Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1692/2006,**

annettu 24 päivänä lokakuuta 2006,

toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (”Marco Polo II”) ja asetuksen (EY) N:o 1382/2003 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(EUVL L 328, 24.11.2006, s. 1)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 923/2009, annettu 16 päivänä syyskuuta 2009	L 266	1	9.10.2009

Oikaistu:

►**C1** Oikaisu, EUVL L 65, 3.3.2007, s. 12 (1692/2006)

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 1692/2006,

annettu 24 päivänä lokakuuta 2006,

toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (”Marco Polo II”) ja asetuksen (EY) N:o 1382/2003 kumoamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Syyskuussa 2001 julkaistussa yhteistä liikennepolitiikkaa koskevassa komission valkoisessa kirjassa korostetaan, että intermodaaliliikenteen kehittäminen on käytännöllinen ja tehokas keino saavuttaa tasapainoinen liikennejärjestelmä, ja esitetään että sekä merten moottoriteiden eli korkealaatuisten yhdennettyjen intermodaalisten meriliikennevaihtoehtojen kehittäminen että raide- ja sisävesiliikenteen käytön tehostaminen ovat tämän strategian avaintekijöitä. Göteborgissa 15 ja 16 päivänä kesäkuuta 2001 kokoontunut Eurooppa-neuvosto julisti, että uuden tasapainon saavuttaminen eri liikennemuotojen välillä on kestävän kehityksen strategian keskeinen tavoite. Lisäksi Eurooppa-neuvosto korosti 15 ja 16 päivänä maaliskuuta 2002 Barcelonassa pidetyssä kokouksessaan, että on tarpeen vähentää liikenteen pullonkaulojen ruuhkautumista monilla alueilla. Tässä yhteydessä mainittiin erityisesti Alpit, Pyreneet ja Itämeri, mikä on osoitus siitä, että merten moottoriteiden meriliikennereitit ovat olennainen ja tärkeä osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa. Markkinalähtöinen intermodaaliliikenteen rahoitusohjelma on keskeinen väline intermodaaliliikenteen jatkokehittämisessä. Sillä olisi erityisesti tuettava merten moottoriteiden perustamista — varmistaen muun muassa, että taloudellinen, sosiaalinen ja alueellinen yhteenkuuluvuus kohenee — ja raide- ja sisävesiliikennettä.

(2) Jos päättäväisiin toimiin ei ryhdytä, Euroopan maanteiden tavaraliikenteen odotetaan kokonaisuudessaan kasvavan noin 60 prosenttia vuoteen 2013 mennessä. Tästä olisi seurauksena maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen arviolta 20,5 miljardin tonnikilometrin suuruinen vuotuinen kasvu ajanjaksolla 2007—2013 Euroopan unionin 25 jäsenvaltiossa sekä tällaisen kasvun negatiiviset vaikutukset, mitä tulee ylimääräisiin tieinfrastruktuurikustannuksiin, onnettomuuksiin, ruuhkiin, paikalliseen ja maailmanlaajuiseen saastumiseen, toimitusketjujen ja logististen prosessien luotettavuuteen sekä ympäristövahinkoihin.

(3) Näin suureen maanteiden tavaraliikenteen kasvuun vastaamiseksi on lisättävä lyhyen matkan merenkulun sekä rautatie- ja sisävesiliikenteen käyttöä ja kannustettava liikenne- ja logistiikka-alaa uusiin tehokkaisiin aloitteisiin ja esimerkiksi teknisten innovaati-

([1]) EUVL C 234, 22.9.2005, s. 19.
([2]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 17. toukokuuta 2006 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 12. lokakuuta 2006.

▼B

oiden kehittämiseen vaunukaluston osalta, jotta teiden ruuhkaantumista voidaan vähentää.

(4) Yhteisön rahoitustuen myöntämisestä tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamiseksi (Marco Polo -ohjelma) 22 päivänä heinäkuuta 2003 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1382/2003 ([1]) perustettua ohjelmaa olisi sen vuoksi vahvistettava uusilla toimilla, joiden päämääränä on kansainvälisen tieliikenteen todellinen vähentäminen. Tämän vuoksi komissio on ehdottanut lujitettua ohjelmaa, jäljempänä ”Marco Polo II -ohjelma” tai ”ohjelma”, jonka tarkoituksena on lisätä intermodaaliliikennettä, vähentää tieliikenteen ruuhkia ja parantaa tavaraliikennejärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa yhteisössä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi ohjelmalla olisi tuettava tavarankuljetus- ja logistiikka-alalla ja muilla asiaan liittyvillä markkinoilla toteutettavia toimia ottaen huomioon pienten ja keskisuurten yritysten tarpeet. Tarkoituksena on auttaa siirtämään vähintään maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoitu kokonaiskasvu mutta mielellään enemmänkin lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen tai liikennemuotojen yhdistelmään, jossa tiematkat ovat mahdollisimman lyhyitä. Asetuksen (EY) N:o 1382/2003 mukainen Marco Polo -ohjelma olisi sen vuoksi korvattava.

(5) Marco Polo II -ohjelmaan sisältyy erilaisia toimia, joilla pyritään mitattavissa olevaan ja kestävään liikennemuotosiirtymään sekä intermodaaliliikenteen markkinoiden yhteistyön parantamiseen. Tämän lisäksi Marco Polo II — ohjelman toimilla pitäisi pystyä myös vähentämään maanteiden kansainvälistä tavaraliikennettä.

(6) Marco Polo II -ohjelmasta rahoitettujen toimien maantieteellisen soveltamisalan olisi oltava kansainvälinen. Kyseisten toimien Euroopan laajuisen ulottuvuuden esille tuomiseksi toimien ehdottajina olisi oltava eri maihin sijoittautuneita yrityksiä, jotka tekevät ehdotuksen yhteenliittymänä. Julkisoikeudellisten yhteisöjen olisi voitava olla mukana tällaisessa yhteenliittymässä osallistuessaan taloudelliseen toimintaan kansallisen lainsäädännön mukaisesti.

(7) Hakijoiden olisi voitava ehdottaa uusia tai tilanteen mukaan jo olemassa olevia hankkeita, jotka parhaiten vastaavat markkinoiden nykyisiä tarpeita. Hyväksyttäviä hankkeita, etenkään sellaisia, joilla otetaan huomioon pk-yritysten tarpeet, ei pidä rajoittaa antamalla tukikelpoisille toimille liian ahdasta määritelmää.

(8) 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, huomattavia kustannuksia aiheuttava palvelu.

(9) Jotta esimerkiksi 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 käytöstä pelkän maantieliikenteen käytön sijaan. Tästä syystä tässä asetuksessa olisi säädettävä jokin rahoitustuen ohjeellinen määrä tiettyä maanteiden tavaraliikenteen tonnikilometrien siirtymää kohden.

(10) Yhteisön tukea, jota myönnetään maantieliikenteestä lyhyen matkan merenkulkuun, raide- tai sisävesiliikenteeseen siirrettyjen tonnikilometrien perusteella taikka maantieliikenteessä vältettyjen tonnikilometrien tai ajoneuvokilometrien perusteella, olisi voitava mukauttaa, jotta voidaan palkita korkealaatuisia hankkeita tai hankkeita, joista koituu todellisia ympäristöetuja.

([1]) EUVL L 196, 2.8.2003, s. 1, asetus sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella (EY) N:o 788/2004 (EUVL L 138, 30.4.2004, s. 17).

▼B

(11) Rahoitusta kohdennettaessa olisi myös kiinnitettävä erityistä huomiota herkkiin alueisiin ja suurkaupunkialueisiin ohjelman maantieteellisellä soveltamisalalla.

(12) Julkisuuden ja avoimuuden sekä parhaita käytäntöjä koskevan tiedonvaihdon varmistamiseksi tietoja ohjelman kaikkien toimien tuloksista olisi levitettävä riittävästi.

(13) Valintamenettelyn ja toimien elinkaaren aikana on tarpeen varmistaa, että valittavat toimet tuovat todellista edistystä yhteiseen liikennepolitiikkaan eivätkä vääristä kilpailua yhteisen edun vastaisesti. Sen vuoksi komission olisi arvioitava kummankin ohjelman täytäntöönpanoa. Sen olisi annettava arviointikertomus Marco Polo -ohjelmalla vuosina 2003—2006 saavutetuista tuloksista viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2007.

(14) Toimien ei pitäisi aiheuttaa kilpailun vääristymisiä etenkään muiden liikennemuotojen kuin maantieliikenteen välillä tai kunkin yksittäisen vaihtoehtoisen liikennemuodon yhteydessä siinä määrin, että se olisi yhteisten etujen vastaista. Tällaista vääristymistä olisi pyrittävä välttämään erityisen huolellisesti, jotta toimilla edistettäisiin rahtiliikenteen siirtymistä maantieliikenteestä vaihtoehtoisiin liikennemuotoihin sen sijaan, että rahtiliikenne vetäytyisi nykyisistä raideliikennepalveluista, lyhyen matkan merenkulun palveluista tai sisävesiliikennepalveluista.

(15) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla toteuttaa Marco Polo II -ohjelman tavoitetta, vaan se voidaan ohjelman soveltamisalan vuoksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

(16) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(17) Tässä asetuksessa vahvistetaan ohjelman koko keston ajaksi rahoituspuitteet, joita budjettivallan käyttäjän olisi pidettävä Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission välillä talousarviota koskevasta kurinalaisuudesta ja moitteettomasta varainhoidosta tehdyn toimielinten sopimuksen ([2]) 37 kohdan mukaisena ensisijaisena ohjeenaan vuosittaisessa talousarviomenettelyssä.

(18) Marco Polo -ohjelman jatkuvuuden ja avoimuuden turvaamiseksi olisi annettava siirtymäsäännöksiä sopimuksista ja valintamenettelystä,

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde

Tällä asetuksella perustetaan rahoitusväline, jäljempänä ”Marco Polo II -ohjelma” tai ”ohjelma”, jolla on tarkoitus vähentää ruuhkia, parantaa liikennejärjestelmän ympäristönsuojelun tasoa ja tehostaa intermodaaliliikennettä ja siten edistää tehokkaan ja kestävän liikennejärjestelmän

([1]) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23, päätös sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna päätöksellä 2006/512/EY (EUVL L 200, 22.7.2006, s. 11).
([2]) EUVL C 139, 14.6.2006, s. 1.

▼B

toteutumista tuottaen Euroopan unionille lisäarvoa ilman kielteisiä vaikutuksia taloudelliseen, sosiaaliseen tai alueelliseen yhteenkuuluvuuteen. Ohjelman kesto on 1 päivästä tammikuuta 200731 päivään joulukuuta 2013, jotta ohjelman päättymiseen mennessä päästäisiin liikennemuotojen muutokseen siten, että huomattava osuus maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen ennakoidusta vuotuisesta kokonaiskasvusta tonnikilometreinä mitattuna siirretään lyhyen matkan meriliikenteeseen, rautatieliikenteeseen ja sisävesiliikenteeseen tai liikennemuotojen yhdistelmään, jossa tiematkat ovat mahdollisimman lyhyitä.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

a) ”toimella” tarkoitetaan yritysten toteuttamaa hanketta, jolla edistetään maanteiden tavaraliikennejärjestelmän ruuhkien vähentämistä ja/tai liikennejärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista jäsenvaltioiden tai osallistujavaltioiden alueilla; katalyyttiset toimet, liikennemuotosiirtymätoimet ja yhteiset oppimistoimet voivat koostua useista yhteensovitetuista hankkeista;

b) ”katalyyttisellä toimella” tarkoitetaan innovatiivista tointa, jolla pyritään poistamaan merkittäviä yhteisön tavaraliikennemarkkinoiden rakenteellisia esteitä, jotka haittaavat markkinoiden tehokasta toimintaa, lyhyen matkan meriliikenteen, rautatieliikenteen tai sisävesiliikenteen kilpailukykyä ja/tai näitä liikennemuotoja käyttävien kuljetusketjujen tehokkuutta, mukaan luettuna täydentävän infrastruktuurin muuttaminen tai perustaminen; tässä määritelmässä rakenteellisilla esteillä tarkoitetaan muita kuin sääntelyyn liittyviä, tosiasiallisia ja ei pelkästään väliaikaisia esteitä, jotka haittaavat tavarankuljetusketjun asianmukaista toimintaa;

c) ”merten moottoritiet -toimella” tarkoitetaan innovatiivista tointa, jolla siirretään välittömästi tavarakuljetuksia tieliikenteestä lyhyen matkan merenkulkuun tai lyhyen matkan merenkulun ja muiden liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tiematkat ovat mahdollisimman lyhyitä; tällaisiin toimiin voi sisältyä sellaisen täydentävän infrastruktuurin muuttaminen tai perustaminen, jonka avulla saadaan aikaan suurten määrien ja suuren liikennetiheyden intermodaalinen meriliikennepalvelu, johon sisältyy yleensä kaikkein ympäristöystävällisempien liikennemuotojen, kuten sisävesiliikenteen ja rautateiden, käyttö syrjäseutujen tavarakuljetuksiin sekä integroituihin ovelta ovelle -palveluihin; syrjäisimpien alueiden resurssit olisi myös integroitava mahdollisuuksien mukaan;

d) ”liikennemuotosiirtymätoimella” tarkoitetaan tointa, jolla suoraan, mitattavasti, huomattavasti ja viiveettä siirretään tavarakuljetuksia maanteiltä lyhyen matkan merenkulkuun, rautateille, sisävesille tai eri liikennemuotojen yhdistelmäkuljetuksiin, joissa tiematkat ovat mahdollisimman lyhyitä, ja joka ei ole katalyyttinen toimi; tähän sisältyvät myös olemassa olevien palvelujen kehittämisellä aikaansaadut liikennemuotosiirtymät; komissio tarkastelee mahdollisuutta tukea täydentäviä infrastruktuurihankkeita;

e) ”liikenteen välttämistoimella” tarkoitetaan innovatiivista tointa, jolla liikenne integroidaan tuotantologistiikkaan, jotta vältetään tavaraliikenteen suuren prosenttiosuuden kuljettaminen maanteitse vaikuttamatta kielteisesti tuotannon määrään tai työvoimaan; näihin toimiin voi sisältyä myös täydentävän infrastruktuurin ja laitteiston muuttaminen tai perustaminen;

f) ”yhteisellä oppimistoimella” tarkoitetaan tointa, jolla pyritään parantamaan tavarankuljetusketjun työmenetelmien ja menettelyjen rakenteelliseen optimointiin liittyvää yhteistyötä, ottaen huomioon logistiikan vaatimukset;

▼B

g) ”innovatiivisella toimella” tarkoitetaan tointa, johon sisältyy tietyillä markkinoilla aiemmin esiintymättömiä osatekijöitä;

h) ”täydentävällä infrastruktuurilla” tarkoitetaan toimien päämäärien saavuttamiseen tarvittavaa riittävää infrastruktuuria, mukaan luettuina tavara- ja henkilöliikenteeseen liittyvät rakenteet;

i) ”liitännäistoimenpiteellä” tarkoitetaan toimenpidettä, 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, prosessien tai palvelujen markkinoille saattaminen, markkinointi tai myynnin edistäminen eivät ole liitännäistoimenpiteitä;

j) ”valmistelutoimenpiteellä” tarkoitetaan toimenpidettä, jolla valmistellaan katalyyttisia toimia, merten moottoritiet -toimia tai liikenteen välttämistoimia; tällaisia ovat esimerkiksi tekniset, operatiiviset tai taloudelliset toteutettavuustutkimukset ja laitteiston testaus;

k) ”yrityksellä” tarkoitetaan taloudellista toimintaa harjoittavia tahoja niiden oikeudellisesta asemasta ja rahoitustavasta riippumatta;

l) ”yhteenliittymällä” tarkoitetaan järjestelyä, jonka avulla vähintään kaksi yritystä toteuttavat yhdessä toimen ja jakavat siihen liittyvät riskit;

m) ”tonnikilometrillä” tarkoitetaan yhden tavaratonnin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän kuljettamista yhden kilometrin matkan;

n) ”ajoneuvokilometrillä” tarkoitetaan kuormatun tai tyhjän kuorma-auton liikkumista yhden kilometrin matkan;

o) ”lähellä sijaitsevalla kolmannella maalla” tarkoitetaan maata, joka ei ole Euroopan unionin jäsen ja jolla on yhteinen raja Euroopan unionin kanssa tai joka rajoittuu Euroopan unionin rajana olevaan suljettuun tai puolisuljettuun merialueeseen;

▼M1

p) ”rahdilla” tarkoitetaan, maanteiltä pois siirrettyjen tonnikilometrien laskennassa, kuljetettuja tavaroita, intermodaalikuljetusyksikköä ja maantieajoneuvoa, mukaan lukien tyhjät intermodaalikuljetusyksiköt ja tyhjät maantieajoneuvot silloin, kun ne on siirretty pois maanteiltä.

▼B

3 artikla

Soveltamisala

1. Ohjelma koskee toimia, jotka:

a) toteutetaan vähintään kahden jäsenvaltion alueella

tai

b) toteutetaan vähintään yhden jäsenvaltion 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 3 ja 4 kohdassa esitetyissä olosuhteissa.

3. Ohjelmaan voivat osallistua maat, jotka ovat ehdolla Euroopan unionin jäseniksi. Osallistumiseen sovelletaan näiden maiden kanssa tehdyissä assosiaatiosopimuksissa määrättyjä edellytyksiä ja kunkin asianomaisen maan assosiaationeuvoston päätöksessä vahvistettuja sääntöjä.

4. Ohjelmaan voivat osallistua myös EFTAn ja ETA:n jäsenvaltiot ja lähellä sijaitsevat kolmannet maat lisämäärärahojen turvin ja näiden maiden kanssa sovittavien menettelyjen mukaisesti.

▼B

II LUKU

TUKIKELPOISET HAKIJAT JA TOIMET

4 artikla

Tukikelpoiset hakijat

▼M1

1. Toimia voivat ehdottaa yritykset tai yhteenliittymät, jotka ovat sijoittautuneet jäsenvaltioihin tai osallistujamaihin siten kuin 3 artiklan 3 ja 4 kohdassa on säädetty.

▼B

2. Hankkeessa voi olla mukana muualle kuin 3 artiklan 3 ja 4 kohdassa tarkoitettuihin osallistujamaihin sijoittautuneita yrityksiä, mutta nämä eivät voi missään tapauksessa saada ohjelman mukaista yhteisön rahoitusta.

5 artikla

Tukikelpoiset toimet ja rahoitusedellytykset

1. Ohjelmasta voidaan rahoittaa seuraavia toimia:

a) erityistä huomiota on syytä kiinnittää katalyyttisiin toimiin, joiden tavoitteena on parantaa rautatiealan, sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun (merten moottoritiet mukaan lukien) yhteisvaikutusta tehostamalla infrastruktuurin käyttöä;

▼M1

b) merten moottoritiet -toimet, joiden on Euroopan unionin alueella oltava yhdenmukaisia yhteisön suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 23 päivänä heinäkuuta 1996 tehdyssä Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksessä N:o 1692/96/EY ([1]) määriteltyjen merten moottoriteitä koskevan ensisijaisen hankkeen ominaispiirteiden kanssa.

▼B

c) liikennemuotosiirtymätoimet;

d) liikenteen välttämistoimet;

e) yhteiset oppimistoimet.

▼M1

2. Eri toimia koskevat rahoitusedellytykset ja muut vaatimukset on esitetty liitteessä.

▼B

3. Yhteisön rahoitustuki perustuu komission ja tuensaajan neuvottelemiin sopimuksiin. Sopimusehtojen on oltava mahdollisimman pitkälti sellaisia, että taloudellinen ja hallinnollinen rasitus pysyy sovellettavien säännösten, erityisesti Euroopan parlamentin yleiseen talousarvioon sovellettavasta varainhoitoasetuksesta 25 päivänä kesäkuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY, Euratom) N:o 1605/2002 ([2]) säännösten, puitteissa mahdollisimman pienenä esimerkiksi helpottamalla yrittäjäystävällisten pankkitakuiden saamista, jotta voidaan toimia hallintoteknisesti mahdollisimman tehokkaasti ja joustavasti.

4. Komissio vahvistaa 10 artiklassa tarkoitetun komitean avustamana ja 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen katalyyttisia toimia ja yhteisiä oppimistoimia koskevien hakemuspyyntöjen vuosittaiset painopistealueet ja tarkastelee niitä tarvittaessa uudelleen, sanotun rajoittamatta 1 artiklassa tarkoitettua toiminnan yleistavoitetta.

([1]) EYVL L 228, 9.9.1996, s. 1.
([2]) EYVL L 248, 16.9.2002, s. 1.

▼B

6 artikla

Yksityiskohtaiset säännöt

Yksityiskohtaiset säännöt hankkeiden ehdottamisesta ja valinnasta ohjelman mukaisesti annetaan 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

▼M1

7 artikla

Valtiontuki

Tämän ohjelman soveltamisalaan kuuluville toimille myönnettävä yhteisön rahoitustuki ei estä valtiontuen myöntämistä samoille toimille kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla sikäli kuin tämä tuki on yhteensopiva perustamissopimuksessa määrätyn valtiontukijärjestelmän kanssa eikä ylitä liitteessä kullekin toimityypille esitettyjä kumulatiivisia rajoja.

▼B

III LUKU

TOIMIEN EHDOTTAMINEN JA VALINTA

▼M1

8 artikla

Toimien ehdottaminen

Toimia ehdotetaan komissiolle 6 artiklan nojalla vahvistettujen yksityiskohtaisten sääntöjen mukaisesti. Ehdotuksissa on annettava kaikki tiedot, joita komissio tarvitsee suorittaakseen valintansa suorittamiseen 9 artiklassa tarkoitettujen arviointiperusteiden mukaisesti.

Komissio antaa tarvittaessa hakijoille apua näiden hakuprosessin helpottamiseksi esimerkiksi internetissä toimivan palvelupisteen muodossa.

9 artikla

Rahoitustukea saavien toimien valinta

Komissio arvioi ehdotetut toimet. Ohjelman rahoitukseen oikeutettujen toimien valinnassa komissio ottaa huomioon seuraavat:

a) 1 artiklassa tarkoitetut tavoitteet;

b) liitteen asianmukaisessa sarakkeessa esitetyt edellytykset;

c) toimien vaikutus teiden ruuhkautumisen vähentämiseen;

d) toimien suhteelliset ympäristöhyödyt sekä toimien suhteelliset hyödyt ulkoisten kustannusten pienentymisenä, mukaan luettuna niiden vaikutus lyhyen matkan merenkulusta sekä rautatie- ja sisävesiliikenteestä ympäristölle aiheutuvien haittavaikutusten vähentämiseen. Erityistä huomiota kiinnitetään toimiin, joiden yhteydessä ylitetään oikeudellisesti sitovat ympäristövaatimukset;

e) toimien yleinen kestävyys.

Komissio tekee päätöksen rahoitustuen myöntämisestä tiedotettuaan asiasta 10 artiklassa tarkoitetulle komitealle.

Komissio ilmoittaa päätöksestään tuensaajille.

▼B

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

10 artikla

Komitea

1. Komissiota avustaa komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 4 ja 7 artiklaa ottaen huomioon kyseisen päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi määräajaksi vahvistetaan kolme kuukautta.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

11 artikla

Talousarvio

▼C1

Rahoituspuitteet Marco Polo II -ohjelman toteuttamiseksi 1 päivästä tammikuuta 2007 31 päivään joulukuuta 2013 ovat 450 miljoonaa EUR.

▼B

Budjettivallan käyttäjä myöntää vuotuiset määrärahat rahoituskehyksen rajoissa.

12 artikla

Määrärahojen varaaminen liitännäistoimenpiteisiin ja ohjelman arviointiin

Tässä asetuksessa säädetystä talousarviosta varataan enintään 5 prosenttia liitännäistoimenpiteisiin ja 5 artiklan täytäntöönpanon riippumattomaan arviointiin.

13 artikla

Euroopan yhteisöjen taloudellisten etujen suojaaminen

1. Komissio varmistaa, että kun tämän asetuksen mukaisesti rahoitettuja toimia pannaan täytäntöön, Euroopan yhteisöjen taloudelliset edut suojataan petoksia, korruptiota ja muuta laitonta toimintaa ehkäisevillä toimenpiteillä, tehokkailla tarkastuksilla ja perusteettomasti maksettujen varojen takaisinperinnällä ja — jos väärinkäytöksiä todetaan — soveltamalla tehokkaita, oikeasuhtaisia ja varoittavia seuraamuksia Euroopan yhteisöjen taloudellisten etujen suojaamisesta 18 päivänä joulukuuta 1995 annetun neuvoston asetuksen (EY, Euratom) N:o 2988/95 ([1]) ja komission paikan päällä suorittamista tarkastuksista ja todentamisista Euroopan yhteisöjen taloudellisiin etuihin kohdistuvien petosten ja muiden väärinkäytösten estämiseksi 11 päivänä marraskuuta 1996 annetun neuvoston asetuksen (Euratom, EY) N:o 2185/96 ([2]) sekä Euroopan petostentorjuntaviraston (OLAF) tutkimuksista 25 päivänä toukokuuta 1999 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1073/1999 ([3]) mukaisesti.

2. Tämän asetuksen mukaisia toimia rahoitettaessa asetuksen (EY, Euratom) N:o 2988/95 1 artiklassa tarkoitetulla väärinkäytöksellä tarkoitetaan kaikkea yhteisön oikeuden säännösten tai määräysten taikka sopimusvelvoitteiden rikkomista, joka johtuu taloudellisen toimijan teosta

([1]) EYVL L 312, 23.12.1995, s. 1.
([2]) EYVL L 292, 15.11.1996, s. 2.
([3]) EYVL L 136, 31.5.1999, s. 1.

▼B

tai laiminlyönnistä ja jonka tuloksena on tai voisi olla vahinko Euroopan unionin yleiselle talousarviolle tai sen hoidossa oleville talousarvioille perusteettoman menon takia.

3. Tämän asetuksen mukaisissa sopimuksissa samoin kuin ohjelmaan osallistuvien kolmansien maiden kanssa tehtävissä sopimuksissa on oltava määräyksiä komission tai sen valtuuttamien edustajien suorittamista tarkastuksista ja rahoituksen valvonnasta sekä tilintarkastustuomioistuimen tarvittaessa paikan päällä tekemistä tilintarkastuksista.

14 artikla

Arviointi

1. Komissio tiedottaa komitealle vähintään kahdesti vuodessa ohjelman määrärahojen toteutuksesta ja antaa kaikista ohjelmasta rahoitetuista toimista päivitetyt tilannetiedot.

Komissio tekee ohjelman sekä väli- että loppuarvioinnit sen määrittämiseksi, millä tavoin se on edistänyt yhteisön liikennepolitiikan tavoitteiden saavuttamista ja onko määrärahoja käytetty tehokkaasti.

▼M1

2. Komissio antaa Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle tiedonannon Marco Polo -ohjelmien tuloksista kautena 2003–2010. Komissio antaa tiedonannon, ennen kuin se laatii ehdotuksen kolmannesta Marco Polo -ohjelmasta, ja ottaa ehdotusta laatiessaan huomioon tiedonannossa esitetyt huomiot.

2a. Edellä 2 kohdassa mainitussa tiedonannossa käsitellään erityisesti seuraavia seikkoja:

— tämän asetuksen, sellaisena kuin se on muutettuna toisesta Marco Polo -ohjelmasta yhteisön rahoitustuen myöntämiseksi tavarankuljetusjärjestelmän ympäristönsuojelun tason parantamista varten (”Marco Polo II”) ([1]) annetun asetuksen (EY) N:o 1692/2006 muuttamisesta 16 päivänä syyskuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 923/2009, vaikutukset,

— kilpailukyvyn ja innovoinnin toimeenpanoviraston (EACI) suorittamasta ohjelmien hallinnoinnista saadut kokemukset,

— tarve erottaa liikennemuodot toisistaan turvallisuuden, ympäristöystävällisyyden ja energiatehokkuuden perusteella rahoitusedellytysten osalta,

— liikenteen välttämistoimien tehokkuus,

— tarve antaa kysyntään perustuvaa apua soveltamisvaiheessa siten, että huomioon otetaan liikenteen alan pien- ja mikroyritysten tarpeet,

— talouden taantuman hyväksyminen poikkeukselliseksi syyksi pidentää toimien kestoa,

— tukikelpoisuuskynnysten alentaminen tuotekohtaisten toimien osalta,

— mahdollisuus ilmoittaa ehdotettujen toimien rahoituksen vähimmäismääriä koskevat tavoitteet siirrettyjen tonnikilometrien lisäksi myös energiatehokkuuden ja ympäristöetujen kannalta,

— se, onko kuljetusyksikön sisällyttäminen rahdin määritelmään asianmukaista,

— se, onko yhteisrahoitetuista toimista saatavissa täydelliset vuosikatsaukset,

— mahdollisuus varmistaa johdonmukaisuus ohjelman, logistiikkaa koskevan toimintasuunnitelman ja Euroopan laajuisten liikenneverkkojen välillä toteuttamalla asianmukaisia toimenpiteitä, jotta voidaan

([1]) EUVL L 266, 9.10.2009, s. 1

▼M1

sovittaa yhteen yhteisön varojen jakamista, erityisesti merien moottoriteiden osalta,

— mahdollisuus tehdä kolmannessa maassa aiheutuneet kustannukset tukikelpoisiksi, jos jäsenvaltion yritykset toteuttavat toimet,

— tarve ottaa huomioon sisävesiliikenteen alan sekä sen pienten ja keskisuurten yritysten erityispiirteet esimerkiksi erityisesti sisävesiliikenteen alaa varten tarkoitetuilla ohjelmilla,

— mahdollisuus laajentaa ohjelma naapurimaihin,

— mahdollisuus mukauttaa ohjelma edelleen saari- ja saaristojäsenvaltioiden tarpeisiin.

15 artikla

Kumoaminen

Kumotaan asetus (EY) N:o 1382/2003 14 päivästä joulukuuta 2006.

Asetuksen (EY) N:o 1382/2003 mukaisiin toimiin liittyviin sopimuksiin sovelletaan mainittua asetusta siihen asti, kun sekä toimet että niiden rahoitus on saatettu päätökseen.

▼B

16 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 14 päivänä joulukuuta 2006.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

▼M1

LIITE

5 artiklan 2 kohdan mukaiset rahoitusedellytykset ja vaatimukset

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
1. Rahoitusedellytykset	a) katalyyttinen toimi saavuttaa tavoitteensa enintään 60 kuukauden kuluessa ja säilyy elinkelpoisena tämän ajanjakson jälkeen, kuten toimen realistisessa liiketoiminta-suunnitelmassa on arvioitu;	a) merten moottoritiet -toimi saavuttaa tavoitteensa enintään 60 kuukauden kuluessa ja säilyy elinkelpoisena tämän ajanjakson jälkeen, kuten toimen realistisessa liiketoimintasuunnitelmassa on arvioitu;	a) liikennemuotosiirtymä-toimi saavuttaa tavoitteensa enintään 36 kuukauden kuluessa ja säilyy elinkelpoisena tämän ajanjakson jälkeen, kuten toimen realistisessa liiketoimintasuunnitelmassa on arvioitu;	a) liikenteen välttämistoimi saavuttaa tavoitteensa enintään 60 kuukauden kuluessa ja säilyy elinkelpoisena tämän ajanjakson jälkeen, kuten toimen realistisessa liiketoimintasuunnitelmassa on arvioitu;	a) yhteinen oppiminen -toimi johtaa kaupallisten palvelujen parantumiseen markkinoilla ja erityisesti edistää ja/tai helpottaa tieliikenteen välttämistä tai siirtymää tieliikenteestä lyhyen matkan merenkulkuun sekä rautatie- ja sisävesiliikenteeseen parantamalla yhteistyötä ja osaamisen jakamista; toimen kesto on enintään 24 kuukautta;
	b) katalyyttinen toimi on logistiikan, teknologian, menetelmien, välineiden, tuotteiden, infrastruktuurin tai tuotettujen palvelujen kannalta innovatiivinen Euroopan tasolla;	b) merten moottoritiet -toimi on logistiikan, teknologian, menetelmien, välineiden, tuotteiden, infrastruktuurin tai tuotettujen palvelujen kannalta innovatiivinen Euroopan tasolla; huomiota kiinnitetään myös palvelun korkeaan laatuun, yksinkertaistettuihin menettelyihin ja tarkastuksiin, turvallisuusvaatimusten täyttämiseen, satamiin pääsyyn, tehokkaisiin syrjäseutuyhteyksiin sekä joustaviin ja tehokkaisiin satamapalveluihin;	b) liikennemuotosiirtymä-toimi ei johda yhteisen edun vastaisiin kilpailun vääristymisiin asianomaisilla markkinoilla, etenkään pelkälle maantieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä;	b) liikenteen välttämistoimi on innovatiivinen Euroopan tasolla, sillä siinä integroidaan tuotantologistiikkaa kuljetuslogistiikkaan;	b) yhteinen oppiminen -toimi on innovatiivinen Euroopan tasolla;
	c) katalyyttisen toimen on tarkoitus johtaa kuljetusten tosiasialliseen, mitattavissa olevaan ja kestävään siirtymiseen maanteiltä lyhyen	c) merten moottoritiet -toimen tavoitteena on edistää hyvin suurten määrien ja suuren liikennetiheyden tavaraliikenteen intermodaalipalveluja lyhyen matkan meren-	c) liikennemuotosiirtymä-toimi pohjautuu realistiseen suunnitelmaan, jossa esitetään konkreettiset välitavoitteet toimen tavoitteiden saavuttamiseksi;	c) liikenteen välttämistoimen tavoitteena on edistää kansainvälisen tavaraliikenteen tehokkuutta Euroopan markkinoilla talouskasvua haittaamatta keskittymällä tuo-	c) yhteinen oppiminen -toimi ei johda kilpailun vääristymisiin asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkälle maantielii-

▼M1

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
	matkan merenkulkuun, rautateille tai sisävesille;	kulussa, tarvittaessa tavara- ja matkustajaliikennepalvelujen yhdistelmin tai lyhyen matkan merenkulun ja muiden liikennemuotojen yhdistelmin, joissa tiematkat ovat mahdollisimman lyhyitä; toimeen olisi suotavaa sisällyttää integroituja syrjäseutujen tavaraliikenteen palveluja rautatie- ja/tai sisävesiliikenteen avulla;		tanto- ja/tai jakeluprosessien muuttamiseen siten, että saadaan lyhennettyä matkoja, parannettua kuormitusasteita, vähennettyä tyhjänä ajoa, jätevirtoja, määriä ja/-tai painoa tai saavutetaan muita vaikutuksia, joilla vähennetään merkittävästi maanteiden tavaraliikennettä vaikuttamatta kielteisesti tuotannon määrään tai työvoimaan;	kenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä;
	d) katalyyttinen toimi pohjautuu realistiseen suunnitelmaan, jossa esitetään konkreettiset välitavoitteet toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja määritellään komission ohjausavun tarve;	d) merten moottoritiet -toimen on tarkoitus johtaa kuljetusten tosiasialliseen, mitattavissa olevaan ja kestävään sekä maanteiden tavaraliikenteen ennustettua kasvua suurempaan siirtymään maanteiltä lyhyen matkan merenkulkuun, sisävesille tai rautateille;	d) jos liikennemuotosiirtymätoimi edellyttää, että käytetään tukisopimuksen ulkopuolisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, hakijan on esitettävä todisteet asiaankuuluvien palvelujen avoimesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.		d) yhteinen oppiminen -toimi pohjautuu realistiseen suunnitelmaan, jossa esitetään konkreettiset välitavoitteet toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja määritellään komission ohjausavun tarve.
	e) katalyyttinen toimi ei johda kilpailun vääristymisiin asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkälle maantieliikenteelle vaihtoehtoisten liikennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä;	e) merten moottoritiet -toimi pohjautuu realistiseen suunnitelmaan, jossa esitetään konkreettiset välitavoitteet toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja määritellään komission ohjausavun tarve;		d) liikenteen välttämistoimi pohjautuu realistiseen suunnitelmaan, johon sisältyy konkreettisia välitavoitteita toimen tavoitteiden saavuttamiseksi ja jossa määritellään komission antaman ohjausavun tarve;	
	f) jos katalyyttinen toimi edellyttää, että käytetään tukisopimuksen ulkopuolisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, hakijan on esitettävä todisteet asiaankuuluvien palvelujen avoi-	f) merten moottoritiet -toimi ei johda kilpailun vääristymisiin asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään pelkälle maantieliikenteelle vaihtoehtoisten lii-		e) liikenteen välttämistoimi ei johda kilpailun vääristymisiin asianomaisilla markkinoilla siinä määrin, että se olisi yhteisen edun vastaista, etenkään maantieliikenteelle	

▼M1

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
	mesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.	kennemuotojen välillä tai niiden kunkin sisällä;		vaihtoehtoisten liikennemuotojen osalta;	
		g) jos merten moottoritiet -toimi edellyttää, että käytetään tukisopimuksen ulkopuolisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, hakijan on esitettävä todisteet asiaankuuluvien palvelujen avoimesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.		f) jos liikenteen välttämistoimi edellyttää, että käytetään tukisopimuksen ulkopuolisten kolmansien osapuolten tarjoamia palveluja, hakijan on esitettävä todisteet asiaankuuluvien palvelujen avoimesta, puolueettomasta ja syrjimättömästä valintamenettelystä.	
2. Rahoituksen intensiteetti ja soveltamisala	a) Katalyyttisille toimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siltä osin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Täydentävään infrastruktuuriin liittyvät tukikelpoiset kustannukset eivät saa olla yli 20 prosenttia toimen tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.	a) Merten moottoritiet -toimiin liittyville toimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siltä osin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Täydentävään infrastruktuuriin liittyvät tukikelpoiset kustannukset eivät saa olla yli 20 prosenttia toimen tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.	a) Liikennemuotosiirtymä-toimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siinä määrin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Täydentävään infrastruktuuriin liittyvät tukikelpoiset kustannukset eivät saa olla yli 20 prosenttia toimen tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.	a) Liikenteen välttämistoimille annetaan yhteisön rahoitustukea enintään 35 prosenttia toimen tavoitteiden saavuttamiseksi välttämättömien ja toimesta aiheutuvien menojen kokonaismäärästä. Näihin menoihin voidaan antaa yhteisön rahoitustukea siltä osin kuin ne liittyvät välittömästi toimen toteuttamiseen. Täydentävään infrastruktuuriin liittyvät tukikelpoiset kustannukset eivät saa olla yli 20 prosenttia toimen tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.	a) 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	Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden	Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden	Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää. Irtaimen omaisuuden kustannuksiin myönnettävän rahoitusosuuden	Kustannukset, jotka syntyvät tukihakemuksen valintaprosessiin jättämispäivänä tai sen jälkeen, hyväksytään rahoitustuen piiriin edellyttäen, että yhteisön tukea päätetään myöntää.

▼M1

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
	ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.	ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.	ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.	ehtona on velvoite käyttää kyseinen omaisuus tuen keston aikana pääasiallisesti tukisopimuksessa määriteltyyn toimeen.	
				b) Yhteisön rahoitustuki, jonka komissio määrittelee maanteiltä lyhyen matkan merenkulkuun, rautateille ja sisävesille siirrettyjen tonnikilometrien perusteella, on aluksi 2 euroa kutakin maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymää kohden. Tätä ohjeellista määrää voidaan mukauttaa muun muassa toimen laadun tai tosiasiallisesti saadun ympäristöhyödyn mukaan.	
	b) Yhteisön rahoitustuki, jonka komissio määrittelee maanteiltä lyhyen matkan merenkulkuun, rautateille ja sisävesille siirrettyjen tonnikilometrien perusteella, on aluksi 2 euroa kutakin maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymää kohden. Tätä ohjeellista määrää voidaan mukauttaa muun muassa toimen laadun tai tosiasiallisesti saadun ympäristöhyödyn mukaan.	b) Yhteisön rahoitustuki, jonka komissio määrittelee maanteiltä lyhyen matkan merenkulkuun, rautateille ja sisävesille siirrettyjen tonnikilometrien perusteella, on aluksi 2 euroa kutakin maanteiden tavaraliikenteen 500 tonnikilometrin siirtymää kohden. Tätä ohjeellista määrää voidaan mukauttaa muun muassa toimen laadun tai tosiasiallisesti saadun ympäristöhyödyn mukaan.	b) Yhteisön rahoitustuki on aluksi 2 euroa jokaista vältettyä maanteiden tavaraliikenteen 500:aa tonnikilometriä tai 25:tä ajoneuvokilometriä kohden. Tätä ohjeellista määrää voidaan mukauttaa muun muassa toimen laadun tai tosiasiallisesti saadun ympäristöhyödyn mukaan.	c) Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja tarvittaessa mukauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.	
	c) Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja tarvittaessa mu-	c) Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja tarvittaessa mu-	c) Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja tarvittaessa mu-	d) Komissio voi 10 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti tarvittaessa aika ajoin tarkastella uudelleen niiden tekijöiden kehitystä, joihin tämä laskelma perustuu, ja tarvittaessa mu-	

▼M1

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
	kauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.	kauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.	kauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.	kauttaa yhteisön rahoitustukea sen mukaisesti.	
3. Tukisopimuksen muoto ja kesto	Yhteisön rahoitustuki katalyyttisille toimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 62 kuukautta ja vähintään 36 kuukautta. Jos kyseessä on toteutuksen poikkeuksellinen viivästyminen, esimerkiksi epätavallisen taloudellisen laskusuhdanteen johdosta ja tuensaaja pystyy perustelemaan sen asianmukaisesti, voidaan myöntää kuuden kuukauden poikkeuksellinen pidennys.	Yhteisön rahoitustuki merten moottoritiet -toimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 62 kuukautta ja vähintään 36 kuukautta. Jos kyseessä on toteutuksen poikkeuksellinen viivästyminen, esimerkiksi epätavallisen taloudellisen laskusuhdanteen johdosta ja tuensaaja pystyy perustelemaan sen asianmukaisesti, voidaan myöntää kuuden kuukauden poikkeuksellinen pidennys.	Yhteisön rahoitustuki liikennemuotosiirtymätoimille myönnetään tukisopimusten perusteella. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 38 kuukautta. Jos kyseessä on toteutuksen poikkeuksellinen viivästyminen, esimerkiksi epätavallisen taloudellisen laskusuhdanteen johdosta ja tuensaaja pystyy perustelemaan sen asianmukaisesti, voidaan myöntää kuuden kuukauden poikkeuksellinen pidennys.	Yhteisön rahoitustuki liikenteen välttämistoimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 62 kuukautta ja vähintään 36 kuukautta. Jos kyseessä on toteutuksen poikkeuksellinen viivästyminen, esimerkiksi epätavallisen taloudellisen laskusuhdanteen johdosta ja tuensaaja pystyy perustelemaan sen asianmukaisesti, voidaan myöntää kuuden kuukauden poikkeuksellinen pidennys.	Yhteisön rahoitustuki yhteisille oppimistoimille myönnetään sellaisten tukisopimusten perusteella, joissa on asianmukaiset ohjausta ja seurantaa koskevat määräykset. Näiden sopimusten kesto on pääsääntöisesti enintään 26 kuukautta, mutta kestoa voidaan pidentää tuensaajan pyynnöstä alkuperäisten määrärahojen puitteissa 26 kuukaudella, jos toiminnan ensimmäisen 12 kuukauden ajalta saadut tulokset ovat myönteisiä.
	Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 62 kuukauden tai poikkeuksellisen 68 kuukauden enimmäisajan jälkeen.	Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 62 kuukauden tai poikkeuksellisen 68 kuukauden enimmäisajan jälkeen.	Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 38 kuukauden tai poikkeuksellisen 44 kuukauden enimmäisajan jälkeen.	Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 62 kuukauden tai poikkeuksellisen 68 kuukauden enimmäisajan jälkeen.	Yhteisön rahoitustukea ei voida uusia säädetyn 52 kuukauden enimmäisajan jälkeen.
4. Sopimusarvon vähimmäismäärä	Katalyyttiselle toimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 30 miljoonan tonnikilometrin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän liikennemuotosiirtymä tai liikennemäärän välttäminen vuodessa koko tukisopimuksen voimassaoloaikana.	Merten moottoritiet -toimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 200 miljoonan tonnikilometrin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän liikennemuotosiirtymä vuodessa koko tukisopimuksen voimassaoloaikana.	Liikennemuotosiirtymätoimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 60 miljoonan tonnikilometrin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän liikennemuotosiirtymä vuodessa koko tukisopimuksen voimassaoloaikana. Liikennemuotosiirtymätoimiin siirtymän toteuttamiseksi sisävesille sovelletaan erityismäärää, joka on 13 miljoonan tonnikilometrin tai sitä tilavuudeltaan vastaavan tavaramäärän liikennemuotosiirtymä vuodessa koko tukisopimuksen voimassaoloaikana.	Liikenteen välttämistoimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 80 miljoonan tonnikilometrin tai 4 miljoonan ajoneuvokilometrin välttäminen rahtiliikenteessä vuodessa koko tukisopimuksen voimassaoloaikana.	Yhteiselle oppimistoimelle annettavan tuen toimikohtainen ohjeellinen vähimmäismäärä on 250 000 euroa.

▼M1

Toiminnan tyyppi	A. Katalyyttinen 5 artiklan 1 kohdan a alakohta	B. Merten moottoritiet 5 artiklan 1 kohdan b alakohta	C. Liikennemuotosiirtymä 5 artiklan 1 kohdan c alakohta	D. Liikenteen välttäminen 5 artiklan 1 kohdan d alakohta	E. Yhteinen oppiminen 5 artiklan 1 kohdan e alakohta
5. Jakelu	Katalyyttisten toimien tuloksia ja menetelmiä on jaeltava ja parhaita käytäntöjä koskevaa tiedonvaihtoa on edistettävä jakelusuunnitelman mukaisesti tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.	Merten moottoritiet -toimien tuloksia ja menetelmiä on jaeltava ja parhaita käytäntöjä koskevaa tiedonvaihtoa on edistettävä jakelusuunnitelman mukaisesti tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.	Liikennemuotosiirtymätoimien osalta ei ole vahvistettu erityisiä jakeluvaatimuksia.	Liikenteen välttämistoimien tuloksia ja menetelmiä on jaeltava ja parhaita käytäntöjä koskevaa tiedonvaihtoa on edistettävä jakelusuunnitelman mukaisesti tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.	Yhteisten oppimistoimien tuloksia ja menetelmiä on jaeltava ja parhaita käytäntöjä koskevaa tiedonvaihtoa on edistettävä jakelusuunnitelman mukaisesti tämän asetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi.

▼**M1**

———————