

I

(Tiesību akti, kuri pieņemti, piemērojot EK/Euratom līgumus, un kuru publicēšana ir obligāta)

REGULAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 923/2009

(2009. gada 16. septembris),

ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro *Marco Polo* programmu Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (*Marco Polo II*)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punktu un 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Komisijas 2001. gadā publicētās Transporta baltās grāmatas 2006. gada 22. jūnija vidusposma pārskatā "Eiropas dinamisma saglabāšana – Ilgtspējīga attīstība mūsu kontinentā" ir iezīmēts *Marco Polo* programmas, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1382/2003 (2003. gada 22. jūlijs) par Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanu, lai uzlabotu kravu pārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (*Marco Polo* programma) ⁽³⁾, kā finansēšanas avota potenciāls pārvadātājiem, lai tiem uz pārslogotiem ceļiem piedāvātu izmantot citu transporta veidu alternatīvas. Tādējādi *Marco Polo* programma ir pašreizējās transporta politikas pamatelements.

(2) Ja netiks veikta izšķiroša rīcība, paredzams, ka līdz 2013. gadam kopējais kravu autopārvadājumu apjoms Eiropā

pieaugs vairāk nekā par 60 %. Paredzamais starptautisko kravu autopārvadājumu pieaugums Eiropas Savienībā laikposmā līdz 2013. gadam būs 20,5 miljardi tonn kilometru gadā, kas radīs negatīvas sekas autoceļu infrastruktūras papildu izmaksu, ceļu satiksmes negadījumu, pārslogotības, vietēja un globāla mēroga piesārņojuma, videi nodarītā kaitējuma izteiksmē, kā arī radīs piegādes ķēžu un loģistikas procesu nestabilitāti.

(3) Lai risinātu ar kravu autopārvadājumu pieaugumu saistīto problēmu, tuvsatiksmes kuģošana, dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi ir jāizmanto vēl vairāk nekā pašlaik, kā arī ir jāierosina turpmākas spēcīgas iniciatīvas attiecībā uz transporta un loģistikas nozari, tostarp sauszemes ostām un citām platformām, kas atvieglo vairākveidu pārvadājumus, lai veicinātu jaunas pieejas un tehnisku jauninājumu izmantošanu visos transporta veidos un to pārvaldībā.

(4) Eiropas Savienības mērķis ir veicināt videi nekaitīgus transporta veidus neatkarīgi no tā, vai tam ir specifiska noslogojumu mazinoša vai novirzoša ietekme kravu autopārvadājumu gadījumā.

(5) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1692/2006 ⁽⁴⁾ Komisijai bija jāveic *Marco Polo II* programmas (turpmāk "programma") novērtējums un vajadzības gadījumā jāiesniedz priekšlikumi minētās programmas grozīšanai.

⁽¹⁾ 2009. gada 24. marta Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2009. gada 27. jūlija Lēmums.

⁽³⁾ OV L 196, 2.8.2003., 1. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 328, 24.11.2006., 1. lpp.

- (6) *Marco Polo* programmas ārējā novērtējumā tika aprēķināts, ka minētā programma nerasniegs savus mērķus kravu novirzīšanā, un tika sniegti vairāki ieteikumi tās efektivitātes uzlabošanai.
- (7) Komisija veica ietekmes analīzi par pasākumiem, kas ieteikti ārējā novērtējumā, kā arī citiem pasākumiem, kuriem izvirzīts mērķis palielināt programmas efektivitāti. Šī analīze atklāja, ka ir vajadzīgi vairāki grozījumi Regulā (EK) Nr. 1692/2006, lai atvieglotu mazo uzņēmumu un mikrouzņēmumu dalību, pazeminātu rīcību atbilstības sliekšni, palielinātu finansēšanas intensitāti un vienkāršotu programmas īstenošanu un administratīvās procedūras.
- (8) Mazo uzņēmumu un mikrouzņēmumu dalība programmā būtu jāpalielina, ļaujot finansēšanai pieteikties atsevišķiem uzņēmumiem un pazeminot atbilstības sliekšņus priekšlikumiem, ko iesniedz iekšzemes ūdensceļu transporta uzņēmumi.
- (9) Atbilstības sliekšņi finansēšanai iesniegtajiem priekšlikumiem būtu jāpazemina un jāizsaka novirzītajos tonn kilometros gadā, izņemot attiecībā uz kopīgu mācību rīcībām. Šie sliekšņi būtu jāaprēķina visam pielikumā minēto rīcību īstenošanas laikposmam, nenosakot nekādu ikgadēju īstenošanas līmeni. Turpmāk vairs nebūtu vajadzīgs īpašs sliekšnis, ko piemērot satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcībai, un šāda veida rīcībai, kā arī katalizatora un jūras maģistrāļu rīcībām būtu jānosaka minimālais rīcības ilgums.
- (10) Finansēšanas intensitāte būtu jāpalielina, ieviešot definīciju jēdzienam "krava", lai kravu novirzīšanas aprēķinos ietvertu transporta elementu, kā arī paredzot izņēmuma pagarinājumus maksimālajam rīcības ilgumam saistībā ar to uzsākšanas kavējumiem. Finansēšanas intensitātes izmaiņas no EUR 1 uz EUR 2 atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 1692/2006 I pielikumā izklāstītajai procedūrai būtu jāatspoguļo minētās regulas pielikuma grozītajā tekstā.
- (11) Lai vienkāršotu programmas īstenošanu, būtu jāsvīturo Regulas (EK) Nr. 1692/2006 II pielikums par palīginfrastruktūras finansēšanas nosacījumiem. Turklāt būtu jāsvīturo komitejas procedūra finansējamo rīcību gada atlasei.
- (12) Būtu jāizveido sīkāk izstrādāta saikne starp programmu un Eiropas Transporta tīkla sistēmu (TEN-T), nosakot pamatu jūras maģistrāļu rīcībām, un būtu jāpaplašina vides apsvērumi, lai tajos ietvertu visas rīcību ārējās izmaksas.
- (13) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 1692/2006.
- (14) Lai nodrošinātu, ka šajā regulā paredzētos pasākumus var piemērot maksimāli lietderīgi un ātri, šai regulai pēc tās pieņemšanas būtu jāstājas spēkā pēc iespējas drīz,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (EK) Nr. 1692/2006 groza šādi:

1) regulas 2. pantā pievieno šādu apakšpunktu:

"p) "krava", lai aprēķinātu no autotransporta novirzītu kravu tonn kilometrus, ir pārvadātās preces un vairākveidu transporta vienība, kā arī autotransporta līdzeklis, tostarp tukšas vairākveidu transporta vienības un tukši autotransporta līdzekļi, ja tie ir novirzīti no autotransporta.;"

2) regulas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu punktu:

"1. Rīcību pieteikumus iesniedz uzņēmumi vai konsorģiji, kas dibināti dalībvalstīs vai iesaistītajās valstīs, kā noteikts 3. panta 3. un 4. punktā.;"

3) regulas 5. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

"b) jūras maģistrāļu rīcības; Eiropas Savienībā šādas rīcības atbilst jūras maģistrāļu prioritārā projekta pazīmēm, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (*);

(*) OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.;"

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Īpaši finansēšanas nosacījumi un citas prasības attiecībā uz dažādām rīcībām ir noteiktas pielikumā.”;

ietverot to ieguldījumu tādu videi nodarīto kaitējumu samazināšanā, ko rada tuvsatiksmes kuģošana, dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu pārvadājumi. Īpašu uzmanību veltīs rīcībām, kas pārsniedz likumā paredzētās vides prasības;

4) regulas 7. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“7. pants

Valsts atbalsts

Kopienas finansiālā palīdzība rīcībām, uz kurām attiecas programma, neizslēdz iespēju šīm rīcībām piešķirt valsts atbalstu valsts, reģionālā un vietējā līmenī, ciktāl šāds atbalsts ir saderīgs ar valsts atbalsta piešķiršanas kārtību, kas noteikta Līgumā, un ar kumulatīviem ierobežojumiem, kas paredzēti katram pielikumā noteiktajam rīcības veidam.”;

e) rīcību vispārējo ilgtspējību.

Komisija pieņem lēmumu par finansiālās palīdzības piešķiršanu pēc tam, kad tā ir informējusi 10. pantā minēto komiteju.

Komisija par savu lēmumu informē saņēmējus.”;

7) regulas 14. pantu groza šādi:

5) regulas 8. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“8. pants

Rīcību pieteikumi

Rīcību pieteikumus iesniedz Komisijai, ievērojot sīki izstrādātus noteikumus, kas pieņemti saskaņā ar 6. pantu. Pieteikumi ietver visu nepieciešamo informāciju, lai ļautu Komisijai veikt atlasi saskaņā ar 9. pantā noteiktajiem kritērijiem.

Komisija vajadzības gadījumā sniedz palīdzību pieteikumu iesniedzējiem, lai atvieglotu pieteikšanās procesu, piemēram, izmantojot tiešsaistes palīdzības dienestu.”;

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu punktu:

“2. Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai paziņojumu par *Marco Polo* programmu sasniegtajiem rezultātiem laikposmā no 2003. gada līdz 2010. gadam. Komisija dara to pirms priekšlikuma izstrādes trešajai *Marco Polo* programmai un, izstrādājot minēto priekšlikumu, ņem vērā Komisijas secinājumus.”;

b) pievieno šādu punktu:

6) regulas 9. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“9. pants

Rīcību atlase finansiālās palīdzības piešķiršanai

Iesniegtos rīcību pieteikumus izvērtē Komisija. Izvēloties rīcības programmas finansiālās palīdzības piešķiršanai, Komisija ņem vērā:

a) mērķus, kas minēti 1. pantā;

b) nosacījumus, kas izklāstīti pielikuma attiecīgajā slejā;

c) rīcību ieguldījumu autoceļu pārslogotības samazināšanā;

d) rīcību relatīvos ekoloģiskos ieguvumus un rīcību relatīvos ieguvumus ārējo izmaksu samazinājuma izteiksmē,

“2.a Paziņojumā, kas minēts 2. punktā, jo īpaši tiek aplūkoti šādi jautājumi:

— regulas, kas grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 923/2009 (2009. gada 16. septembris), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1692/2006, ar ko izveido otro *Marco Polo* programmu Kopienas finansiālās palīdzības piešķiršanai, lai uzlabotu kravu autopārvadājumu sistēmas ekoloģiskās īpašības (*Marco Polo II*) (*), darbības ietekme,

— konkurētspējas un jauninājumu izpildaģentūras pieredze programmas pārvaldīšanā,

— vajadzība diferencēt atbalsta piešķiršanas nosacījumus atbilstīgi transportlīdzekļu veidiem, ņemot vērā drošību, ekoloģiskās īpašības un energoefektivitāti,

- satiksmes noslogojuma mazināšanas pasākumu efektivitāte,
- nepieciešamība noteikt pieprasījumam atbilstīgu palīdzību pieteikuma iesniegšanas procesā, ņemot vērā mazo uzņēmumu un mikrouzņēmumu vajadzības,
- atzišana, ka ekonomikas recesija ir īpašs pamats tam, lai pagarinātu rīcību darbības laiku,
- atbilstības sliekšņu pazemināšana rīcībā, kas attiecas uz noteiktiem produktiem,
- iespēja norādīt minimālos subsīdiu sliekšņus ierosinātajām rīcībām, papildus tonnkilometriem ņemot vērā arī energoefektivitāti un labvēlīgu ietekmi uz vidi,
- jautājums par to, vai ir atbilstīgi iekļaut transporta vienību “kravas” definīcijā,
- līdzfinansēto rīcību pilnīgu ikgadējo pārskatu pieejamība,
- iespēja nodrošināt saskaņotību starp programmu, rīcības plānu logistikas jomā un TEN-T, veicot atbilstīgus pasākumus, lai koordinētu Kopienas līdzekļu piešķiršanu, jo īpaši saistībā ar jūras maģistrālēm,
- iespēja atzīt par pamatotām trešā valstī radušās izmaksas, ja rīcību ir veikuši dalībvalsts uzņēmumi,

- vajadzība ņemt vērā iekšzemes ūdensceļu sektora un tajā strādājošo mazo un vidējo uzņēmumu īpatnības, piemēram, īstenojot programmu, kas paredzēta iekšzemes ūdensceļu sektoram,
- iespēja paplašināt programmas darbību, attiecinot to arī uz kaimiņvalstīm, un
- iespēja pielāgot programmu arī dalībvalstīm piederošajām salām un arhipelāgiem.

(*) OV L 266, 9.10.2009., 1. lpp.”;

8) regulas 15. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“15. pants

Atcelšana

Regulu (EK) Nr. 1382/2003 atceļ no 2006. gada 14. decembra.

Līgumus, kas saistīti ar rīcībām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1382/2003, arī turpmāk reglamentē minētā regula līdz to darbības un finanšu slēgšanai.”;

9) Regulas (EK) Nr. 1692/2006 I pielikumu aizstāj ar tekstu šīs regulas pielikumā;

10) svīturo Regulas (EK) Nr. 1692/2006 II pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Strasbūrā, 2009. gada 16. septembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
C. MALMSTRÖM

Finansēšanas noteikumi un prasības saskaņā ar 5. panta 2. punktu

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
1. Finansēšanas nosacījumi	a) Katalizatora rīcība sasniegs savus mērķus, ilgākais, 60 mēnešu laikposmā un pēc tam būs dzīvotspējīga, kā paredz reālistisks uzņēmējdarbības plāns;	a) Jūras maģistrāļu rīcība sasniegs savus mērķus, ilgākais, 60 mēnešu laikposmā un pēc tam būs dzīvotspējīga, kā paredz reālistisks uzņēmējdarbības plāns;	a) Kravu novirzīšanas rīcība sasniegs savus mērķus, ilgākais, 36 mēnešu laikposmā un pēc tam būs dzīvotspējīga, kā paredz reālistisks uzņēmējdarbības plāns;	a) Satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība sasniegs savus mērķus, ilgākais, 60 mēnešu laikposmā un pēc tam būs dzīvotspējīga, kā paredz reālistisks uzņēmējdarbības plāns;	a) Kopīgu mācību rīcība veicinās komerciālo pakalpojumu uzlabošanu tirgū, jo īpaši uz autoceļiem veicinot un/vai atvieglojot satiksmes noslogojuma mazināšanu vai kravu novirzīšanu uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļiem, tādējādi uzlabojot sadarbību un dalīšanos pieredzē ar prasmēm; tas notiks, ilgākais, 24 mēnešus;
	b) katalizatora rīcība Eiropas līmenī no loģistikas, tehnoloģijas, metožu, aprīkojuma, produktu, infrastruktūras vai sniegto pakalpojumu viedokļa ir jauninājums;	b) jūras maģistrāļu rīcība Eiropas līmenī no loģistikas, tehnoloģijas, metožu, aprīkojuma, produktu, infrastruktūras vai sniegto pakalpojumu viedokļa ir jauninājums; tiks ņemti vērā arī augstas kvalitātes pakalpojumi, vienkāršotas procedūras un pārbaudes, kas veicina drošību un drošības standartus, laba piekļuve ostām, efektīvi iekšzemes savienojumi un elastīgi un efektīvi ostu pakalpojumi;	b) kravu novirzīšanas rīcība neradīs konkurences izkropļojumus attiecīgajos tirgos, jo īpaši konkurences izkropļojumus, kas ir pretrunā kopējām interesēm, tikai starp autotransportam alternatīviem transporta veidiem vai katrā atsevišķajā transporta veidā;	b) satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība Eiropas līmenī un no ražošanas loģistikas integrēšanas transporta loģistikā viedokļa ir jauninājums;	b) kopīgu mācību rīcība ir jauninājums Eiropas līmenī;

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
	c) katalizatora rīcībai ir jārada faktiskā, izmērojama un ilgtspējīga kravu novirzīšana no autoceļiem uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu, iekšzemes ūdensceļiem;	c) jūras maģistrāļu rīcības mērķis ir veicināt ļoti apjomīgus, biežus vairākveidu kravu pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot tuvsatiksmes kuģošanu, attiecīgā gadījumā ietverot jauktus kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, vai apvienojot tuvsatiksmes kuģošanu ar citiem transporta veidiem, kad pārvadājumi pa autoceļiem ir cik iespējams īsi; būtu vēlams, lai rīcība ietvertu integrētus iekšzemes kravu pārvadājumu pakalpojumus, izmantojot dzelzceļu un/vai iekšzemes ūdensceļus;	c) kravu novirzīšanas rīcība ierosina reālistisku plānu, norādot konkrētos posmus mērķa sasniegšanai;	c) satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcības mērķis ir sekmēt starptautisko kravu pārvadājumu efektivitāti Eiropas tirgū, nekavējot ekonomisko izaugsmi, bet galvenokārt cenšoties pārveidot ražošanas un/vai izplatīšanas procesus, tādējādi nodrošinot īsākus attālumus, lielāku slodzes koeficientu, mazāk tukšgaitas, atkritumu plūsmu samazinājumu, apjoma un/vai svara samazinājumu vai jebkuru citu ietekmi, kas būtiski samazina kravu autopārvadājumu apjomu, bet negatīvi neietekmē ražošanas jaudu vai ražošanā nodarbināto skaitu;	c) kopīgu mācību rīcība neradīs konkurences izkropļojumus attiecīgajos tirgos, jo īpaši tikai starp autotransportam alternatīviem transporta veidiem vai katrā atsevišķajā transporta veidā, līdz tādai pakāpei, kas ir pretrunā kopējām interesēm;
	d) katalizatora rīcība ierosina reālistisku plānu, norādot konkrētos posmus mērķa sasniegšanai, kā arī vajadzību pēc Komisijas koordinējošas palīdzības;	d) jūras maģistrāļu rīcībai jārada faktiskā, izmērojama un ilgtspējīga kravu novirzīšana, kas pārsniedz kravu autopārvadājumu apjoma paredzamo pieauguma koeficientu, kā rezultātā kravas no autoceļiem tiek novirzītas uz tuvsatiksmes kuģošanu, iekšzemes ūdensceļiem vai dzelzceļu;	d) ja kravu novirzīšanas rīcība prasa izmantot pakalpojumus, ko sniedz trešās personas, kuras parakstījušas subsīdiju nolīgumu, pretendents iesniedz pierādījumus par pārredzamu, objektīvu un nediskriminējošu attiecīgo pakalpojumu izvēles procedūru.		d) kopīgu mācību rīcība ierosina reālistisku plānu, norādot konkrētos posmus mērķa sasniegšanai, kā arī vajadzību pēc Komisijas koordinējošas palīdzības.
	e) katalizatora rīcība neradīs konkurences izkropļojumus attiecīgajos tirgos, jo īpaši konkurences izkropļojumus, kas ir pretrunā kopējām interesēm, tikai starp autotransportam alternatīviem transporta veidiem vai katrā atsevišķajā transporta veidā;	e) jūras maģistrāļu rīcība ierosina reālistisku plānu, norādot konkrētos posmus mērķa sasniegšanai, kā arī vajadzību pēc Komisijas koordinējošas palīdzības;		d) satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība ierosina reālistisku plānu, norādot konkrētos posmus mērķa sasniegšanai, kā arī vajadzību pēc Komisijas koordinējošas palīdzības;	

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
	f) ja katalizatora rīcība prasa izmantot pakalpojumus, ko sniedz trešās personas, kuras parakstījušas subsīdiju nolīgumu, pretendents iesniedz pierādījumus par pārredzamu, objektīvu un nediskriminējošu attiecīgo pakalpojumu izvēles procedūru.	f) jūras maģistrāļu rīcība neradīs konkurences izkropļojumus attiecīgajos tirgos, jo īpaši konkurences izkropļojumus, kas ir pretrunā kopējām interesēm, tikai starp autotransportam alternatīviem transporta veidiem vai katrā atsevišķajā transporta veidā;		e) satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība neradīs konkurences izkropļojumus attiecīgajos tirgos, jo īpaši konkurences izkropļojumus, kas ir pretrunā kopējām interesēm, tikai starp autotransportam alternatīviem transporta veidiem vai katrā atsevišķajā transporta veidā;	
		g) ja jūras maģistrāļu rīcība prasa izmantot pakalpojumus, ko sniedz trešās personas, kuras parakstījušas subsīdiju nolīgumu, pretendents iesniedz pierādījumus par pārredzamu, objektīvu un nediskriminējošu attiecīgo pakalpojumu izvēles procedūru.		f) ja satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcība prasa izmantot pakalpojumus, ko sniedz trešās personas, kuras parakstījušas subsīdiju nolīgumu, pretendents iesniedz pierādījumus par pārredzamu, objektīvu un nediskriminējošu attiecīgo pakalpojumu izvēles procedūru.	
2. Finansēšanas intensitāte un apmērs	a) Kopienas finansiālā palīdzība katalizatora rīcībām nav lielāka par 35 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Par šādiem izdevumiem ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību tādā mērā, cik tie ir tieši saistīti ar rīcības īstenošanu. Attaisnotās izmaksas attiecībā uz palīginfrastruktūru nedrīkst pārsniegt 20 % no rīcības kopējām attaisnotajām izmaksām.	a) Kopienas finansiālā palīdzība jūras maģistrāļu rīcībām nav lielāka par 35 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Par šādiem izdevumiem ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību tādā mērā, cik tie ir tieši saistīti ar rīcības īstenošanu. Attaisnotās izmaksas attiecībā uz palīginfrastruktūru nedrīkst pārsniegt 20 % no rīcības kopējām attaisnotajām izmaksām.	a) Kopienas finansiālā palīdzība kravu novirzīšanas rīcībām nav lielāka par 35 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Par šādiem izdevumiem ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību tādā mērā, cik tie ir tieši saistīti ar rīcības īstenošanu. Attaisnotās izmaksas attiecībā uz palīginfrastruktūru nedrīkst pārsniegt 20 % no rīcības kopējām attaisnotajām izmaksām.	a) Kopienas finansiālā palīdzība satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcībām nav lielāka par 35 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Par šādiem izdevumiem ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību tādā mērā, cik tie ir tieši saistīti ar rīcības īstenošanu. Attaisnotās izmaksas attiecībā uz palīginfrastruktūru nedrīkst pārsniegt 20 % no rīcības kopējām attaisnotajām izmaksām.	a) Kopienas finansiālā palīdzība kopīgu mācību rīcībām nav lielāka par 50 % no kopējiem izdevumiem, kas vajadzīgi rīcības mērķu sasniegšanai un radušies rīcības rezultātā. Par šādiem izdevumiem ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību tādā mērā, cik tie ir tieši saistīti ar rīcības īstenošanu.

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
	Par izdevumiem, kas radušies pieteikuma iesniegšanas dienā vai pēc tās saskaņā ar atlases procedūru, ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību ar noteikumu, ka ir saņemts Kopienas finansējuma galīgais apstiprinājums. Dalība kustamo aktīvu izmaksās ir atkarīga no pienākuma palīdzības sniegšanas laikā izmantot šos aktīvus galvenokārt konkrētajai rīcībai, kā noteikts subsīdiju nolīgumā;	Par izdevumiem, kas radušies pieteikuma iesniegšanas dienā vai pēc tās saskaņā ar atlases procedūru, ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību ar noteikumu, ka ir saņemts Kopienas finansējuma galīgais apstiprinājums. Dalība kustamo aktīvu izmaksās ir atkarīga no pienākuma palīdzības sniegšanas laikā izmantot šos aktīvus galvenokārt konkrētajai rīcībai, kā noteikts subsīdiju nolīgumā;	Par izdevumiem, kas radušies pieteikuma iesniegšanas dienā vai pēc tās saskaņā ar atlases procedūru, ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību ar noteikumu, ka ir saņemts Kopienas finansējuma galīgais apstiprinājums. Dalība kustamo aktīvu izmaksās ir atkarīga no pienākuma palīdzības sniegšanas laikā izmantot šos aktīvus galvenokārt konkrētajai rīcībai, kā noteikts subsīdiju nolīgumā;	Par izdevumiem, kas radušies pieteikuma iesniegšanas dienā vai pēc tās saskaņā ar atlases procedūru, ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību, ar noteikumu, ka ir saņemts Kopienas finansējuma galīgais apstiprinājums. Dalība kustamo aktīvu izmaksās ir atkarīga no pienākuma palīdzības sniegšanas laikā izmantot šos aktīvus galvenokārt konkrētajai rīcībai, kā noteikts subsīdiju nolīgumā;	Par izdevumiem, kas radušies pieteikuma iesniegšanas dienā vai pēc tās saskaņā ar atlases procedūru, ir tiesības saņemt Kopienas finansiālo palīdzību ar noteikumu, ka ir saņemts Kopienas finansējuma galīgais apstiprinājums.
				b) Kopienas finansiālo palīdzību satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcībām nedrīkst izmantot, lai sniegtu atbalstu uzņēmējdarbībai vai ražošanai, kam nav tieša sakara ar pārveidājumiem vai izplatīšanu;	
	b) Kopienas finansiālā palīdzība, ko nosaka Komisija, pamatojoties uz tonnkilometriem, kas novirzīti no autopārvadājumiem uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, ir sākotnēji noteikta EUR 2 apmērā par katriem 500 tonnkilometriem kravu, kas novirzītas no autopārvadājumiem. Šī sākotnējā summa var tikt precizēta, jo īpaši atkarībā no rīcības kvalitātes vai videi reāli iegūtā labuma;	b) Kopienas finansiālā palīdzība, ko nosaka Komisija, pamatojoties uz tonnkilometriem, kas novirzīti no autopārvadājumiem uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, ir sākotnēji noteikta EUR 2 apmērā par katriem 500 tonnkilometriem kravu, kas novirzītas no autopārvadājumiem. Šī sākotnējā summa var tikt precizēta, jo īpaši atkarībā no rīcības kvalitātes vai videi reāli iegūtā labuma;	b) Kopienas finansiālā palīdzība, ko nosaka Komisija, pamatojoties uz tonnkilometriem, kas novirzīti no autopārvadājumiem uz tuvsatiksmes kuģošanu, dzelzceļu un iekšzemes ūdensceļiem, ir sākotnēji noteikta EUR 2 apmērā par katriem 500 tonnkilometriem kravu, kas novirzītas no autopārvadājumiem. Šī sākotnējā summa var tikt precizēta, jo īpaši atkarībā no rīcības kvalitātes vai videi reāli iegūtā labuma;	c) Kopienas finansiālā palīdzība sākotnēji ir noteikta EUR 2 apmērā par katru noslogojuma mazināšanu par 500 tonnkilometriem vai 25 autokilometriem kravu autopārvadājumu. Šī sākotnējā summa var tikt precizēta, jo īpaši atkarībā no rīcības kvalitātes vai videi reāli iegūtā labuma;	

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
	c) saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto procedūru Komisija vajadzības gadījumā var laiku pa laikam pārskatīt pozīcijas, uz kurām balstās aprēķins, un vajadzības gadījumā attiecīgi pielāgot Kopienas finansiālās palīdzības apjomu.	c) saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto procedūru Komisija vajadzības gadījumā var laiku pa laikam pārskatīt pozīcijas, uz kurām balstās aprēķins, un vajadzības gadījumā attiecīgi pielāgot Kopienas finansiālās palīdzības apjomu.	c) saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto procedūru Komisija vajadzības gadījumā var laiku pa laikam pārskatīt pozīcijas, uz kurām balstās aprēķins, un vajadzības gadījumā attiecīgi pielāgot Kopienas finansiālās palīdzības apjomu.	d) saskaņā ar 10. panta 2. punktā minēto procedūru Komisija vajadzības gadījumā var laiku pa laikam pārskatīt pozīcijas, uz kurām balstās aprēķins, un vajadzības gadījumā attiecīgi pielāgot Kopienas finansiālās palīdzības apjomu.	
3. Subsīdiju nolīguma forma un darbības ilgums	Kopienas finansiālo palīdzību katalizatora rīcībām piešķir, pamatojoties uz subsīdiju nolīgumiem ar atbilstīgiem pārvaldes un monitoringa noteikumiem. Parasti maksimālais šo līgumu darbības laiks ir 62 mēneši, bet minimālais ir 36 mēneši. Ārkārtēju īstenošanas kavējumu gadījumā, kuri, piemēram, radušies ekonomikas ārkārtējas lejupslīdes dēļ un kurus saņēmējs ir pienācīgi pamatojis, izņēmuma kārtā var tikt piešķirts sešus mēnešus ilgs pagarinājums.	Kopienas finansiālo palīdzību jūras maģistrāļu rīcībām piešķir, pamatojoties uz subsīdiju nolīgumiem ar atbilstīgiem pārvaldes un monitoringa noteikumiem. Parasti maksimālais šo līgumu darbības laiks ir 62 mēneši, bet minimālais ir 36 mēneši. Ārkārtēju īstenošanas kavējumu gadījumā, kuri, piemēram, radušies ekonomikas attīstības ārkārtējas palēnināšanās dēļ un kurus saņēmējs ir pienācīgi pamatojis, izņēmuma kārtā var tikt piešķirts sešus mēnešus ilgs pagarinājums.	Kopienas finansiālo palīdzību kravu novirzīšanas rīcībām piešķir, pamatojoties uz subsīdiju nolīgumiem. Parasti maksimālais šo līgumu darbības laiks ir 38 mēneši. Ārkārtēju īstenošanas kavējumu gadījumā, kuri, piemēram, radušies ekonomikas attīstības ārkārtējas palēnināšanās dēļ un kurus saņēmējs ir pienācīgi pamatojis, izņēmuma kārtā var tikt piešķirts sešus mēnešus ilgs pagarinājums.	Kopienas finansiālo palīdzību satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcībām piešķir, pamatojoties uz subsīdiju nolīgumiem ar atbilstīgiem pārvaldes un monitoringa noteikumiem. Parasti maksimālais šo līgumu darbības laiks ir 62 mēneši, bet minimālais ir 36 mēneši. Ārkārtēju īstenošanas kavējumu gadījumā, kuri, piemēram, radušies ekonomikas attīstības ārkārtējas palēnināšanās dēļ un kurus saņēmējs ir pienācīgi pamatojis, izņēmuma kārtā var tikt piešķirts sešus mēnešus ilgs pagarinājums.	Kopienas finansiālo palīdzību kopīgu mācību rīcībām piešķir, pamatojoties uz subsīdiju nolīgumiem ar atbilstīgiem pārvaldes un monitoringa noteikumiem. Parasti maksimālais šo līgumu darbības laiks ir 26 mēneši, ko pēc saņēmēja lūguma var pagarināt sākotnējā budžeta ietvaros uz papildu 26 mēnešu laikposmu, ja pirmajos 12 darbības mēnešos ir iegūti pozitīvi rezultāti.
	Kopienas finansiālā palīdzība nav atjaunojama pēc noteiktā maksimālā 62 mēnešu – vai izņēmuma gadījumā 68 mēnešu – laikposma beigām.	Kopienas finansiālā palīdzība nav atjaunojama pēc noteiktā maksimālā 62 mēnešu – vai izņēmuma gadījumā 68 mēnešu – laikposma beigām.	Kopienas finansiālā palīdzība nav atjaunojama pēc noteiktā maksimālā 38 mēnešu – vai izņēmuma gadījumā 44 mēnešu – laikposma beigām.	Kopienas finansiālā palīdzība nav atjaunojama pēc noteiktā maksimālā 62 mēnešu – vai izņēmuma gadījumā 68 mēnešu – laikposma beigām.	Kopienas finansiālā palīdzība nav atjaunojama pēc noteiktā maksimālā 52 mēnešu laikposma beigām.

Rīcības veids	A. Katalizators 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts	B. Jūras maģistrāles 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts	C. Kravu novirzīšana 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts	D. Satiksmes noslogojuma mazināšana 5. panta 1. punkta d) apakšpunkts	E. Kopīgas mācības 5. panta 1. punkta e) apakšpunkts
4. Līguma vērtības sliekšnis	Paredzamais minimālais subsīdiju sliekšnis katrai katalizatora rīcībai ir 30 miljoni tonnkilometru vai to tilpuma ekvivalents novirzīto kravu vai mazinātā satiksmes noslogojuma izteiksmē gadā, un šis sliekšnis īstenojams visu subsīdiju nolīguma darbības laiku.	Paredzamais minimālais subsīdiju sliekšnis katrai jūras maģistrāļu rīcībai ir 200 miljoni tonnkilometru vai to tilpuma ekvivalents novirzīto kravu izteiksmē gadā, un šis sliekšnis īstenojams visu subsīdiju nolīguma darbības laiku.	Paredzamais minimālais subsīdiju sliekšnis katrai kravu novirzīšanas rīcībai ir 60 miljoni tonnkilometru vai to tilpuma ekvivalents novirzīto kravu izteiksmē gadā, un šis sliekšnis īstenojams visu subsīdiju nolīguma darbības laiku. Kravu novirzīšanas rīcībām ar mērķi novirzīt kravas uz iekšzemes tūdensceļiem paredzēts īpašs sliekšnis – 13 miljoni tonnkilometru vai to tilpuma ekvivalents novirzīto kravu izteiksmē gadā visā subsīdiju nolīguma darbības laikā.	Paredzamais minimālais subsīdiju sliekšnis katrai satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcībai ir 80 miljoni tonnkilometru vai 4 miljoni autokilometru mazinātā kravas satiksmes noslogojuma izteiksmē gadā, un šis sliekšnis īstenojams visu subsīdiju nolīguma darbības laiku.	Paredzamais minimālais subsīdiju sliekšnis katrai kopīgu mācību rīcībai ir EUR 250 000.
5. Izplatīšana	Izplata katalizatora rīcību rezultātus un metodes un sekmē paraugprakses apmaiņu, kā paredzēts izplatīšanas plānā, lai palīdzētu sasniegt šīs regulas mērķus.	Izplata jūras maģistrāļu rīcību rezultātus un metodes un sekmē paraugprakses apmaiņu, kā paredzēts izplatīšanas plānā, lai palīdzētu sasniegt šīs regulas mērķus.	Īpašas izplatīšanas darbības kravu novirzīšanas rīcībām nav paredzētas.	Izplata satiksmes noslogojuma mazināšanas rīcību rezultātus un metodes un sekmē paraugprakses apmaiņu, kā paredzēts izplatīšanas plānā, lai palīdzētu sasniegt šīs regulas mērķus.	Izplata kopīgu mācību rīcību rezultātus un metodes un sekmē paraugprakses apmaiņu, kā paredzēts izplatīšanas plānā, lai palīdzētu sasniegt šīs regulas mērķus.”