

# РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1692/2006 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 24 октомври 2006 година

за въвеждане на втората програма „Марко Поло” за предоставяне на финансова помощ от Общността за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт и за отмяна на Регламент (ЕО) № 1382/2003

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 71, параграф 1 и член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението от Комисията,

като взеха предвид Становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>1</sup>,

след консултации с Комитета на регионите,

в съответствие с процедурите по член 251 от Договора<sup>2</sup>,

като се има предвид, че:

(1) Бялата книга на Комисията относно Общата транспортна политика от м. септември 2001 г. набляга на развитието на интермодалния транспорт като практично и ефективно средство за постигане на балансирана транспортна система, и предлага не само развитие на морски магистрали, висококачествени сложни интермодални морски възможности, но също и по-интензивно използване на железопътния и вътрешноводния транспорт, като ключови елементи от настоящата стратегия. На своята среща в Гьотеборг на 15 и 16 юни 2001 г., Европейския съвет декларира, че промяна на равновесието между видовете транспорт е в центъра на стратегията по устойчиво развитие. В допълнение, на срещата си в Барселона на 15 и 16 март 2002 г. Европейския съвет наблегна на необходимостта от намаляване на задръстванията при движението в трудно проходими места в няколко региона, упоменавайки по-специално Алпите, Пиринеите и Балтийско море – показател, за това че морските линии на морските магистрали са неделима и важна част от транс-европейската транспортна мрежа. Програма за финансиране на интермодалния транспорт, подчинена на пазарните закони е централен инструмент за по-нататъшно развитие на интермодалния транспорт и трябва да подпомогне изграждането на морски магистрали, междуременно осигурявайки подобряване на икономическата, социална и териториална кохезия, и на железопътния и вътрешно водния транспорт.

(2) Ако не се предприемат решителни действия, общия железопътен товарен транспорт в Европа ще нарасне с повече от 60% до 2013. Резултатът ще бъде нарастване

<sup>1</sup> ОВ С 234, 22.9.2005 г., стр.19.

<sup>2</sup> Становище на Европейския парламент от 17 май 2006 г. (все още не е публикувана в Официален вестник) и Решение на Съвета от 12 октомври 2006 г.

на международния шосеен превоз на товари за периода 2007 до 2013, изчислен на 20.5 милиарда тона-километри на година за 25-те държави-членки на Европейския съюз, с отрицателни последствия по отношение на разходи за допълнителна пътна инфраструктура; катастрофи, задръстване, местно и глобално замърсяване, надеждността на веригата за доставки и логистичните процеси и увреждане на околната среда.

(3) С цел преодоляване на това нарастване на шосейния превоз на товари трябва морския превоз на къси разстояния, железопътния и вътрешно воден транспорт да се използват дори повече от днес, и е необходимо да се стимулират допълнителни силни инициативи от транспортния и логистичния сектор, например развитие на техническите иновации при превозните средства, за да се намали задръстването по пътищата.

(4) Програмата, въведена с Регламент (ЕО) № 1382/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 22 юли 2003 г. за предоставяне на европейска финансова помощ за подобряване на екологичните постижения в системата на товарния транспорт (програма „Марко Поло“)<sup>1</sup> поради това трябва да подсилена с нови действия, целящи едно действително намаляване на международния транспорт по шосе. Затова Комисията е предложила по-силна програма, от тук нататък наричана „Програма Марко Поло II” или „Програмата”, за да увеличи интермодалността, да намали задръстванията по пътищата и да подобряват екологичните постижения в системата на товарния транспорт в Общността. За да постигне тази цел, Програмата трябва да подкрепи действията при транспорта на товари, логистиките и другите пазари, отчитайки нуждите на малките и средни предприятия (МСП). Тя трябва да помогне поне за прехвърлянето на очакваното средно увеличение на международния шосеен превоз на товари, за предпочитане на по-голяма част от него, към морския превоз на къси разстояния, железопътния и вътрешно воден транспорт или към комбинация от видове транспорт, при които пътуванията по шосе са колкото си може по-кратки. Поради това Програмата Марко Поло, установена с Регламент (ЕО) № 1382/2003 трябва да бъде заменена.

(5) Програмата Марко Поло II се характеризира с различни видове дейности, които трябва да допринесат за измеримо и устойчиво прехвърляне на товари и по-добро сътрудничество на интермодалния пазар. В допълнение, дейностите по Програмата Марко Поло II трябва да доведат до едно действително намаляване на международния шосеен превоз на товари.

(6) Дейностите, които ще бъдат финансирани по Програмата Марко Поло II трябва да имат международен географски обхват. За да се отрази европейското измерение на дейностите, проектите трябва да се представят от предприятия, установени в различни страни, под формата на консорциум представлящ дейността. Международните юридически лица, упражняващи стопанска дейност трябва да бъдат упълномощени да участват в такъв консорциум в съответствие с националното законодателство.

(7) Кандидатите трябва да могат да представят нови, или когато случаят позволява, съществуващи проекти, които най-добре отговарят на реалните нужди на пазара. Подходящи проекти, и по-специално тези, вземащи под внимание нуждите на малките и средни предприятия, трябва да не бъдат обезкуражавани от всяко безкомпромисно определение за приемливи дейности.

---

<sup>1</sup> ОВ L 196, 2.8.2003 г., стр.1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 788/2004 (ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр.17)

(8) Може да има случаи, при които ползите от развитието на съществуваща услуга са най-малкото равни по отношение на допълнително прехвърляне, качеството и екологични и трайни преимущества, на тези при започването на нова услуга, което включва значителни разходи.

(9) За да бъде процеса прозрачен, обективен и напълно неограничен, например помощта за предприемането на дейности по прехвърлянето, трябва да се основава на спестяването на разходи за обществото, постигнато чрез използването на морски превоз на къси разстояния, железопътен и вътрешно воден транспорт вместо само на шосеен транспорт. Поради тази причина, настоящия регламент трябва да посочи индикативна сума за финансова помощ с препратка към прехвърления в тонкилометри шосеен товар.

(10) Финансова помощ от Общността, основаваща се на тонкилометри прехвърлен от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен или вътрешно воден транспорт или основаваща се на пренасочване на тонкилометри или превозно средство-километри шосеен превоз на товари, трябва да бъде адаптирана по начин, така че висококачествени проекти или проекти, показващи реална полза за околната среда да бъдат възнаградени.

(11) Когато се разпределят финансовите средства трябва също да се обърне специално внимание на чувствителните райони и градските райони с висока концентрация на население в географския обхват на Програмата.

(12) Резултатите от всички дейности на програмата трябва да бъдат адекватно разпространени, с цел осигуряване на публичност и прозрачност и обмяна на най-добри практики.

(13) По време на процедурата по избор и по време на изпълнение на дейностите, е необходимо да се гарантира, че избраните дейности ще имат реален принос към общата транспортна политика и няма да причинят неравновесие между конкуренцията срещу общия интерес. Поради тази причина Комисията трябва да оцени изпълнението на двете Програми. Трябва да представи доклада за оценката на резултатите, постигнати от Програмата Марко Поло за периода 2003 г. до 2006 г., не по-късно от 30 юни 2007 г.

(14) Дейностите не трябва, в полза на общия интерес, да водят до нарушения на конкуренцията в някаква степен, и по-специално, между видовете транспорт, различни от шосейния транспорт или в рамките на всеки алтернативен вид транспорт. Специални грижи трябва да бъдат положени, за да се избегнат подобни нарушения, така че дейностите да доведат до прехвърляне на товари от шосейния превоз към алтернативни видове, а не до изтегляне на товари от съществуващи услуги за железопътен транспорт, морския превоз на къси разстояния или вътрешно воден транспорт.

(15) Тъй като целта на Програмата Марко Поло II не може да бъде постигната по задоволителен начин от държавите-членки и тъй като, от гледна точка на обхвата на Програмата, може да бъде постигната по-добре на ниво Общност, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност въведен с член 5 от Договора. В съответствие с принципът на пропорционалност, като е заложен в същия член, настоящия регламент не трябва да отива отвъд необходимото за постигането на тази цел.

(16) Мерките, необходими за прилагането на настоящия регламент трябва да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г. относно установяване на условията и реда за упражняване на изпълнителните правомощия, предоставени на Комисията <sup>1</sup>.

(17) Настоящият регламент въвежда, за цялата продължителност на Програмата, финансов пакет, представляващ първоначална препоръка, по смисъла на точка 37 от Междуинституционалното споразумение между Европейския парламент, Съвета и Комисията относно бюджетната дисциплина и финансовото управление<sup>2</sup>, за бюджетния разпоредител по време на годишната бюджетна процедура.

(18) За да се запази непрекъснатостта и прозрачността на Програмата Марко Поло, трябва да бъдат въведени преходни разпоредби по отношение на договорите и процедурата за избор.

**ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:**

## Глава I

### **ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

#### *Член 1*

#### **Цел**

Настоящият регламент въвежда финансов инструмент, от тук нататък наричан „Програмата Марко Поло II” или „Програмата” за да се намалят задръстванията, да се подобрят екологичните постижения в системата на товарния транспорт и да се подсилят интермодалния транспорт, в резултат на което да се допринесе за една ефикасна и устойчива транспортна система, която носи на ЕС данък добавена стойност без да има отрицателно въздействие върху икономическата, социалната и териториалната кохезия. Продължителността на Програмата трябва да бъде от 1 януари 2007 г. до 31 декември 2013 г., за да се постигне, до края на Програмата, до прехвърляне на трафика, който е съществена част от очакваното годишно средно увеличение на международния шосеен товарен трафик, измерен в тонкилометри, към морския превоз на къси разстояния, железопътен или вътрешно воден транспорт или към комбинация от видове транспорт, при които пътуванията по шосе са колкото си може по-кратки.

#### *Член 2*

### **Определения**

За целите на настоящия регламент, трябва да се прилагат следните определения:

- а) „дейност” означава всеки проект, изпълнен от предприятия, които допринасят за намаляването на задръстванията при шосейната товарна транспортна система и/или за подобряване на екологичните постижения в системата на транспорта в териториите на държавите-членки или участващите страни; дейности с

---

<sup>1</sup> ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр.23. Решение, последно изменено с Решение 2006/512/ЕО (ОВ L 200, 22.7.2006 г., стр.11).

<sup>2</sup> ОВ С 139, 14.6.2006 г., стр.1

катализационен ефект, прехвърляне на товари и обмяна на опит могат да обхващат няколко координирани проекта;

б) „дейности с катализационен ефект” означава всяка иновационна дейност, целяща да преодолее значителни структурни пазарни бариери в пазара на Общността за товарен превоз, които спъват ефективното функциониране на пазарите, конкурентноспособността на морския превоз на къси разстояния, железопътния или вътрешно воден транспорт, и/или ефективността на транспортните вериги, използващи тези видове транспорт, включително модифициране или създаване на помощна инфраструктура; за целите на това определение, под такива структурни бариери трябва да се разбира всяка нерегулаторна, действителна и не временна пречка за правилното функциониране на товарната транспортна система.

в) „дейности за Морски магистрали” означава всяка иновационна дейност, директно прехвърляща товари, превозвани по суша към морските превози на къси разстояния или към комбинация от морски превози на къси разстояния и друг вид транспорт, при който при които пътуванията по шосе са колкото си може по-кратки; дейности от този вид могат да включват модифициране или създаване на спомагателна инфраструктура, изисквана за да се изпълнява обемна, високочестотна интермодална морска транспортна услуга, включително, за предпочитане, да се използват най-екологосъобразните видове транспорт, като вътрешно воден и железопътен транспорт, за превоз на товари в хинтерланд и интегрирани врата до врата услуги; ако е възможно ресурсите от периферните региони също трябва да бъдат включени.

г) „дейности по прехвърляне на товари” означава всяка дейност, която директно, измеримо, устойчиво и незабавно прехвърля товари, превозвани по суша към морски превози на къси разстояния, железопътния транспорт, вътрешните водни пътища или към комбинация от видове транспорт, при които пътуванията по шосе са колкото си може по-кратки, без да е дейност с катализационен ефект; това включва, когато случаят позволява, дейности, при които прехвърлянето на товари е постигнато чрез развитие на съществуващите услуги; Комисията трябва да проучи възможността за подпомагащи проекти за помощната инфраструктура;

д) „дейности по избягване на трафика” означава всяка иновационна дейност, интегрираща транспорта в производствената логистика, за да се избегне голям процент от товарните превози по суша, без това да се отрази неблагоприятно върху произведената продукция или върху работната сила; дейности от този вид могат да включват модифициране или създаване на помощна инфраструктура или оборудване;

е) „дейности по обмяна на опит” означава всяка дейност, целяща подобряване на сътрудничеството относно структурно оптимизирани работни методи и процедури в веригата за превоз на товари, отчитайки изискванията на логистиката;

ж) „иновационна дейност” означава всяка дейност, чиито характерни елементи към настоящия момент не съществуват на даден пазар

з) „помощна инфраструктура” означава необходимата и достатъчна инфраструктура за постигане на целите на дейностите, включително смесени инсталации товар-пътник;

и) „съпътстващи мерки” означава всяка мярка, която има за цел подготовката за или подпомагането на настоящи или бъдещи дейности, включително дейности по разпространение и мониторинг и оценка на проекти, и събиране и анализ на

статистически данни; мерки, предназначени за комерсиализация на продукти, процеси или услуги, маркетингови дейности и промоции на продажби не са съпътстващи мерки;

й) „подготвителни мерки” означава всяка мярка, предприета при подготовката за дейности с катализационен ефект, дейности за Морски магистрала или дейности за избягване на трафик, като технически, оперативни и финансови проучвания и изпитания на оборудване;

к) „предприятие” означава всяко юридическо лице, упражняващо стопанска дейност, независимо от законовия статут на юридическото лице и начина, по който то е финансирано;

л) „консорциум” означава всяко споразумение, посредством което две или повече предприятия изпълняват заедно и споделят риска, свързан с дадена дейност;

м) „тонкилометър” означава транспортирането на тон товар, или неговия обмен еквивалент на разстояние от един километър;

н) „превозно средство - километър” означава движението на камион, натоварен или празен, на разстояние от един километър;

о) „близка трета страна” означава всяка страна, която не е членка на Европейския съюз с обща граница с Европейския съюз или с бреговата линия на затворено или полузатворено море, граничещо с Европейския съюз.

### *Член 3*

#### **Обхват**

1. Програмата трябва да включва дейности:

а) обхващащи територия на поне две държави-членки

или

б) обхващащи територия на поне една държава-членка и територия на близка трета страна.

2. Когато дейността, обхваща територия на трета страна, разходите нарастват на територията на страната, която не е обхваната от Програмата, освен в случаите по параграф 3 и 4.

3. Програмата трябва да бъде отворена за участие на страни, които са кандидатки за присъединяване към Европейския съюз. Участието трябва да бъде управлявано чрез условия, заложи в Споразумение за присъединяване с тези страни, и на базата на правилата, залегнали в решението на Съвета по присъединяване за всяка от въпросните страни.

4. Програмата също така трябва да бъде отворена за участие на страни от Европейската асоциация за свободна търговия (ЕАСТ) и страни от Европейското

икономическо пространство (ЕИП) и близки трети страни, на базата на допълнително отпуснати суми в съответствие с процедурите, които ще бъдат договорени с тези страни.

## Глава II

### **ПРИЕМЛИВИ КАНДИДАТИ И ДЕЙНОСТИ**

#### *Член 4*

#### **Приемливи кандидати**

1. Дейности трябва да бъдат представени от консорциум от две или повече предприятия, установени в поне две различни държави-членки или в поне една държава-членка и една близка трета страна, или в случай на транспортна връзка с близка трета страна, в изключителни случаи може да бъдат представени от едно предприятие, установено в държава-членка.
2. Предприятия, установени извън участващите страни посочени в член 3, параграфи 3 и 4 могат да бъдат прикрепени към проект, но при никакви обстоятелства не могат да получат финансиране от Общността по тази Програма.

#### *Член 5*

#### **Приемливи дейности и условия за финансиране**

1. Следните дейности трябва да бъдат приемливи за финансиране по Програмата:
  - а) дейности с катализационен ефект; тези, целящи подобряване на синергиите при железопътния, вътрешния воден превоз и морски превози на къси разстояния, включително морски магистрала, сектори с по-добро използване на съществуващи инфраструктури заслужават специално внимание;
  - б) Дейности за морски магистрала; в рамките на Европейския съюз такива дейности трябва да използват транс-европейската мрежа, определена в Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно насоките на Общността за развитието на трансевропейска транспортна мрежа <sup>1</sup>;
  - в) дейности по прехвърляне на товари;
  - г) дейности по избягване на трафика;
  - д) дейности по обмяна на опит.
2. Специфичните условия за финансиране и други изисквания за различните дейности са посочени в Приложение I. Условията за финансиране за помощни инфраструктури по смисъла на член 2, буква з) са посочени в Приложение II.

---

<sup>1</sup> ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр.1. Решение, последно изменено с Решение № 884/2004/ЕО (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр.1, както е коригирано в ОВ L 201, 7.6.2004 г., стр.1).

3. Финансовата помощ от Общността трябва да се основава на споразумения, договорени от Комисията и бенефициента. Сроковете и условията на тези споразумения трябва, ако е възможно, да държат финансовата и административната ангажираност до минимум, например улесняването на отпускане на благоприятни за бизнеса банкови гаранции, както е предвидено от приложими правила и регламенти, по-специално Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета от 25 юни 2002 г. относно Финансовия регламент, приложим за общия бюджет на Европейските общности<sup>2</sup>, така че да се постигне максимално административна ефективност и гъвкавост.

4. Без да се нарушават целите на основната политика, посочена в член 1, трябва да се определят годишните приоритети при подаване на заявления относно дейности с катализационен ефект и дейности по обмяна на опит и ако е необходимо да се преразгледат от Комисията, подпомагана от Комитета по член 10 и в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.

#### *Член 6*

### **Подробни правила**

Подробни правила относно процедурата за подаване и избор на дейности по Програмата трябва да бъдат приети в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.

#### *Член 7*

### **Държавна субсидия**

Финансовата помощ от Общността за дейности, обхванати от Програмата не трябва да пречи тези дейности да бъдат финансирани с държавна субсидия на национално, регионално или местно ниво, дотолкова доколкото такава субсидия е съвместима със споразуменията за държавна субсидия, заложиени в Договора и е в рамките на кумулативните ограничения, определени за всеки вид дейност по Приложение I. Общата сума на отпуснатата субсидия под формата на държавна субсидия или финансова помощ от Общността по отношение на помощната инфраструктура не трябва да превишава 50% от приемливите разходи.

#### Глава III

### **ПРЕДСТАВЯНЕ И ИЗБОР НА ДЕЙНОСТИ**

#### *Член 8*

### **Представяне на дейности**

Дейностите трябва да бъдат представяни на Комисията в съответствие с подробните правила, издадени по член 6. Представянето трябва да съдържа цялата информация, необходима, за да може Комисията да направи избор в съответствие с член 9.

---

<sup>2</sup> ОВ L 248, 16.9.2002 г., стр.1



## Член 9

### **Избор на дейности за финансова помощ**

Представените дейности трябва да бъдат оценени от Комисията. Когато се избират дейности за финансова помощ по Програмата, Комисията трябва да вземе предвид следното:

- а) целите по член 1;
- б) условията, определени в приложения I и II, когато случаят го изисква;
- в) приноса на дейностите към намаляването на задръстванията по пътя;
- г) съответния принос на дейностите за околната среда, включително техния принос за намаляване на отрицателните въздействия върху околната среда, причинени от морски превози на къси разстояния, железопътния и вътрешния воден транспорт. Специално внимание трябва да се обърне на проектите, работещи отвъд законовите изисквания по околна среда;
- д) цялостната устойчивост на дейностите.

Решението за отпускане на финансова помощ трябва да бъде прието в съответствие с процедурата по член 10, параграф 2.

Комисията трябва да информира бенефициентите за своето решение.

## Глава IV

### **ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

## Член 10

### **Комитет**

1. Комисията трябва да бъде подпомагана от Комитет.
2. Когато се препраща към този параграф, трябва да се прилагат членове 4 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, имайки предвид разпоредбите на член 8 от него.

Периода по член 4, параграф 3 от Решение 1999/468/ЕО трябва да бъде определен на три месеца.

3. Комитета трябва да приеме свои процедурни правила.

## Член 11

### **Бюджет**

Финансовия пакет за изпълнението на Програмата Марко Поло II, за периода 1 януари 2007 г. до 31 декември 2013 г. трябва да бъде 400 милиона EUR<sup>1</sup>.

Годишните отпуснати суми трябва бъдат разрешени от бюджетния разпределител в рамките на ограниченията на финансовата рамка.

#### *Член 12*

### **Резерв за съпътстващи мерки и оценка на Програмата**

До 5% от бюджета, осигурен по настоящия регламент трябва да бъдат заделени за съпътстващи мерки и за независима оценка на изпълнението на член 5.

#### *Член 13*

### **Защита на финансовите интереси на Европейските общности**

1. Комисията трябва да гарантира, че при изпълнението на дейностите, финансирани по този Регламент, финансовите интереси на Европейските Общности са защитени чрез прилагане на превантивни мерки срещу измами, корупция и всяка друга незаконна дейност, посредством ефективни проверки и възстановяване на всяка незаконно изплатена сума и, ако са констатирани нередности, посредством ефективни, пропорционални и възпиращи санкции, в съответствие с Регламент (ЕО, Евратом) № 2988/95 на Съвета от 18 декември 1995 г. относно защитата на финансовите интереси на Европейските общности<sup>1</sup>, Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета от 11 ноември 1996 г. относно контрола и проверките на място, извършвани от Комисията за защита на финансовите интереси на Европейските общности срещу измами и други нередности<sup>2</sup>, и с Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба срещу измамите (OLAF)<sup>3</sup>.

2. За дейности, финансирани по настоящия регламент, констатиране на нередност по член 1 от Регламент (ЕО, Евратом) № 2988/95 трябва да означава всяко нарушение на разпоредбите на правото на Общността или всяко нарушение на договорни задължения, резултат от действие или пропуск на стопански оператор, който ощетява или може да ошети основния бюджет на Европейския съюз или бюджетите, управлявани от него, чрез неоправдано разходване на средства.

3. Договорите и споразуменията, както и споразуменията с участващи трети страни, резултат от настоящия регламент трябва да подлежат на наблюдение и финансов контрол от страна на Комисията или всеки представител, оправомощен от нея и на одити от Сметната палата, ако е необходимо на място.

#### *Член 14*

---

<sup>1</sup> Тази сума се основава на цифри от 2004 г. и трябва да бъде предмет на технически корекции, за да се отчете инфлацията.

<sup>1</sup> ОВ L 312, 23.12.1995 г., стр.1.

<sup>2</sup> ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр.2.

<sup>3</sup> ОВ L 136, 31.5.1999 г., стр.1.

## Оценка

1. Комисията трябва да информира Комитета поне два пъти годишно относно финансовото изпълнение на Програмата и да представя актуалното състояние на всички дейности, финансирани по Програмата.

Комисията трябва да извърши средно срочни и заключителни оценки на Програмата с цел оценяване на приноса ѝ по отношение на целите на транспортната политика на Общността и за ефективното използване на отпуснатите суми.

2. Комисията трябва да представи на Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите доклада за оценката на резултатите, постигнати от Програмата Марко Поло –II за периода 2003 - 2006 до 30 юни 2007 г. Ако този доклад разкрива необходимостта от коригиране на Програмата Марко Поло II, Комисията трябва съответно да направи предложение.

## Член 15

### Отмяна

С настоящото, Регламент (ЕО) №1382/2003 се отменя, с действие от 14 декември 2006 г.

Договорите за дейности в рамките на Регламент (ЕО) №1382/2003 трябва да продължат да бъдат регламентирани от същия регламент до тяхното оперативно и финансово приключване. Пълната оценка и процедура по избор за 2006 г. трябва също да бъде регламентирана от Регламент (ЕО) № 1382/2003, дори ако тази процедура приключи през 2007 г.

## Член 16

### Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на 14 декември 2006 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко от всички държави-членки.

Съставено в Страсбург на 24 октомври 2006 година.

*За Европейския парламент*

*Председател*

**J. BORRELL FONTELLES**

*За Съвета:*

*Председател*

**P. LEHTOMÄKI**

*ПРИЛОЖЕНИЕ I*

**Условия за финансиране и изисквания съгласно член 5, параграф 2**

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
1. Условия за финансиране	а) дейността с катализационен ефект ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца, и ще остане надеждна след този период, като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността за морски магистрали (ММ) ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период, като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по прехвърляне на товари ще постигне целите си в рамките на период от максимум 36 месеца и ще остане надеждна след този период, като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по избягване на трафика ще постигне целите си в рамките на период от максимум 60 месеца и ще остане надеждна след този период, като прогноза от реалистичен бизнес план;	а) дейността по обмяна на опит ще доведе до подобряване на търговските услуги на пазара, и по-специално ще насърчи и/или улесни избягването на пътния трафик или прехвърлянето на товари от шосейния транспорт към морския превоз на къси разстояния, железопътния и вътрешно водния транспорт, чрез подобряване на сътрудничеството и споделяне на опита; ще продължи за максимум от 24 месеца;
	б) дейността с катализационен ефект е иновационна на Европейско ниво, по отношение на	б) дейността за морски магистрали е иновационна на Европейско ниво, по отношение на логистика, технология, методи,	б) дейността по прехвърляне на товари няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на	б) дейността по избягване на трафика е иновационна на Европейско ниво, по отношение на производствената	б) дейността е иновационна на Европейско ниво;

	<p>логистика, технология, методи, оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги;</p>	<p>оборудване, продукти, инфраструктура и оказани услуги; ще се обърне внимание и на високо качество на услуги, опростени процедури и инспекции, покриване на стандартите за безопасност и сигурност, добър достъп до пристанища, ефикасни връзки с хинтерланд, и гъвкави и ефикасни пристанищни услуги;</p>	<p>съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>	<p>логистика в транспортната логистика;</p>	
--	--	--	---	---	--

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	в) дейността с катализационен ефект се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари от шосеен транспорт към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз, вътрешно воден превоз;	в) дейността за морски магистрали (ММ) цели насърчаване на много обемни, високо честотни интермодални услуги за товарен транспорт с морски превоз на къси разстояния, включително комбинирани товаро-пътнически услуги, когато случая позволява, или комбинация на морски превоз на къси разстояния с други видове транспорт, при която пътуванията по шосе са възможно най-кратки; дейността за предпочитане трябва да включва интегрирани товарни транспортни услуги в хинтерланд с железопътен и/или вътрешно воден превоз;	в) дейността по прехвърляне на товари предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си;	в) дейността по избягване на трафика цели насърчаване на по-висока ефективност на международния товарен транспорт на Европейските пазари, без да възпрепятства икономическия растеж чрез фокусиране върху модифицирането на процесите на производство и/или процесите на разпространение; от там постигане на по-кратки разстояния, по-високи коефициенти на товарене, по-малко празни курсове, намаляване на отпадъчните потоци, намаляване на обема и/или теглото или всяко друго въздействие, водещо до значително намаляване на товарния трафик по шосе, без да оказва неблагоприятно въздействие върху капацитета на производство или работната сила;	в) дейността по обмяна на опит няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;

	<p>г) дейността с катализационен ефект предлага реалистичен план разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>	<p>г) дейността за морски магистрали се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво прехвърляне на товари, по-високо от предвидимата степен на растеж на товарния транспорт по шосе, от шосейния транспорт към морски превоз на къси разстояния, вътрешно воден превоз или железопътен превоз;</p>	<p>г) когато дейността изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;</p>	<p>г) дейността по избягване на трафика се очаква да доведе до едно действително, измеримо и устойчиво избягване на трафика с най-малко 10% от обема на товара, измерено в тонове-километри или превозно средство-километри;</p>	<p>г) дейността по обмяна на опит предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>
	<p>д) дейността с катализационен ефект няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;</p>	<p>д) дейността за морски магистрали предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>		<p>д) дейността по избягване на трафика предлага реалистичен план, разграничаващ специфичните етапи, посредством които тази дейност цели постигане на целите си и идентифицира необходимостта от помощ в управлението от страна на Комисията;</p>	

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	е) когато дейността изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	е) дейността за морски магистрали няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;		е) дейността по избягване на трафика няма да доведе до нарушаване на конкуренцията на съответните пазари, и по-специално между алтернативните видове транспорт и железопътния транспорт сам по себе си или в рамките на всеки вид, в полза на общия интерес;	
		ж) когато дейността за морски магистрали изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;		ж) когато дейността по избягване на трафика изисква използването на услуги, предоставяни от трети страни, които не са част от консорциум, кандидатите представят доказателство за прозрачни, обективни и не дискриминиращи процедури за избор на съответните услуги;	



<p>2. Размер на финансиране и обхват</p>	<p>з) Финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект трябва да бъде ограничена до максимум 35% от общите разходи необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността, включително подготвителните мерки и помощна инфраструктура. Такива разходи трябва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, дотолкова доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>	<p>з) Финансовата помощ от Общността за дейности за морски магистрала трябва да бъде ограничена до максимум 35% от общите разходи необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността, включително подготвителните мерки и помощна инфраструктура. Такива разходи трябва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, дотолкова доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>	<p>з) Финансовата помощ от Общността за дейности по прехвърляне на товари трябва да бъде ограничена до максимум 35% от общите разходи необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи трябва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, дотолкова доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>	<p>з) Финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика трябва да бъде ограничена до максимум 35% от общите разходи необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността, включително подготвителните мерки и помощна инфраструктура и оборудване. Такива разходи трябва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, дотолкова доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>	<p>з) Финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит трябва да бъде ограничена до максимум 50% от общите разходи необходими за постигане на целите на дейността и направени в резултат от дейността. Такива разходи трябва да бъдат приемливи за отпускане на финансова помощ от Общността, дотолкова доколкото са свързани директно с изпълнението на дейността;</p>
--	--	--	--	--	---

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
	<p>Разходите, направени на и след датата на подаване на едно заявление по процедурата по избор трябва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие, че е дадено заключително одобрение на за финансиране от Общността.</p> <p>Присъединяването на движими активи към разходите трябва да зависи от задължението, по време на помощта, да се използват такива активи основно за дейността, както е определено със споразумението за субсидия;</p>	<p>Разходите, направени на и след датата на подаване на едно заявление по процедурата по избор трябва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие, че е дадено заключително одобрение на за финансиране от Общността.</p> <p>Присъединяването на движими активи към разходите трябва да зависи от задължението, по време на помощта, да се използват такива активи основно за дейността, както е определено със споразумението за субсидия;</p>	<p>Разходите, направени на и след датата на подаване на едно заявление по процедурата по избор трябва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие, че е дадено заключително одобрение на за финансиране от Общността.</p> <p>Присъединяването на движими активи към разходите трябва да зависи от задължението, по време на помощта, да се използват такива активи основно за дейността, както е определено със споразумението за субсидия;</p>	<p>Разходите, направени на и след датата на подаване на едно заявление по процедурата по избор трябва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие, че е дадено заключително одобрение на за финансиране от Общността.</p> <p>Присъединяването на движими активи към разходите трябва да зависи от задължението, по време на помощта, да се използват такива активи основно за дейността, както е определено със споразумението за субсидия;</p>	<p>Разходите, направени на и след датата на подаване на едно заявление по процедурата по избор трябва да бъдат приемливи за финансова помощ, отпусната от Общността, при условие, че е дадено заключително одобрение на за финансиране от Общността;</p>
				б) Финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафика не трябва да бъде използвана	

				за подпомагане на бизнес или производствени дейности, които нямат директна връзка с транспорта или разпространението ;	
б) Условията за финансиране на помощна инфраструктура са посочени в Приложение II;	за за са в	б) Финансовата помощ от Общността, с изключение на тази за подготвителните мерки и помощната инфраструктура, определена от Комисията въз основа на тонкилометри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз, вътрешно воден превоз, първоначално трябва да бъде установена на 1 EUR за всеки 500 тона-километри прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана, в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за околната среда;	б) Финансовата помощ от Общността, с изключение на тази за помощната инфраструктура, определена от Комисията въз основа на тонкилометри прехвърлен товар от шосеен превоз към морски превоз на къси разстояния, железопътен превоз, вътрешно воден превоз, първоначално трябва да бъде установена на 1 EUR за всеки 500 тона-километри прехвърлен шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана, в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за околната среда;	б) Финансовата помощ от Общността, с изключение на тази за подготвителните мерки, помощната инфраструктура и оборудване, първоначално трябва да бъде установена на 1 EUR за всяко избягване на 500 тона-километри или 25 превозни средства-километри шосеен товар. Тази индикативна сума в частност може да бъде коригирана, в съответствие с качеството на проекта или получените реални ползи за околната среда;	б) Условията за финансиране на помощна инфраструктура: не са приложими;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрали	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
		в) В съответствие с процедурата по член 10, параграф 2, Комисията може да преразглежда, от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, въз основа на които се основават тези изчисления и в последствие ако е необходимо сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	в) В съответствие с процедурата по член 10, параграф 2, Комисията може да преразглежда, от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, въз основа на които се основават тези изчисления и в последствие ако е необходимо сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	в) В съответствие с процедурата по член 10, параграф 2, Комисията може да преразглежда, от време на време, когато е необходимо, развитието на елементите, въз основа на които се основават тези изчисления и в последствие ако е необходимо сумата на финансовата помощ от Общността да се адаптира;	
		г) Условието за финансиране за помощна инфраструктура са посочени в Приложение II;	г) Условието за финансиране за помощна инфраструктура, дотолкова доколкото те са приложими, са посочени в Приложение II;	г) Условието за финансиране за помощна инфраструктура са посочени в Приложение II;	
3. Форма и продължителност на споразумението за субсидия	Финансовата помощ от Общността за дейности с катализационен ефект трябва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и	Финансовата помощ от Общността за дейности за Морски магистрали трябва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. Като правило, максималната продължителност на тези споразумения трябва да	Финансовата помощ от Общността за дейности по прехвърляне на товари трябва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии. Като правило, максималната продължителност на тези споразумения трябва да бъде 38 месеца;	Финансовата помощ от Общността за дейности по избягване на трафик трябва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и мониторинг. Като правило, максималната	Финансовата помощ от Общността за дейности по обмяна на опит трябва да бъде отпусната на базата на споразумения за субсидии, със съответните разпоредби за управление и

	мониторинг. Като правило, максималната продължителност на тези споразумения трябва да бъде 62 месеца;	бъде 62 месеца;		продължителност на тези споразумения трябва да бъде 62 месеца;	мониторинг. Като правило, максималната продължителност на тези споразумения трябва да бъде 26 месеца;
	Финансовата помощ от Общността не трябва да бъде възстановяема след постановения максимален период от 62 месеца;	Финансовата помощ от Общността не трябва да бъде възстановяема след постановения максимален период от 62 месеца;	Финансовата помощ от Общността не трябва да бъде възстановяема след постановения максимален период от 38 месеца;	Финансовата помощ от Общността не трябва да бъде възстановяема след постановения максимален период от 62 месеца;	Финансовата помощ от Общността не трябва да бъде възстановяема след постановения максимален период от 26 месеца;
4. Договорена сума	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности с катализационен ефект трябва да бъде 2 000 000 EUR;	Минималната индикативна пределна сума за дейности за Морски магистрали трябва да бъде 1,25 милиарда тонкилометри или техния обемен еквивалент на прехвърлен товар или, в съотношение с индикативната сума на финансовата помощ, 2 500 000 EUR;	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности по прехвърляне на товари трябва да бъде 250 милиона тонкилометри или техния обемен еквивалент на прехвърлен товар или, в съотношение с индикативната сума на финансовата помощ, 500 000 EUR;	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности по избягване на трафика трябва да бъде 500 милиона тонкилометри или 25 милиона превозно средство– километри на избегнат товарен трафик, в съотношение с индикативната сума на финансовата помощ, 1 000 000 EUR;	Минималната индикативна пределна сума за субсидия за дейности по обмяна на опит трябва да бъде 250 000 EUR;

Вид дейност	А. С катализационен ефект	Б. Морски магистрала	В. Прехвърляне на товари	Г. Избягване на трафик	Д. Обмяна на опит
	Член 5, параграф 1, буква а)	Член 5, параграф 1, буква б)	Член 5, параграф 1, буква в)	Член 5, параграф 1, буква г)	Член 5, параграф 1, буква д)
5. Разпространение	Резултатите и методите от дейностите с катализационен ефект трябва да бъдат разпространени, и трябва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в планът за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Резултатите и методите от дейностите за Морски магистрала трябва да бъдат разпространени, и трябва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в планът за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Не са предвидени специални дейности за разпространение на дейностите по прехвърляне на товари.	Резултатите и методите от дейностите по избягване на трафика трябва да бъдат разпространени, и трябва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в планът за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.	Резултатите и методите от дейностите по обмяна на опит трябва да бъдат разпространени, и трябва да бъде насърчена обмяната на най-добри практики, както е посочено в планът за разпространение, с цел да се подпомогне постигането на целите на настоящия регламент.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

### Условия за финансиране на помощна инфраструктура съгласно член 2, буква з) член 5, параграф 2

1. Помощната инфраструктура трябва да бъде приемлива за финансиране по Програмата, при условие че са изпълнение следните условия:

а) дейността изисква инфраструктурни работи за навременното изпълнение на услугата по прехвърляне на транспорта на товари от шосе, или избягване на пътния товарен трафик;

б) инфраструктурните работи са приключени в рамките на 24 месеца от датата на започване на дейността;

в) транспортната услуга или избягването на трафика започнат в рамките на 3 месеца от приключването на инфраструктурните работи; в допълнение за дейностите по избягването на трафика, договореното общо избягване на трафика е постигнато в рамките на продължителността на споразумението за субсидия;

г) зачитане на съответното законодателство на Общността, и по-специално по отношение на околната среда.

2. Максималната продължителност на договора, установен за всеки вид дейност по член 5 може да бъде удължена с време, необходимо за приключване на инфраструктурните работи, но в никакъв случай по-късно от общия период от 74 месеца.

3. Когато е поискано финансиране по Програмата за инфраструктура, финансирането от други програми на Общността, особено финансиране по Решение № 1692/96/ЕО, за същия инфраструктурен елемент се изключва.