatban meglévő kapcsolódási pontok fejlesztését szolgálják,

**2006. május 17., szerda**

- b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók (az Európai Unión belül ezeknek az akcióknak a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat <sup>(1)</sup> által meghatározott transzeurópai hálózatok nyomvonalát kell követniük);
  - c) forgalmi elterelési akciók;
  - d) forgalmat kiküszöbölő akciók;
  - e) közös tanulási akciók.
- (2) A különféle akciókra vonatkozó támogatási feltételeket és egyéb követelményeket az I. melléklet tartalmazza. A 2. cikk c) pontja szerinti kiegészítő infrastruktúrák támogatási feltételeit a II. melléklet tartalmazza.
- (3) A közösségi pénzügyi támogatásnak a Bizottság és a kedvezményezett közötti tárgyalások eredményeként megszülető szerződéseken kell alapulnia. E szerződések szabályai és feltételei, amennyire lehetséges, a maximális igazgatási hatékonyság és rugalmasság érdekében minimális szinten tartják a pénzügyi és igazgatási terheket –, például vállalkozásbarát banki garanciák előmozdításával – a vonatkozó szabályokra és rendelkezésekre, különösen az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló, 2002. június 25-i 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup> való tekintettel.
- (4) Az 1. cikkben megfogalmazott átfogó politikai célok sérelme nélkül, az éves prioritásokat, valamint a katalizációs akciókra és a közös tanulási akciókra vonatkozó ajánlati felhívásokat a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell meghatározni és, ha szükséges, azokat a Bizottságnak a 10. cikkben említett bizottság segítségével felül kell vizsgálnia.

**6. cikk****Részletes szabályok**

A program hatálya alá tartozó akciók benyújtásának és kiválasztásának részletes szabályait a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

**7. cikk****Állami támogatás**

A program akcióinak közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az akciókra nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az I. mellékletben meghatározott kumulatív határokon belül marad. A kiegészítő infrastruktúrára vonatkozó állami támogatás és közösségi pénzügyi támogatás összesítve nem haladhatja meg a támogatható költségek 50 %-át.

**III. FEJEZET****AZ AKCIÓK BENYÚJTÁSA ÉS KIVÁLASZTÁSA****8. cikk****Az akciók benyújtása**

Az akciókat a 6. cikk alapján megállapított részletes szabályok szerint kell benyújtani a Bizottsághoz. A benyújtott pályázatnak tartalmaznia kell mindazokat az elemeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság a 9. cikk szerint meghozhassa a kiválasztásra vonatkozó határozatát.

**9. cikk****A pénzügyi támogatásban részesülő akciók kiválasztása**

A benyújtott akciókat a Bizottság értékeli. A program alapján pénzügyi támogatásban részesülő akciók kiválasztása során a Bizottság a következőket veszi figyelembe:

- a) az 1. cikkben említett cél;
- b) értelemszerűen az I. vagy a II. mellékletben meghatározott feltételek;

<sup>(1)</sup> HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.

<sup>(2)</sup> HL L 248., 2002.9.16., 1. o.

2006. május 17., szerda

- c) az akciók hozzájárulása a közutak túlterheltségének csökkentéséhez;
- d) az akciók viszonylagos környezetvédelmi értéke, beleértve a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás kedvezőtlen környezeti hatásai csökkentéséhez való hozzájárulásukat. A Bizottság külön figyelmet fordít a jogilag kötelező erejű környezetvédelmi követelményeken túlmenő projektekre;
- e) az akciók általános fenntarthatósága.

A pénzügyi támogatások odaítélésére vonatkozó határozatokat a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A Bizottság tájékoztatja határozatáról a kedvezményezetteket.

#### IV. FEJEZET

### ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

#### 10. cikk

#### A bizottság

- (1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 4. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikk rendelkezéseire figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 4. cikkének (3) bekezdésében megállapított határidő három hónap.

- (3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

#### 11. cikk

#### Költségvetés

A 2007. január 1-től 2013. december 31-ig terjedő időszakra a Marco Polo II. program végrehajtásának pénzügyi keretösszege 400 millió euro <sup>(1)</sup>.

Az éves előirányzatokat a pénzügyi kereten belül a költségvetési hatóság engedélyezi.

#### 12. cikk

#### A kísérő intézkedésekre és a program értékelésére vonatkozó tartalék

Az e rendelet szerinti költségvetés 5 %-át félre kell tenni kísérő intézkedésekre, valamint az 5. cikk végrehajtásának független értékelésére.

#### 13. cikk

#### Az Európai Közösség pénzügyi érdekeinek védelme

- (1) Az e rendelet alapján finanszírozott akciók végrehajtása során a Bizottság a csalás, korrupció és bármely más törvénytelen cselekmény elleni megelőző fellépések alkalmazásával, hatékony ellenőrzésekkel és a jogosulatlan kifizetések behajtásával, valamint ha szabálytalanságokra derül fény, hatékony, arányos és visszatartó erejű büntetések segítségével biztosítja az Európai Közösség pénzügyi érdekeinek védelmét, az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek védelméről szóló, 1995. december 18-i. 2988/95/EK, Euratom tanácsi rendelet <sup>(2)</sup> és az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló, 1996. november 11-i 2185/96/Euratom, EK tanácsi rendeletnek <sup>(3)</sup>, valamint az Európai Csaláselleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek <sup>(4)</sup> megfelelően.

<sup>(1)</sup> Ez az összeg 2004-es adatokon alapul, és az inflációt figyelembe vevő technikai kiigazítás tárgyát képezi.

<sup>(2)</sup> HL L 312., 1995.12.23., 1. o.

<sup>(3)</sup> HL L 292., 1996.11.15., 2. o.

<sup>(4)</sup> HL L 136., 1999.5.31., 1. o.

**2006. május 17., szerda**

(2) Az e rendelet alapján finanszírozott akciók vonatkozásában a 2988/95/EK, Euratom rendelet 1. cikkében említett szabálytalanság a közösségi jog valamely rendelkezésének egy gazdasági szereplő általi, annak cselekménye vagy mulasztása útján történő megsértése, amelynek eredményeként az Európai Unió általános költségvetése vagy az általa kezelt költségvetések kárt szenvednek vagy szenvedhetnek indokolatlan kiadási tételek miatt.

(3) Az e rendelet alapján létrejött szerződéseknak, megállapodásoknak, valamint a részt vevő harmadik országokkal kötött megállapodásoknak különösen rendelkezniük kell a Bizottság (vagy az általa felhatalmazott képviselő) által szükség esetén a helyszínen is elvégezhető felügyeletről és pénzügyi ellenőrzésről, továbbá a Számvevőszék által elvégezhető könyvvizsgálatról.

**14. cikk****Értékelés**

(1) A Bizottság évente legalább kétszer tájékoztatja a bizottságot a program pénzügyi végrehajtásáról és a program alapján finanszírozott összes akció állásáról.

A Bizottság elvégzi a program féldős és végső értékelését annak érdekében, hogy felmérje, milyen mértékben járult hozzá a közösségi közlekedési politika céljaihoz, illetve mennyire volt eredményes az előirányzatok felhasználása.

(2) A Bizottság 2007. június 30-ig az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé terjeszti a Marco Polo Program 2003-2006 között elért eredményeiről szóló értékelő jelentését. Amennyiben e jelentés eredményei alapján a Marco Polo II. program kiigazítására szükség van, a Bizottság előterjeszti az erre vonatkozó javaslatokat.

**15. cikk****Hatályon kívül helyezés**

Az 1382/2003/EK rendelet ...-tól (\*) hatályát veszti.

Az 1382/2003/EK rendelet keretei közé tartozó akciókkal kapcsolatos szerződésekre továbbra is azon rendelet vonatkozik mindaddig, amíg az akció működési és pénzügyi értelemben le nem zárul. A 2006. évre vonatkozó teljes értékelési és kiválasztási eljárásra is az 1382/2003/EK rendelet vonatkozik, még akkor is, ha az adott eljárás 2007-ben ér véget.

**16. cikk****Hatálybalépés**

Ez a rendelet ...-án/-én (\*) lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt ..., ...

az Európai Parlament részéről  
az elnök

a Tanács részéről  
az elnök

(\*) E rendeletnek a Hivatalos Lapban való közzétételét követő 20 nappal.