

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

**VERORDNUNG (EG) Nr. 1692/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
vom 24. Oktober 2006**

**zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen
der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems
(„Marco Polo II“) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Weißbuch der Kommission über die Europäische Verkehrspolitik vom September 2001 hebt die Entwicklung der Intermodalität als praktisches und wirksames Mittel hervor, um ein ausgewogenes Verkehrssystem zu ermöglichen, und schlägt sowohl die Entwicklung von Meeresautobahnen, qualitativ hochwertiger integrierter intermodaler maritimer Angebote, als auch eine Intensivierung des Bahnverkehrs und der Binnenschifffahrt als Schlüsselemente dieser Strategie vor. Auf seiner Tagung in Göteborg vom 15. und 16. Juni 2001 erhob der Europäische Rat ein ausgewogeneres Verhältnis der Verkehrsträger zum zentralen Aspekt der Strategie für eine auf Dauer nachhaltige Entwicklung. Ferner unterstrich der Europäische Rat auf seiner Tagung in Barcelona vom 15. und 16. März 2002 die Notwendigkeit, Verkehrsgengpässe in verschiedenen Regionen zu verringern, wobei insbesondere die Alpen, die Pyrenäen und die Ostsee erwähnt wurden — ein Indiz dafür, dass die Strecken der Meeresautobahnen ein wesentlicher und bedeutender Bestandteil der transeuropäischen Verkehrsnetze sind. Ein marktorientiertes Finanzierungsprogramm für den intermodalen Verkehr ist ein zentrales Instrument, um die Intermodalität weiterzuentwickeln, und sollte speziell die Einrichtung von Meeresautobahnen sowie den Bahnverkehr

und die Binnenschifffahrt unterstützen, wobei unter anderem die Verbesserung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts gewährleistet wird.

(2) Werden keine entschiedenen Maßnahmen ergriffen, so wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um rund 60 % zunehmen. Dies würde im Zeitraum von 2007 bis 2013 zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in den 25 Mitgliedstaaten der Europäischen Union führen, mit negativen Folgen durch zusätzliche Kosten für Straßeninfrastrukturen, Verkehrsunfälle, Staus, lokale und globale Schadstoffemissionen, Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und Logistikprozesse sowie Umweltschäden.

(3) Um diesen zunehmenden Straßengüterverkehr bewältigen zu können, müssen der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt noch stärker als heute genutzt werden; ebenso müssen weitere wirksame Initiativen des Verkehrs- und Logistiksektors, beispielsweise die Entwicklung von neuem technischen Wagenmaterial, gefördert werden, um die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern.

(4) Das mit der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Programm Marco Polo“) ⁽³⁾ aufgestellte Programm sollte daher durch neue Aktionen, die eine tatsächliche Verminderung des internationalen Güterverkehrs zum Ziel haben, verstärkt werden. Die Kommission hat daher ein verstärktes Programm vorgeschlagen, im Folgenden „Programm Marco Polo II“ oder „Programm“ genannt, um die Intermodalität zu stärken, die Überlastung im Straßenverkehr zu verringern und die Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems in der Gemeinschaft zu steigern. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, sollten mit dem Programm Aktionen in den

⁽¹⁾ ABl. C 234 vom 22.9.2005, S. 19.

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 17. Mai 2006 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 12. Oktober 2006.

⁽³⁾ ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 1. Geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 788/2004 (AbL. L 138 vom 30.4.2004, S. 17).

- Sektoren Güterverkehr und Logistik sowie auf anderen relevanten Märkten unterstützt werden, wobei den Bedürfnissen von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) Rechnung zu tragen ist. Das Programm sollte dazu beitragen, zumindest das erwartete Gesamtwachstum des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs, vorzugsweise jedoch mehr, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt oder auf eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu verlagern. Das mit der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 aufgestellte Marco-Polo-Programm sollte daher ersetzt werden.
- (5) Das Programm Marco Polo II umfasst verschiedene Arten von Aktionen, die zu einer messbaren und dauerhaften Verkehrsverlagerung und einer besseren Zusammenarbeit im intermodalen Verkehrsmarkt beitragen sollten. Darüber hinaus sollten Aktionen im Rahmen des Programms Marco Polo II auch zu einer tatsächlichen Verminderung des internationalen Straßengüterverkehrs beitragen.
- (6) Die durch das Programm Marco Polo II zu finanzierenden Aktionen sollten in ihrem räumlichen Geltungsbereich international sein. Damit die europäische Dimension der Aktionen zum Ausdruck kommt, sollten die Projekte von Unternehmen vorgelegt werden, die in verschiedenen Ländern niedergelassen sind und als Konsortium eine Aktion vorlegen. Einrichtungen des öffentlichen Rechts sollten nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsvorschriften Teil eines solchen Konsortiums sein können, wenn sie eine Wirtschaftstätigkeit ausüben.
- (7) Den Antragstellern sollte es ermöglicht werden, neue oder gegebenenfalls bereits laufende Vorhaben vorzuschlagen, die den gegenwärtigen Marktbedürfnissen am besten entsprechen. Geeignete Vorhaben, insbesondere solche, die den Bedürfnissen von KMU Rechnung tragen, sollten nicht durch eine zu starre Definition der förderungswürdigen Aktionen von vornherein ausgeschlossen werden.
- (8) Unter gewissen Umständen kann der Nutzen des Ausbaus eines bestehenden Dienstes im Hinblick auf die zusätzliche Verkehrsverlagerung, die Qualität, die umweltbezogenen Vorteile und die Nachhaltigkeit mindestens ebenso groß sein wie der Nutzen der Aufnahme eines neuen Dienstes, die mit erheblichen Ausgaben verbunden ist.
- (9) Damit die gewährte Starthilfe z. B. für Aktionen zur Verkehrsverlagerung transparent, objektiv und klar begrenzt ist, sollten ihr die Kosten zugrunde gelegt werden, die der Gesellschaft erspart werden, wenn statt des ausschließlichen Straßentransports der Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt genutzt werden. Aus diesem Grund sollte die Verordnung als Finanzhilfe einen Richtbetrag je Tonnenkilometer verlagertes Güterverkehrsleistung festlegen.
- (10) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens oder der Vermeidung von Tonnen- bzw. Fahrzeugkilometern im Straßengüterverkehr bestimmt wird, sollte angepasst werden können, um qualitativ hochwertige Projekte oder Vorhaben, die einen echten Nutzen für die Umwelt bringen, zu fördern.
- (11) Bei der Mittelzuweisung sollte ferner besonderes Augenmerk auf sensible und großstädtische Gebiete innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Programms gelegt werden.
- (12) Die Ergebnisse aller Aktionen des Programms sollten angemessen verbreitet werden, um Publizität, Transparenz und den Austausch bewährter Praktiken zu gewährleisten.
- (13) Bei der Auswahl und während der Laufzeit einer Aktion ist sicherzustellen, dass die gewählte Aktion tatsächlich einen Beitrag zur gemeinsamen Verkehrspolitik leistet und keine Wettbewerbsverzerrungen bewirkt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen. Die Kommission sollte daher die Durchführung beider Programme einer Bewertung unterziehen. Sie sollte spätestens am 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo für den Zeitraum 2003 bis 2006 vorlegen.
- (14) Die Aktionen sollten nicht in einer Weise, die dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft, zu Wettbewerbsverzerrungen — insbesondere zwischen den straßenunabhängigen Verkehrsträgern oder innerhalb der alternativen Verkehrsträger — führen. Auf die Vermeidung solcher Wettbewerbsverzerrungen sollte besonderes Augenmerk gelegt werden, damit die Aktionen dazu beitragen, den Güterverkehr von der Straße auf alternative Verkehrsträger zu verlagern, anstatt Güter von bestehenden Dienstleistungen auf der Schiene, im Kurzstreckenseeverkehr oder auf Binnenwasserstraßen abzuziehen.
- (15) Da das Ziel des Programms Marco Polo II auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher wegen des Umfangs des Programms besser auf Gemeinschaftsebene zu verwirklichen ist, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das zur Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (16) Die zur Durchführung dieser Verordnung erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse ⁽¹⁾ erlassen werden.
- (17) In dieser Verordnung wird für die gesamte Laufzeit des Programms eine Finanzausstattung festgesetzt, die für die Haushaltsbehörde den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne der Nummer 37 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 17. Mai 2006 zwischen dem Europäischen Parlament, dem Rat und der Kommission über die Haushaltsdisziplin und die wirtschaftliche Haushaltsführung ⁽²⁾ bildet.

(1) ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23. Zuletzt geändert durch den Beschluss 2006/512/EG (AbL. L 200 vom 22.7.2006, S. 11).

(2) ABl. C 139 vom 14.6.2006, S. 1.

- (18) Um die Kontinuität und Transparenz des Programms Marco Polo zu gewährleisten, sind Übergangsbestimmungen für Verträge und Auswahlverfahren zu erlassen —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung schafft ein Finanzierungsinstrument, im Folgenden „Programm Marco Polo II“ oder „Programm“ genannt, zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr, Steigerung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems und Stärkung seiner Intermodalität, um somit einen Beitrag zu einem effizienten und nachhaltigen Verkehrssystem zu leisten, das in der Europäischen Union einen Mehrwert schafft, ohne eine negative Auswirkung auf die wirtschaftliche, soziale oder territoriale Kohäsion zu haben. Die Laufzeit des Programms erstreckt sich vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013, um bis zum Ende des Programmzeitraums eine Verlagerung des Verkehrs, der einen wesentlichen Teil des jährlich zu erwarteten Zuwachses im internationalen Straßengüterverkehr, gemessen in Tonnenkilometern, ausmacht, auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, zu erreichen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Aktion“: ein Vorhaben, das von Unternehmen durchgeführt wird und zur Verringerung von Überlastungen im Straßengüterverkehrssystem und/oder zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Verkehrssystems im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten beiträgt; katalytische Aktionen, Aktionen zur Verkehrsverlagerung und gemeinsame Lernaktionen können mehrere aufeinander abgestimmte Projekte umfassen;
- b) „katalytische Aktion“: eine innovative Aktion, die darauf abzielt, für die Gemeinschaft bedeutende strukturelle Hemmnisse im Güterverkehrsmarkt zu überwinden, die das effiziente Funktionieren der Märkte, die Wettbewerbsfähigkeit des Kurzstreckenseeverkehrs, der Schiene oder der Binnenschifffahrt und/oder die Effizienz der Transportketten, in denen diese Verkehrsträger genutzt werden, beeinträchtigen, einschließlich der Änderung oder Errichtung der Zusatzinfrastruktur; im Sinne dieser Begriffsbestimmung sind solche strukturellen Hemmnisse alle nicht regulierungsbedingten, tatsächlichen und nicht nur vorübergehenden Behinderungen des ordnungsgemäßen Funktionierens der Güterverkehrskette;
- c) „Meeresautobahnen-Aktion“: eine innovative Aktion, die Güter direkt von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr oder auf eine Kombination von Kurzstreckenseeverkehr und anderen Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, verlagert; Aktionen dieser Art können die Änderung oder Errichtung der Zusatzinfrastruktur umfassen, die erforderlich sind, um eine sehr hohe Kapazität und Frequenz der Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen auf dem Wasserweg zu schaffen, einschließlich vorzugsweise der Verwendung der umweltfreundlichsten Verkehrsträger, wie beispielsweise Beförderung auf Binnenwasserstraßen und auf der Schiene für den Hinterland-Güterverkehr und für integrierte Dienstleistungen von Haus zu Haus; die Ressourcen der Regionen in äußerster Randlage sollten — wenn möglich — ebenfalls einbezogen werden;
- d) „Aktion zur Verkehrsverlagerung“: ein Vorhaben, durch das unmittelbar, messbar, erheblich und unverzüglich Güterverkehrsaufkommen von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, verlagert wird, ohne dass dies eine katalytische Aktion darstellt; dies schließt gegebenenfalls Aktionen ein, bei denen durch die Weiterentwicklung bestehender Dienste zusätzliche Verkehrsverlagerungen entstehen; die Kommission prüft, ob ergänzende Infrastrukturprojekte unterstützt werden können;
- e) „Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung“: eine innovative Aktion, die den Transport in die Produktionslogistik integriert, um einen Großteil des Straßengüterverkehrs zu vermeiden, ohne sich negativ auf die Produktion oder auf die Arbeitskräfte auszuwirken; Aktionen dieser Art können Änderung oder Errichtung von Zusatzinfrastruktur und Ausrüstungen umfassen;
- f) „gemeinsame Lernaktion“: eine Aktion, die auf eine Verbesserung der Zusammenarbeit zur strukturellen Optimierung der Arbeitsmethoden und Verfahren in der Güterverkehrskette unter Berücksichtigung der Logistikanforderungen abzielt;
- g) „innovative Aktion“: eine Aktion, die Elemente umfasst, die bisher auf einem bestimmten Markt noch nicht bestanden haben;
- h) „Zusatzinfrastruktur“: eine zur Erreichung der Ziele von Aktionen notwendige und hinreichende Infrastruktur, einschließlich Einrichtungen für Güter und Fahrgäste;
- i) „Begleitmaßnahme“: eine Maßnahme, mit der laufende oder künftige Aktionen vorbereitet oder unterstützt werden sollen, unter anderem Verbreitungstätigkeiten und Projektüberwachung und -bewertung und die Sammlung und Analyse statistischer Daten; Maßnahmen, die der Vermarktung von Erzeugnissen, Verfahren oder Dienstleistungen dienen; Marketingaktivitäten und Verkaufsförderung gelten nicht als Begleitmaßnahmen;
- j) „vorbereitende Maßnahme“: eine Maßnahme zur Vorbereitung einer katalytischen Aktion, einer Meeresautobahnen-Aktion oder einer Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung, wie beispielsweise Studien zur technischen, betrieblichen oder finanziellen Durchführbarkeit und die Erprobung von Ausrüstungen;

- k) „Unternehmen“: jedes Gebilde, das eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt, unabhängig von seiner Rechtsform und Finanzierung;
- l) „Konsortium“: eine Vereinbarung, nach der mindestens zwei Unternehmen eine Aktion gemeinsam durchführen und deren Risiko gemeinsam tragen;
- m) „Tonnenkilometer“: die Beförderung einer Tonne Fracht oder ihres volumetrischen Äquivalents über eine Entfernung von einem Kilometer;
- n) „Fahrzeugkilometer“: die Bewegung eines beladenen oder unbeladenen Lastkraftwagens über eine Entfernung von einem Kilometer;
- o) „nahe gelegenes Drittland“: ein Land, das nicht Mitgliedstaat der Europäischen Union ist, das eine gemeinsame Grenze mit der Europäischen Union oder eine Küste an einem umschlossenen oder halbumschlossenen Meer hat, das an die Europäische Union angrenzt.

Artikel 3

Anwendungsbereich

- (1) Das Programm umfasst Aktionen, die
- a) das Hoheitsgebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten berühren
- oder
- b) das Hoheitsgebiet mindestens eines Mitgliedstaats und das Hoheitsgebiet eines nahe gelegenen Drittlands berühren.
- (2) Berührt eine Aktion das Hoheitsgebiet eines Drittlands, so werden die Kosten, die im Hoheitsgebiet dieses Landes entstehen, im Rahmen des Programms nicht übernommen, außer in den in den Absätzen 3 und 4 genannten Fällen.
- (3) An dem Programm können sich Länder, die Kandidaten für einen Beitritt zur Europäischen Union sind, beteiligen. Die Beteiligung unterliegt den Bedingungen der Assoziationsabkommen mit diesen Ländern und den Bestimmungen, die in dem Beschluss des Assoziationsrats für das jeweilige Land vorgesehen werden.
- (4) An dem Programm können sich auch Länder, die Mitglieder der EFTA oder des EWR sind, und nahe gelegene Drittländer auf der Grundlage zusätzlicher Mittel und gemäß den mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren beteiligen.

KAPITEL II

FÖRDERUNGSWÜRDIGE ANTRAGSTELLER UND AKTIONEN

Artikel 4

Förderungswürdige Antragsteller

- (1) Aktionen sind von einem Konsortium aus zwei oder mehr Unternehmen mit Sitz in mindestens zwei verschiedenen Mitgliedstaaten oder in mindestens einem Mitgliedstaat und einem nahe gelegenen Drittland vorzuschlagen oder können im Fall

einer Verkehrsverbindung mit einem nahe gelegenen Drittstaat in Ausnahmefällen von einem einzigen Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat vorgeschlagen werden.

- (2) Unternehmen mit Sitz außerhalb der gemäß Artikel 3 Absätze 3 und 4 beteiligten Länder können an dem Vorhaben beteiligt werden, erhalten jedoch auf keinen Fall eine Gemeinschaftsunterstützung nach dem Programm.

Artikel 5

Förderungswürdige Aktionen und Förderungsbedingungen

- (1) Folgende Aktionen sind im Rahmen des Programms förderungswürdig:

- a) katalytische Aktionen; insbesondere solche, die darauf abzielen, Synergien in den Bereichen des Eisenbahnverkehrs, des Binnenwasserstraßenverkehrs und des Kurzstreckenseeverkehrs einschließlich der Meeresautobahnen durch eine bessere Nutzung bestehender Infrastrukturen zu steigern, bedürfen besonderer Beachtung;
- b) Meeresautobahnen-Aktionen; diese Aktionen müssen innerhalb der Europäischen Union die transeuropäischen Netze im Sinne der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes⁽¹⁾ nutzen;
- c) Aktionen zur Verkehrsverlagerung;
- d) Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung;
- e) gemeinsame Lernaktionen.

- (2) Die spezifischen Förderungsbedingungen und sonstigen Anforderungen an die verschiedenen Aktionen sind in Anhang I festgelegt. Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastrukturen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe h sind in Anhang II festgelegt.

- (3) Die finanzielle Unterstützung beruht auf Verträgen, die von der Kommission und dem Empfänger auszuhandeln sind. Die Vertragsbedingungen müssen vorsehen, dass, soweit möglich, die finanzielle und administrative Belastung auf das Mindestmaß beschränkt wird, beispielsweise durch die Erleichterung von unternehmensfreundlichen Bankgarantien, wie dies in den anzuwendenden Bestimmungen, insbesondere der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1605/2002 des Rates vom 25. Juni 2002 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften⁽²⁾ vorgesehen ist, um ein Höchstmaß an verwaltungstechnischer Effizienz und Flexibilität zu erreichen.

⁽¹⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1. Zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG (AbL. L 167 vom 30.4.2004, S. 1. Berichtigung im ABl. L 201 vom 7.6.2004, S. 1).

⁽²⁾ ABl. L 248 vom 16.9.2002, S. 1.

(4) Unbeschadet der in Artikel 1 genannten übergeordneten politischen Ziele werden die jährlichen Prioritäten in dem Aufruf zur Einreichung von Bewerbungen für katalytische Aktionen und gemeinsame Lernaktionen festgelegt und, wenn notwendig, von der Kommission mit Unterstützung des in Artikel 10 genannten Ausschusses und nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren überprüft.

Artikel 6

Einzelvorschriften

Einzelvorschriften für das Verfahren zur Einreichung und Auswahl von Aktionen nach dem Programm werden nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren erlassen.

Artikel 7

Staatliche Beihilfen

Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen im Rahmen des Programms schließt die Gewährung nationaler, regionaler oder lokaler öffentlicher Mittel oder staatlicher Beihilfen für dieselben Aktionen nicht aus, soweit diese Beihilfen mit den Regelungen des Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar sind und innerhalb der für die jeweilige Aktionsart festgelegten kumulativen Grenzen des Anhangs I liegen. Der Gesamtbeihilfebetrag in Form staatlicher Beihilfen und Finanzhilfe der Gemeinschaft zugunsten von Zusatzinfrastruktur darf 50 % der förderungswürdigen Kosten nicht überschreiten.

KAPITEL III

EINREICHUNG UND AUSWAHL VON AKTIONEN

Artikel 8

Einreichung von Aktionen

Aktionen sind der Kommission gemäß den nach Artikel 6 erlassenen Einzelvorschriften einzureichen. Dabei sind alle notwendigen Angaben zu machen, damit die Kommission ihre Auswahl gemäß Artikel 9 treffen kann.

Artikel 9

Auswahl von Aktionen für die Finanzhilfe

Eingereichte Aktionen werden von der Kommission bewertet. Bei der Auswahl der Aktionen für die Finanzhilfe aufgrund des Programms berücksichtigt die Kommission Folgendes:

- a) die in Artikel 1 genannten Ziele;
- b) gegebenenfalls die in Anhang I und II festgesetzten Bedingungen;

- c) der Beitrag der Aktionen zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr;
- d) der Beitrag der Aktionen zum jeweiligen Umweltnutzen, einschließlich ihres Beitrags zur Verringerung negativer Umweltauswirkungen, der vom Kurzstreckenseeverkehr, der Schiene oder der Binnenschifffahrt geleistet wird. Besonderes Augenmerk gilt Projekten, die über die rechtsverbindlichen Umweltauflagen hinausgehen;
- e) die generelle Nachhaltigkeit der Aktionen.

Die Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe wird nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren getroffen.

Die Kommission setzt die Begünstigten von ihrer Entscheidung in Kenntnis.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 10

Ausschuss

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 4 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 4 Absatz 3 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

- (3) Der Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Artikel 11

Haushalt

Die Finanzausstattung für die Durchführung des Programms Marco Polo II wird für den Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013 auf 400 Mio. EUR ⁽¹⁾ festgesetzt.

Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen des Finanzrahmens bewilligt.

Artikel 12

Mittel für Begleitmaßnahmen und die Programmbewertung

Bis zu 5 % der in dieser Verordnung vorgesehenen Haushaltsmittel werden für Begleitmaßnahmen und die unabhängige Bewertung der Durchführung von Artikel 5 bereitgestellt.

⁽¹⁾ Diesem Betrag liegen die Zahlen aus 2004 zugrunde. Es sind technische Anpassungen durchzuführen, um der Inflation Rechnung zu tragen.

*Artikel 13***Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften**

(1) Die Kommission stellt sicher, dass bei der Durchführung der nach dieser Verordnung finanzierten Aktionen die finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften durch Präventivmaßnahmen gegen Betrügereien, Korruption und sonstige rechtswidrige Handlungen durch wirksame Prüfungen und Einziehung zu Unrecht gezahlter Beträge sowie — bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten — durch wirksame, angemessene und abschreckende Sanktionen gemäß der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 des Rates vom 18. Dezember 1995 über den Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften ⁽¹⁾ und der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2185/96 des Rates vom 11. November 1996 betreffend die Kontrollen und Überprüfungen vor Ort durch die Kommission zum Schutz der finanziellen Interessen der Europäischen Gemeinschaften vor Betrug und anderen Unregelmäßigkeiten ⁽²⁾ sowie der Verordnung (EG) Nr. 1073/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) ⁽³⁾ geschützt werden.

(2) Für die gemäß dieser Verordnung finanzierten Maßnahmen bedeutet der in Artikel 1 der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 2988/95 genannte Begriff der Unregelmäßigkeit jeden Verstoß gegen eine Gemeinschaftsbestimmung oder die Missachtung einer vertraglichen Verpflichtung als Folge einer Handlung oder Unterlassung eines Wirtschaftsteilnehmers, die einen Schaden für den Gesamthaushaltsplan der Europäischen Union oder die Haushalte, die von ihr verwaltet werden, durch eine ungerechtfertigte Ausgabe zur Folge hat bzw. haben könnte.

(3) Verträge und Abkommen sowie Abkommen mit teilnehmenden Drittländern, die sich aus der vorliegenden Verordnung ergeben, sehen insbesondere die Überwachung und Finanzkontrolle durch die Kommission oder durch einen von ihr bevollmächtigten Vertreter sowie Rechnungsprüfungen durch den Rechnungshof vor, die gegebenenfalls an Ort und Stelle durchzuführen sind.

Die vorliegende Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 24. Oktober 2006.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
J. BORRELL FONTELLES

*Artikel 14***Bewertung**

(1) Die Kommission informiert den Ausschuss mindestens zweimal im Jahr über die finanzielle Abwicklung des Programms und gibt eine aktuelle Darstellung des Stands aller im Rahmen des Programms finanzierten Aktionen.

Die Kommission führt sowohl Zwischen- als auch Schlussbewertungen des Programms durch, um seinen Beitrag zur Erreichung der Zielsetzungen der Verkehrspolitik der Gemeinschaft und den wirksamen Einsatz der zugewiesenen Mittel zu prüfen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis 30. Juni 2007 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo für den Zeitraum von 2003 bis 2006 vor. Ergibt dieser Bericht die Notwendigkeit, das Programm Marco Polo II anzupassen, legt die Kommission dementsprechend Vorschläge vor.

*Artikel 15***Aufhebung**

Die Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 wird mit Wirkung vom 14. Dezember 2006 aufgehoben.

Verträge im Zusammenhang mit Aktionen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 unterliegen bis zu ihrem operationellen und finanziellen Abschluss weiterhin der genannten Verordnung. Das gesamte Bewertungs- und Auswahlverfahren für das Jahr 2006 wird ebenfalls von der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 geregelt, selbst wenn dieses Verfahren im Jahr 2007 abgeschlossen wird.

*Artikel 16***Inkrafttreten**

Die vorliegende Verordnung tritt am 14. Dezember 2006 in Kraft.

⁽¹⁾ ABl. L 312 vom 23.12.1995, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 292 vom 15.11.1996, S. 2.

⁽³⁾ ABl. L 136 vom 31.5.1999, S. 1.

ANHANG I

Förderungsbedingungen und Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 2

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
1. Förderungsbedingungen	<p>a) Die katalytische Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>b) Die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte oder erbrachten Dienstleistungen innovativ.</p>	<p>a) Die Meeresautobahnen-Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>b) Die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen, effiziente Hinterlandverbindungen sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden ebenfalls berücksichtigt.</p>	<p>a) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 36 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>b) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.</p>	<p>a) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig.</p> <p>b) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Integrierung der Produktionslogistik in die Transportlogistik innovativ.</p>	<p>a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von Know-how verbessert werden, und sie wird maximal 24 Monate dauern.</p> <p>b) Die Aktion ist auf europäischer Ebene innovativ.</p>

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	c) Von der katalytischen Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene oder die Binnenschifffahrt erwartet.	c) Die Meeresautobahnen-Aktion soll eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen für den Güterverkehr mittels Kurzstreckenseeverkehr, gegebenenfalls einschließlich gemischter Dienstleistungen für Güter und Fahrgäste oder einer Kombination von Kurzstreckenseeverkehr und anderen Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, fördern; die Aktion sollte vorzugsweise integrierte Hinterlandgüterverbindungen an Schiene und/oder Binnenschifffahrt fördern.	c) Für die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen.	c) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder des Vertriebsverfahrens in den Brennpunkt rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen, die Gesamtproduktion oder Arbeitskräfte jedoch nicht negativ beeinflussen.	c) Die Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung von solchem Ausmaß führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
	d) Für die katalytische Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.	d) Von der Meeresautobahnen-Aktion wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Binnenschifffahrt oder die Schiene erwartet, die höher liegt als die vorhergesagte Zuwachsrate für den Güterverkehr.	d) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	d) Von der Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird eine tatsächliche, messbare und dauerhafte Straßenverkehrsvermeidung von mindestens 10 % des Güterumschlagvolumens, gemessen in Tonnenkilometern oder Fahrzeugkilometern, erwartet.	d) Für die gemeinsame Lernaktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.
	e) Die katalytische Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.	e) Für die Meeresautobahnen-Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.		e) Für die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.	

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	f) Stützt sich die Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	f) Die Meeresautobahnen-Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.		f) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.	
		g) Stützt sich die Meeresautobahnen-Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.		g) Stützt sich die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung auf Dienstleistungen Dritter, die nicht dem Konsortium angehören, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	
2. Förderhöhen und Umfang	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur, beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben, einschließlich der vorbereitenden Maßnahmen und der Zusatzinfrastruktur, beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen ist auf höchstens 50 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird.
				b) Gemeinschaftsmittel für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung dürfen nicht zur Unterstützung von Unternehmens- oder Produktionsaktivitäten eingesetzt werden, die keine direkte Verbindung zum Verkehrs- oder Vertriebsbereich aufweisen.	
	b) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft (ausgenommen Vorbereitungsmaßnahmen und Zusatzinfrastruktur), die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft (ausgenommen Zusatzinfrastruktur), die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagerter Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	c) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft (ausgenommen Vorbereitungsmaßnahmen, Zusatzinfrastruktur und Ausrüstungen) beträgt anfänglich 1 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität des Vorhabens oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	b) Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur: nicht zutreffend.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
		c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	d) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	
		d) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.	d) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur, soweit anwendbar, sind in Anhang II festgelegt.	e) Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur sind in Anhang II festgelegt.	
3. Form und Dauer des Förderungsvertrags	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird auf der Grundlage von Förderverträgen gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 38 Monate.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 26 Monate.
	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 38 Monaten hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 62 Monaten hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 26 Monaten hinaus nicht verlängert werden.
4. Vertragswertschwelle	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine katalytische Aktion beträgt 2 000 000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Meeresautobahnen-Aktion entspricht 1,25 Mrd. Tonnenkilometern oder seines volumetrischen Äquivalents an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Finanzhilfe, einem Betrag von 2 500 000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Verkehrsverlagerung entspricht 250 Mio. Tonnenkilometern oder seines volumetrischen Äquivalents an verlagerter Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Finanzhilfe, einem Betrag von 500 000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung entspricht 500 Mio. Tonnenkilometern oder 25 Mio. Fahrzeugkilometern an vermiedener Verkehrsleistung oder, gemäß dem Euro-Richtbetrag für die Finanzhilfe, einem Betrag von 1 000 000 EUR.	Der Richtwert der Mindestförderschwelle für eine gemeinsame Lernaktion beträgt 250 000 EUR.

Aktionsart	A. Katalytisch	B. Meeresautobahnen	C. Verkehrsverlagerung	D. Straßenverkehrsvermeidung	E. Gemeinsames Lernen
	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
5. Verbreitung	Die Ergebnisse und die Methoden katalytischer Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Es sind keine spezifischen Verbreitungsaktivitäten für Aktionen zur Verkehrsverlagerung vorgesehen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.

ANHANG II

FÖRDERUNGSBEDINGUNGEN FÜR ZUSATZINFRASTRUKTUR GEMÄSS ARTIKEL 2 BUCHSTABE h UND ARTIKEL 5 ABSATZ 2

1. Zusatzinfrastruktur ist im Rahmen dieses Programms förderungswürdig, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
 - a) Die Aktion erfordert Infrastrukturmaßnahmen für die rechtzeitige Durchführung einer Transportdienstleistung, die Güterverkehr von der Straße verlagert oder die Güterverkehr auf der Straße vermeidet;
 - b) die Infrastrukturmaßnahmen sind innerhalb von 24 Monaten ab dem Beginn der Aktion abgeschlossen;
 - c) die Verkehrsdienstleistung oder die Straßenverkehrsvermeidung beginnen innerhalb von drei Monaten nach Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen; zusätzlich gilt für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung, dass die vereinbarte Gesamtvermeidung innerhalb der Dauer des Fördervertrags erreicht wird;
 - d) die Beachtung einschlägiger Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, insbesondere in Bezug auf die Umwelt.
 2. Die Höchstdauer des Vertrags, der für jede der in Artikel 5 genannten Aktionsarten abgeschlossen wird, darf um den für den Abschluss der Infrastrukturmaßnahmen notwendigen Zeitraum verlängert werden, insgesamt aber 74 Monate nicht überschreiten.
 3. Wird die Förderung von Infrastruktur im Rahmen des Programms beantragt, ist die Förderung derselben Infrastruktur durch andere Gemeinschaftsprogramme, insbesondere die Förderung im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG, ausgeschlossen.
-