

I

(Az EK-Szerződés/Euratom-Szerződés alapján elfogadott jogi aktusok, amelyek közzététele kötelező)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 923/2009/EK RENDELETE

(2009. szeptember 16.)

az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második Marco Polo program (Marco Polo II.) létrehozásáról szóló 1692/2006/EK rendelet módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A Bizottság 2001-es közlekedéspolitikai fehér könyvének „Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára” című, 2006. június 22-i felülvizsgálata kiemeli az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról (Marco Polo program) szóló, 2003. július 22-i 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾

által létrehozott Marco Polo programban – mint finanszírozási forrásban – rejlő azon potenciált, amely alternatívákat kínál a túlterhelt közutak használóinak más közlekedési módok igénybevitelére. A Marco Polo program ezért a jelenlegi közlekedéspolitika egyik alapelve.

(2) Ha nem kerül sor határozott intézkedésre, az európai közúti teherfuvarozás 2013-ig több mint 60 %-kal fog nőni. Ennek hatására a nemzetközi közúti teherfuvarozás volumene 2013-ra az Európai Uniót tekintve becslések szerint évente mintegy 20,5 milliárd tonnakilométerrel növekedne, ami negatív következményekkel járna a közúti infrastruktúra többletköltségei, a balesetek, a túlterheltség, a helyi és globális környezetszennyezés, a környezeti károk, valamint az ellátási lánc és a logisztikai rendszerek megbízhatósága vonatkozásában.

(3) Annak érdekében, hogy az ilyen mértékű növekedéssel meg lehessen birkózni, a rövid távú tengeri hajózást, a vasutat és a belvízi hajózást a jelenleginél nagyobb mértékben szükséges alkalmazni, és indokolt ösztönözni a közlekedési és logisztikai ágazat további nagyhatású kezdeményezéseit, beleértve a szárazkikötőket és az intermodalitást elősegítő egyéb platformokat, és valamennyi szállítási mód és ezek igazgatása tekintetében bátorítani az új megközelítéseket és a műszaki újítások használatát.

(4) Az Európai Unió egyik célkitűzése a környezetbarát szállítási módok erősítése, függetlenül attól, hogy ez a célkitűzés a közúti áru fuvarozás esetében modális váltáshoz vagy elkerülő hatáshoz vezet-e.

(5) Az 1692/2006/EK rendelet ⁽⁴⁾ szerint a Bizottságnak el kellett végeznie a Marco Polo II. program (továbbiakban: a program) értékelését, és szükség esetén javaslatokat kellett előterjesztenie a program módosítására.

⁽¹⁾ A 2009. március 24-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2009. április 23-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2009. július 27-i határozata.

⁽³⁾ HL L 196., 2003.8.2., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 328., 2006.11.24., 1. o.

- (6) A Marco Polo program eredményeinek külső értékelése úgy becsülte, hogy a program nem fogja elérni céljait a modális váltás tekintetében, és ajánlásokat fogalmazott meg hatékonyságának javítására.
- (7) A Bizottság elvégezte a külső értékelés által javasolt intézkedések és a program hatékonyságának növelését célzó egyéb intézkedések hatásvizsgálatát. Ez az elemzés rámutatott az 1692/2006/EK rendelet számos módosításának szükségességére a kis- és mikrovállalkozások részvételének megkönnyítése, az akció-támogathatósági küszöbértékek csökkentése, a finanszírozási intenzitás növelése és a program végrehajtásának és igazgatási eljárásainak egyszerűsítése érdekében.
- (8) Növelni kell a kis- és mikrovállalkozások részvételét a programban, lehetővé téve, hogy a vállalkozások egyenként is igényelhessenek finanszírozást, valamint csökkentve a belvízi hajózási vállalkozások által benyújtott pályázatokra vonatkozó támogatathatósági küszöbértékeket.
- (9) A finanszírozásra irányuló pályázatokra vonatkozó támogatathatósági küszöbértékeket csökkenteni kell, és az évente áterelt forgalom tonnakilométerében kifejezni, kivéve a közös tanulási akciók esetében. E küszöbértékeket a mellékletben említett akciók teljes megvalósítási időtartamára vonatkozóan kell kiszámítani, a megvalósítás éves ütemének meghatározása nélkül. Nincs többé szükség a forgalmat kiküszöbölő akciók keretébe tartozó akciókra alkalmazandó külön küszöbértékre, és meg kell állapítani egy minimális időtartamot az ilyen akció, valamint a katalizációs akciók és a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók keretébe tartozó akciók vonatkozásában.
- (10) Növelni kell a finanszírozási intenzitást a „rakomány” fogalmának bevezetésével a szállítási elemnek a modális váltás kiszámításába történő bevonása érdekében, valamint a maximális időtartam kivételes meghosszabbításának lehetővé tételével a késedelemmel induló akciók számára. A finanszírozási intenzitásnak az 1692/2006/EK rendelet I. mellékletében meghatározott eljárás nyomán 1 EUR-ról 2 EUR-ra történő aktualizálását meg kell jeleníteni az említett rendelet módosított mellékletében.
- (11) A program végrehajtásának egyszerűsítése érdekében törölni kell az 1692/2006/EK rendeletnek a kisegítő infrastruktúrák finanszírozási feltételeiről szóló II. mellékletét. Továbbá meg kell szüntetni a finanszírozandó akciók éves kiválasztására irányuló bizottsági eljárást.
- (12) Részletesebb kapcsolatot kell teremteni a program és a tengeri gyorsforgalmi utak számára a kereteket meghatározó transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) között, és a környezetvédelmi megfontolásokat ki kell terjeszteni, hogy magukba foglalják az akciók teljes külső költségét is.
- (13) Ezért az 1692/2006/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (14) Az e rendeletben előírt intézkedések legcélszerűbb és leggyorsabb alkalmazásának biztosítása érdekében e rendeletnek elfogadása után a lehető leghamarabb hatályba kell lépnie,
- ELFOGADTA EZT A RENDELETET:
1. cikk
- Az 1692/2006/EK rendelet a következőképpen módosul:
1. A 2. cikk a következő ponttal egészül ki:
- „p) »rakomány«: az utakról áterelt tonnakilométer kiszámítása céljából a szállított áruk és az intermodális szállítási egység, valamint a közúti jármű, beleértve az üres intermodális szállítási egységeket és az üres közúti járműveket is, amennyiben ezeket az utakról áterelik.”
2. A 4. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:
- „(1) Akciókkal a tagállamokban vagy a 3. cikk (3) és (4) bekezdésében foglaltak értelmében részt vevő országokban letelepedett vállalkozások vagy konzorciumok pályázhatnak.”
3. Az 5. cikk a következőképpen módosul:
- a) Az (1) bekezdés b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:
- „b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók: az Európai Unión belül az ilyen akcióknak meg kell felelniük a tengeri gyorsforgalmi utak prioritási projektnek a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat (*) keretében meghatározott jellemzőinek;
- (*) HL L 228., 1996.9.9., 1. o.”

b) A (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A különféle akciókra vonatkozó konkrét finanszírozási feltételeket és egyéb követelményeket a melléklet határozza meg.”

4. A 7. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„7. cikk

Állami támogatás

A program hatálya alá tartozó akciók közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezek az akciók nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást is kapjanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és a mellékletben az egyes akciófajtákra meghatározott kumulatív határokon belül marad.”

5. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Az akciók benyújtása

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

Szükség esetén a Bizottság segítséget nyújt a pályázóknak a pályázati folyamat megkönnyítése céljából, például on-line ügyfélszolgálat útján.”

6. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

A pénzügyi támogatásban részesülő akciók kiválasztása

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

a) az 1. cikkben említett célkitűzések;

b) a melléklet megfelelő oszlopában meghatározott feltételek;

c) az akciók hozzájárulása a közutak túlterheltségének csökkentéséhez;

d) az akciók viszonylagos környezetvédelmi értéke és az akcióknak a külső költségek csökkentésében megnyilvánuló viszonylagos értékét, beleértve a rövid távú tengeri hajózás, a vasúti vagy a belvízi hajózás negatív környezeti hatásainak csökkentéséhez való hozzájárulásukat is. Külön figyelmet kell fordítani a jogilag kötelező erejű környezetvédelmi követelményeket meghaladó akciókra;

e) az akciók általános fenntarthatósága.

A Bizottság – miután tájékoztatta a 10. cikkben említett bizottságot – elfogadja a pénzügyi támogatás odaítélésére vonatkozó határozatot.

A Bizottság tájékoztatja határozatáról a kedvezményezetteket.”

7. A 14. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottság a 2003 és 2010 közötti időszakra szóló Marco Polo programok által elért eredményekről közleményt terjeszt az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé. Ezt a harmadik Marco Polo programra irányuló javaslat kidolgozása előtt kell megtennie, és figyelembe kell vennie a közlemény megállapításait a javaslat kidolgozásakor.”

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A (2) bekezdésben említett közlemény különösen a következőket tárgyalja:

— e rendelet hatása, amelyet módosított az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második Marco Polo program létrehozásáról szóló 1692/2006/EK rendelet (Marco Polo II.) módosításáról szóló, 2009. szeptember 16-i 923/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (*),

— a Versenyképességi és Innovációs Végrehajtó Hivatal programirányítással kapcsolatos tapasztalatai,

— a szállítási módok közötti differenciálás szükségessége a finanszírozási feltételeket illetően, a biztonság, a környezetvédelmi teljesítmény és az energiahatékonyság alapján,

- a forgalmat kiküszöbölő akciók hatékonysága,
- a pályázati szakaszban az igényeket kielégítő segítség biztosításának szükségessége, figyelembe véve a kis és mikro szállítási vállalkozások szükségleteit,
- a gazdasági recesszió rendkívüli indokként való elismerése az akciók időtartamának meghosszabbítására,
- a termékspecifikus akciókra vonatkozó támogathatósági küszöbértékek csökkentése,
- a javasolt akciókat illetően a minimális finanszírozási küszöbértékekre vonatkozó célok megadásának lehetősége – az áttevelt tonnakilométer mellett – az energiahatékonyság és a környezetvédelmi előnyök szempontjából,
- a szállítási egység figyelembevételének helyessége a »rakomány« fogalmának meghatározásában,
- a társfinanszírozott akciók teljes körű éves áttekintésének hozzáférhetősége,
- a program, a logisztikai cselekvési terv és a TEN-T közötti összhang biztosításának lehetősége a megfelelő intézkedések megtételével, a közösségi finanszírozási eszközök allokációjának összehangolása érdekében, különösen a tengeri gyorsforgalmi utak vonatkozásában,
- a harmadik országban felmerült költségek megtéríthetővé tételének lehetősége, amennyiben az akciót tagállami vállalkozások hajtják végre,

- a belvízi hajózási ágazat és az ott tevékenykedő kis- és középvállalkozások sajátos jellemzői figyelembevételének szükségessége, például a belvízi hajózási ágazatnak szentelt program révén,
- a program szomszédos országokra való kiterjesztésének lehetősége, és
- a programnak a szigeten és szigetcsoporton elhelyezkedő tagállamokhoz való további hozzáigazításának lehetősége.

(*) HL L 266, 2009.10.9., 1. o.”

8. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1382/2003/EK rendelet 2006. december 14-től hatályát veszti.

Az 1382/2003/EK rendelet keretén belüli akciókkal kapcsolatos szerződésekre továbbra is a szóban forgó rendelet irányadó operatív és pénzügyi lezárásukig.”

9. Az 1692/2006/EK rendelet I. mellékletének helyébe az e rendelet mellékletében szereplő szöveg lép.

10. Az 1692/2006/EK rendelet II. mellékletét el kell hagyni.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

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

Kelt Strasbourgban, 2009. szeptember 16-án.

az Európai Parlament részéről
az elnök
J. BUZEK

a Tanács részéről
az elnök
C. MALMSTRÖM

Az 5. cikk (2) bekezdésében említett támogatási feltételek és követelmények

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
1. Támogatási feltételek	a) A katalizációs akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A forgalmi elterelési akció legfeljebb 36 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A forgalmat kiküszöbölő akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A közös tanulási akció a piac üzleti szolgáltatásainak javulásához vezet, különösen a közúti szállítás kiküszöbölésének vagy a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra a forgalom áterelésének, az együttműködés fokozásának és a know-how megosztásának elősegítése és/vagy megkönnyítése révén és legfeljebb 24 hónapig tart;
	b) a katalizációs akció európai szinten innovatív a logisztika, a technológia, a módszerek, a berendezések, a termékek, az infrastruktúra vagy a nyújtott szolgáltatások vonatkozásában;	b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció európai szinten innovatív a logisztika, a technológia, a módszerek, a felszerelés, a termékek, az infrastruktúra vagy a nyújtott szolgáltatások vonatkozásában; figyelmet kell szentelni a jó minőségű szolgáltatásoknak, az egyszerűsített eljárásoknak és vizsgálatoknak, a biztonsági előírások betartásának, a kikötők jó megközelíthetőségének, a hatékony kapcsolatnak a hátország felé, valamint a rugalmas és hatékony kikötői szolgáltatásoknak is;	b) a forgalmi elterelési akció nem vezet az érintett piacokon a közös érdekekkel ellentétesen versenytorzuláshoz, különösen a közúti szállítással szembeni alternatív szállítási módok között vagy az egyes szállítási módokon belül;	b) a forgalmat kiküszöbölő akció európai szinten innovatív a termelési logisztika és a szállítási logisztika integrálása vonatkozásában;	b) a közös tanulási akció európai szinten innovatív;

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
	c) a katalizációs akció várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható forgalomáttereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra;	c) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció célja a nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális, rövid távú tengeri hajózást, vagy a rövid távú tengeri hajózás és más szállítási módok kombinációját – a szállítási láncban a közúti szállítás arányát a lehető legalacsonyabbra csökkentve – igénybe vevő teherszállítási és adott esetben vegyes teher- és személyszállítási szolgáltatások ösztönzése; az akció lehetőség szerint magában foglalja a vasutat és/vagy belvízi hajózást igénybe vevő, integrált háttér-szági teherszállítási szolgáltatásokat;	c) a forgalmi elterelési akció reális tervet terjeszt elő, amelyben meghatározza a célkitűzések elérésének konkrét szakaszait;	c) a forgalmat kiküszöbölő akció célja az európai piacokon folyó nemzetközi áruszállítás hatékonyabbá tételének ösztönzése, a gazdasági növekedés hátráltatása nélkül, a termelési és/vagy elosztási folyamatok módosítására összpontosítva, ily módon rövidebb távolságokat, magasabb rakodási tényezőket, kevesebb üresjáratot, a hulladékkiáramlás visszafogását, a szállított mennyiség és/vagy tömeg csökkenését vagy bármely egyéb olyan más hatást elérve, amely a közúti áruszállítás jelentős csökkenéséhez vezet, ugyanakkor nem fejt ki negatív hatást a termelési mennyiségre vagy a munkaerőre;	c) a közös tanulási akció az érintett piacokon nem vezet a közös érdekekkel ellentétes mértékű versenytorzuláshoz, különösen a közúti szállítással szembeni alternatív szállítási módok között vagy az egyes szállítási módokon belül;
	d) a katalizációs akció reális tervet terjeszt elő, amelyben meghatározza a célkitűzések elérésének konkrét szakaszait, valamint hogy milyen irányítási támogatásra van szükség a Bizottság részéről;	d) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható, a közúti teherfuvarozás előre jelzett növekedési ütemét meghaladó forgalomáttereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a belvízi hajózásra vagy a vasútra;	d) amikor az elterelési akció a támogatási megállapodásban részes harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, a pályázó betérjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetés-mentes eljárás keretében választotta ki.		d) a közös tanulási akció reális tervet terjeszt elő, amelyben meghatározza a célkitűzések elérésének konkrét szakaszait, valamint, hogy milyen irányítási támogatásra van szükség a Bizottság részéről.
	e) a katalizációs akció az érintett piacokon nem vezet a közös érdekekkel ellentétes mértékű versenytorzuláshoz, különösen a közúti szállítással szembeni alternatív szállítási módok között vagy az egyes szállítási módokon belül;	e) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció reális tervet terjeszt elő, amelyben meghatározza a célkitűzések elérésének konkrét szakaszait, valamint, hogy milyen irányítási támogatásra van szükség a Bizottság részéről;		d) a forgalmat kiküszöbölő akció reális tervet terjeszt elő, amelyben meghatározza a célkitűzések elérésének konkrét szakaszait, valamint, hogy milyen irányítási támogatásra van szükség a Bizottság részéről;	

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
	f) amikor a katalizációs akció a támogatási megállapodásban részes harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetés-mentes eljárás keretében választotta ki.	f) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció az érintett piacokon nem vezet a közös érdekekkel ellentétes mértékű versenytorzuláshoz, különösen a közúti szállítással szembeni alternatív szállítási módok között vagy az egyes szállítási módokon belül;		e) a forgalmat kiküszöbölő akció az érintett piacokon nem vezet a közös érdekekkel ellentétes mértékű versenytorzuláshoz, különösen a közúti szállítással szembeni alternatív szállítási módok között vagy az egyes szállítási módokon belül;	
		g) amikor a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció a támogatási megállapodásban részes olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetés-mentes eljárás keretében választotta ki.		f) amikor a forgalmat kiküszöbölő akció a támogatási megállapodásban részes olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó beterjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetés-mentes eljárás keretében választotta ki.	
2. A támogatás intenzitása és alkalmazási területe	a) A katalizációs akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékben az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiegészítő infrastruktúrához kapcsolódó támogatható költségek nem haladhatják meg az akció összes támogatható költségeinek 20 %-át.	a) A tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékben az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiegészítő infrastruktúrához kapcsolódó támogatható költségek nem haladhatják meg az akció összes támogatható költségeinek 20 %-át.	a) A forgalmi elterelési akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékben az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiegészítő infrastruktúrához kapcsolódó támogatható költségek nem haladhatják meg az akció összes támogatható költségeinek 20 %-át.	a) A forgalmat kiküszöbölő akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékben az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik. A kiegészítő infrastruktúrához kapcsolódó támogatható költségek nem haladhatják meg az akció összes támogatható költségeinek 20 %-át.	a) A közös tanulási akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 50 %-a lehet. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékben az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
	A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás feltétele, hogy ezeket – a támogatási megállapodásban foglaltak szerint – a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel.	A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás feltétele, hogy ezeket – a támogatási megállapodásban foglaltak szerint – a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel.	A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás feltétele, hogy ezeket – a támogatási megállapodásban foglaltak szerint – a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel.	A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás feltétele, hogy ezeket – a támogatási megállapodásban foglaltak szerint – a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel.	A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást.
				b) A forgalmat kiküszöbölő akciókra nyújtott közösségi pénzügyi támogatást nem lehet olyan üzleti vagy termelési tevékenységek támogatására fordítani, amelyek nem állnak közvetlen kapcsolatban a szállítással vagy az elosztással.	
	b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet a Bizottság határoz meg a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttért tonnakilométerek alapján, kezdetben minden 500 tonnakilométer közúti teherfuvar áttételére vonatkozóan 2 EUR. Ez az indikatív összeg kiigazítható, különösen az akció minősége vagy a ténylegesen elért környezetvédelmi előnyök függvényében.	b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet a Bizottság határoz meg a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttért tonnakilométerek alapján, kezdetben minden 500 tonnakilométer közúti teherfuvar áttételére vonatkozóan 2 EUR. Ez az indikatív összeg kiigazítható, különösen az akció minősége vagy a ténylegesen elért környezetvédelmi előnyök függvényében.	b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet a Bizottság határoz meg a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttért tonnakilométerek alapján, kezdetben minden 500 tonnakilométer közúti teherfuvar áttételére vonatkozóan 2 EUR. Ez az indikatív összeg kiigazítható, különösen az akció minősége vagy a ténylegesen elért környezetvédelmi előnyök függvényében.	c) A közösségi pénzügyi támogatás kezdetben minden 500 tonnakilométer vagy 25 járműkilométer közúti teherfuvar kiküszöbölésére vonatkozóan 2 EUR. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen az akció minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében.	

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
	c) A 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	c) A 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	c) A 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	d) A 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	
3. A támogatási megállapodás formája és időtartama	A katalizációs akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, amelyek az irányításra és a nyomon követésre vonatkozó megfelelő rendelkezéseket tartalmaznak. E megállapodások maximális időtartama általában 62 hónap, minimális időtartama 36 hónap. A végrehajtást érintő rendkívüli, például kivételes gazdasági visszaesésnek köszönhető, a kedvezményezett által megfelelően indokolt késedelem esetén 6 hónapos kivételes hosszabbítás engedélyezhető.	A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, az irányításra és a nyomon követésre vonatkozó megfelelő rendelkezéseket tartalmaznak. E megállapodások maximális időtartama általában 62 hónap, minimális időtartama 36 hónap. A végrehajtást érintő rendkívüli, például kivételes gazdasági visszaesésnek köszönhető, a kedvezményezett által megfelelően indokolt késedelem esetén 6 hónapos kivételes hosszabbítás engedélyezhető.	A forgalmi elterelési akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik. E megállapodások maximális időtartama általában 38 hónap. A végrehajtást érintő rendkívüli, például kivételes gazdasági visszaesésnek köszönhető, a kedvezményezett által megfelelően indokolt késedelem esetén 6 hónapos kivételes hosszabbítás engedélyezhető.	A forgalmat kiküszöbölő akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, amelyek az irányításra és a nyomon követésre vonatkozó megfelelő rendelkezéseket tartalmaznak. E megállapodások maximális időtartama általában 62 hónap, minimális időtartama 36 hónap. A végrehajtást érintő rendkívüli, például kivételes gazdasági visszaesésnek köszönhető, a kedvezményezett által megfelelően indokolt késedelem esetén 6 hónapos kivételes hosszabbítás engedélyezhető.	A közös tanulási akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, amelyek az irányításra és a nyomon követésre vonatkozó megfelelő rendelkezéseket tartalmaznak. E megállapodások maximális időtartama általában 26 hónap, amely a kedvezményezett kérésére az eredeti költségvetési keretösszegeen belül további 26 hónapos időszakra meghosszabbítható, ha a működés első 12 hónapja alatt kedvező eredmények születtek.
	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos, vagy kivételes esetben 68 hónapos időtartamon túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos, vagy kivételes esetben 68 hónapos időtartamon túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 38 hónapos, vagy kivételes esetben 44 hónapos időtartamon túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos, vagy kivételes esetben 68 hónapos időtartamon túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 52 hónapos időtartamon túl.

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók 5. cikk (1) bekezdés a) pont	B. Tengeri gyorsforgalmi utak 5. cikk (1) bekezdés b) pont	C. Forgalmi elterelési akció 5. cikk (1) bekezdés c) pont	D. Forgalmat kiküszöbölő akció 5. cikk (1) bekezdés d) pont	E. Közös tanulási akció 5. cikk (1) bekezdés e) pont
4. A szerződés küszöbértéke	A katalizációs akció minimális indikatív támogatási küszöbe évi 30 millió tonnakilométer vagy térfogati egyenértékének megfelelő forgalomátterelés vagy kiküszöbölt forgalom, amelyet a támogatási megállapodás teljes időtartama alatt kell megvalósítani.	A tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció minimális indikatív támogatási küszöbe évi 200 millió tonnakilométer vagy térfogati egyenértékének megfelelő forgalomátterelés, amelyet a támogatási megállapodás teljes időtartama alatt kell megvalósítani.	A forgalmi elterelési akció minimális indikatív támogatási küszöbe évi 60 millió tonnakilométer vagy térfogati egyenértékének megfelelő forgalomátterelés, amelyet a támogatási megállapodás teljes időtartama alatt kell megvalósítani. A belvízi hajózási útvonalakra történő áttérlelést célzó forgalmi elterelési akciókra 13 millió tonnakilométer vagy térfogati egyenértékének megfelelő forgalomátterelést kitevő mértékű külön támogatási küszöb vonatkozik, amelyet a támogatási megállapodás teljes időtartama alatt kell megvalósítani.	A forgalmat kiküszöbölő akció minimális indikatív támogatási küszöbe évi 80 millió tonnakilométer vagy 4 millió járműkilométer kiküszöbölt teherfuvarozás, amelyet a támogatási megállapodás teljes időtartama alatt kell megvalósítani.	A közös tanulási akció minimális indikatív támogatási küszöbe 250 000 EUR.
5. Terjesztés	A rendelet céljai elérésének elősegítése érdekében a katalizációs akciók eredményeit és módszereit terjesztetni kell, és támogatni kell a bevált gyakorlatok cseréjét a terjesztési tervben meghatározottak szerint.	A rendelet céljai elérésének elősegítése érdekében a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók eredményeit és módszereit terjesztetni kell, és támogatni kell a bevált gyakorlatok cseréjét a terjesztési tervben meghatározottak szerint.	A forgalmi elterelési akciókra vonatkozóan nincsenek külön terjesztési tevékenységek meghatározva.	A rendelet céljai elérésének elősegítése érdekében a forgalmat kiküszöbölő akciók eredményeit és módszereit terjesztetni kell, és támogatni kell a bevált gyakorlatok cseréjét a terjesztési tervben meghatározottak szerint.	A rendelet céljai elérésének elősegítése érdekében a közös tanulási akciók eredményeit és módszereit terjesztetni kell, és támogatni kell a bevált gyakorlatok cseréjét a terjesztési tervben meghatározottak szerint.”