

I

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění je povinné)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 923/2009

ze dne 16. září 2009,

kterým se mění nařízení (ES) č. 1692/2006, kterým se zavádí druhý program „Marco Polo“ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí („Marco Polo II“)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 a čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽¹⁾,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽²⁾,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Přezkum bílé knihy Komise o dopravě z roku 2001 nazvané „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“ v polovině období, který byl uveřejněn dne 22. června 2006, zdůrazňuje potenciál programu Marco Polo, zavedeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1382/2003 ze dne 22. července 2003 o poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Program Marco Polo) ⁽³⁾, jako zdroje

financování nabízejícího dopravcům na přetížených silničních alternativy jiných druhů dopravy. Program Marco Polo je proto jedním ze základních prvků současné dopravní politiky.

(2) Nebude-li přijato rozhodující opatření, vzroste v Evropě do roku 2013 celková silniční nákladní doprava o více než 60 %. V rámci Evropské unie by to do roku 2013 vedlo k odhadovanému nárůstu mezinárodní silniční nákladní dopravy o 20,5 miliard tunokilometrů ročně, s negativními důsledky z hlediska dodatečných výdajů na silniční infrastrukturu, nehodovosti, dopravních neprůjezdností, místního a globálního znečištění, škod na životním prostředí a spolehlivosti zásobovacího řetězce a logistických postupů.

(3) Aby bylo možné tento nárůst zvládnout, musí být ještě více než dosud využívána pobřežní plavba, železnice a vnitrozemské vodní cesty a je nezbytné podporovat další silné podniky z dopravního a logistického odvětví, včetně přístavů s intermodálním překladištěm a dalších platformů usnadňujících intermodalitu, podněcovat nové přístupy a využívání technických inovací ve všech druzích dopravy a při jejich řízení.

(4) Cílem Evropské unie je posílit druhy dopravy šetrné k životnímu prostředí bez ohledu na to, zda má tento cíl v případě silniční nákladní dopravy za následek převod na jiné druhy dopravy či zamezení jejího využívání.

(5) V souladu s nařízením (ES) č. 1692/2006 ⁽⁴⁾ byla Komise požádána, aby provedla hodnocení programu Marco Polo II (dále jen „program“) a v případě potřeby předložila návrhy na změnu uvedeného programu.

⁽¹⁾ Stanovisko ze dne 24. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

⁽²⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 23. dubna 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 27. července 2009.

⁽³⁾ Úř. věst. L 196, 2.8.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 328, 24.11.2006, s. 1.

- (6) Externí hodnocení výsledků programu Marco Polo odhadlo, že uvedený program nedosáhne svých cílů z hlediska převodu na jiný druh dopravy, a poskytlo několik doporučení ke zlepšení jeho účinnosti.
- (7) Komise provedla analýzu dopadů opatření navržených v externím hodnocení a jiných opatření zaměřených na zvýšení účinnosti programu. Uvedená analýza ukázala potřebu řady změn v nařízení (ES) č. 1692/2006 k usnadnění účasti malých podniků a mikropodniků, snížení prahových hodnot způsobilosti akcí, zvýšení míry financování a zjednodušení provádění programu a správních postupů s ním souvisejících.
- (8) Účast malých podniků a mikropodniků v programu by měla být zvýšena tak, že bude jednotlivým podnikům umožněno žádat o financování a budou sníženy prahové hodnoty způsobilosti pro návrhy předkládané podniky zabývajícími se vnitrozemskou vodní dopravou.
- (9) Prahové hodnoty způsobilosti pro návrhy financování by měly být sníženy a vyjádřeny z hlediska ročních převedených tunokilometrů, s výjimkou všeobecných vzdělávacích akcí. Tyto prahové hodnoty by se měly vypočítávat pro celé období provádění akcí uvedených v příloze, aniž by byla stanovena roční míra provádění. Konkrétní prahová hodnota pro akce k zamezení dopravy by již neměla být zapotřebí a pro tento druh akcí a pro zprostředkující akce a akce mořské dálnice by měla být stanovena minimální doba trvání akce.
- (10) Míra financování by měla být zvýšena zavedením definice pojmu „náklad“ tak, aby zahrnovala dopravní prvek při výpočtu převodu na jiný druh dopravy a umožňovala výjimečné prodloužení maximální doby trvání akcí zahájených se zpožděním. Aktualizace míry financování z 1 EUR na 2 EUR postupem podle přílohy I nařízení (ES) č. 1692/2006 by měla být zohledněna v platném znění uvedené přílohy.
- (11) Pro zjednodušení provádění programu by měla být příloha II nařízení (ES) č. 1692/2006 týkající se podmínek financování pomocné infrastruktury zrušena. Dále by měl být odstraněn postup projednávání ročního výběru akcí, které mají být financovány, ve výboru.
- (12) Mělo by být vytvořeno podrobnější propojení mezi programem a transevropskou dopravní sítí (dále jen TEN-T), jež stanoví rámec pro mořské dálnice, a ochrana životního prostředí by měla být rozšířena tak, aby zahrnovala všechny externí náklady těchto akcí.
- (13) Nařízení (ES) č. 1692/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (14) V zájmu co nejúčelnějšího a nejrychlejšího uplatnění opatření stanovených tímto nařízením by toto nařízení mělo vstoupit v platnost co nejdříve po svém přijetí,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 1692/2006 se mění takto:

1) V článku 2 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„p) „nákladem“, pro účely výpočtu tunokilometrů převedených ze silnice, přepravené zboží spolu s intermodální přepravní jednotkou a silničním vozidlem, včetně prázdných intermodálních přepravních jednotek a prázdných silničních vozidel, pokud byly převedeny ze silnice.“

2) V článku 4 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Akce jsou předkládány podniky nebo konsorcii usazenými v členských státech nebo zúčastněných zemích podle čl. 3 odst. 3 a 4.“

3) Článek 5 se mění takto:

a) v odstavci 1 se písmeno b) se nahrazuje tímto:

„b) akce mořské dálnice; v rámci Evropské unie jsou takové akce v souladu s prvky prioritního projektu mořských dálnic vymezeného v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (*);

(*) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.“

b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Konkrétní podmínky financování a další požadavky na různé akce jsou stanoveny v příloze.“

4) Článek 7 se nahrazuje tímto:

„Článek 7

Státní podpora

Finanční pomoc Společenství pro akce, na něž se program vztahuje, nevylučuje, aby těmto akcím byla poskytnuta státní podpora na celostátní, regionální nebo místní úrovni, je-li tato podpora slučitelná s pravidly pro státní podpory stanovenými Smlouvou a je-li v rámci úhrnných limitů stanovených pro každý druh akce uvedené v příloze.“

5) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Předkládání akcí

Akce se předkládají Komisi v souladu s podrobnými pravidly vydanými podle článku 6. Podání musí obsahovat veškeré nezbytné informace, které Komisi umožní provést výběr v souladu s kritérii stanovenými v článku 9.

Je-li to nutné, poskytne Komise žadatelům pomoc, aby jim např. pomocí online asistenční služby (helpdesk) usnadnila podávání žádostí.“

6) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Výběr akcí pro poskytnutí finanční pomoci

Komise vyhodnotí předložené akce. Při výběru akce pro poskytnutí finanční pomoci z programu Komise zohlední:

a) cíle uvedené v článku 1;

b) podmínky stanovené v příslušném sloupci přílohy;

c) příspěvek akcí ke snížení výskytu dopravních neprůjezdností;

d) relativní přínos akcí pro životní prostředí a relativní přínos akcí z hlediska snižování externích nákladů, včetně jejich příspěvku k omezení negativních účinků na životní prostředí způsobených pobřežní plavbou a železniční a vnitrozemskou vodní dopravou. Zvláštní pozornost je věnována akcím, které jdou nad právně závazné environmentální požadavky;

e) celkovou udržitelnost akce.

Komise poté, co informuje výbor uvedený v článku 10, přijme rozhodnutí o poskytnutí finanční pomoci.

Komise o svém rozhodnutí informuje příjemce.“

7) Článek 14 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise předloží Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů sdělení o výsledcích programů Marco Polo za období 2003–2010. Sdělení předloží před tím, než vypracuje návrh třetího programu Marco Polo, a v uvedeném návrhu zohlední zjištění uvedená v tomto sdělení.“;

b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„2a. Ve sdělení uvedeném v odstavci 2 se uvedou zejména:

— dopad tohoto nařízení ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 923/2009 ze dne 16. září 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 1692/2006, kterým se zavádí druhý program ‚Marco Polo‘ pro poskytování finanční pomoci Společenství za účelem zlepšení vlivu systému nákladní dopravy na životní prostředí (Marco Polo II) (*),

— zkušenosti s řízením programu prostřednictvím Výkonné agentury pro konkurenceschopnost a inovace,

— nutnost rozlišovat druhy dopravy, pokud jde o podmínky financování, podle bezpečnosti, vlivu na životní prostředí a energetické účinnosti,

- účinnost akcí k zamezení dopravy,
 - potřeba zavést pomoc založenou na poptávce při podávání žádostí, a to s ohledem na potřeby malých podniků a mikropodniků zabývajících se dopravou,
 - uznání hospodářské recese jako mimořádného důvodu pro prodloužení doby trvání akcí,
 - snížení prahových hodnot pro způsobilost akcí zaměřených na konkrétní produkty,
 - možnost uvádět cílové minimální prahové hodnoty pro předložené akce nejen podle tunokilometrů, ale také podle jejich energetické účinnosti a přínosu pro životní prostředí,
 - vhodnost zařazení přepravní jednotky do definice termínu „náklad“,
 - dostupnost úplných ročních přehledů akcí, které byly spolufinancovány,
 - možnost zajištění konzistence mezi programem, akčním plánem v oblasti logistiky a TEN-T přijetím vhodných opatření pro koordinaci přidělování prostředků Společenství, zejména pro mořské dálnice,
 - možnost učinit náklady ve třetí zemi způsobilými, pokud akci provádějí podniky z členského státu,
 - nutnost vzít v úvahu specifické rysy odvětví vnitrozemské vodní dopravy a specifika malých a středních podniků působících v tomto odvětví, např. prostřednictvím programů konkrétně zaměřených na odvětví vnitrozemské vodní dopravy,
 - možnost rozšířit program Marco Polo II na sousední země a
 - možnost dalšího přizpůsobování programu Marco Polo II ostrovním a souostrovním členským státům.
- (*) Úř. věst. L 266, 9.10.2009, s. 1.“

8) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Zrušení

Nařízení (ES) č. 1382/2003 se zrušuje s účinkem od 14. prosince 2006.

Smlouvy týkající se akcí založených na nařízení (ES) č. 1382/2003 se až do svého provozního a finančního uzavření nadále řídí uvedeným nařízením.“

9) Příloha I nařízení (ES) č. 1692/2006 se nahrazuje zněním uvedeným v příloze tohoto nařízení.

10) Příloha II nařízení (ES) č. 1692/2006 se zrušuje.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne 16. září 2009.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předsedkyně
C. MALMSTRÖM

Podmínky a požadavky financování podle čl. 5 odst. 2

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
1. Podmínky financování	a) Zprostředkující akce dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce mořské dálnice dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce k převodu na jiný druh dopravy dosáhne svých cílů nejdéle za 36 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Akce k zamezení dopravy dosáhne svých cílů nejdéle za 60 měsíců a podle realistického obchodního plánu zůstane po tomto období životaschopná;	a) Všeobecná vzdělávací akce povede ke zlepšení obchodních dopravních služeb na trhu, zejména podpoří nebo usnadní zamezení silniční nákladní dopravy nebo převod nákladní dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici a vnitrozemské vodní cesty, a to zlepšením spolupráce a sdílením know-how; bude trvat nejdéle 24 měsíců;
	b) zprostředkující akce má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o logistiku, technologii, metody, zařízení, výroby, infrastrukturu nebo poskytované služby;	b) akce mořské dálnice má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o logistiku, technologii, metody, zařízení, výroby, infrastrukturu nebo poskytované služby; bude se zohledňovat také vysoká kvalita služeb, zjednodušené procesy a inspekce, splnění bezpečnostních norem, dobrý přístup do přístavů, efektivní spojení do vnitrozemí a pružné a efektivní služby v přístavech;	b) akce k převodu na jiný druh dopravy nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi druhy dopravy, které jsou alternativou k dopravě toliko silniční, nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;	b) akce k zamezení dopravy má na evropské úrovni inovační charakter, pokud jde o začlenění výrobní logistiky do dopravní logistiky;	b) všeobecná vzdělávací akce má na evropské úrovni inovační charakter;

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
	c) zprostředkující akce povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému převodu dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, železnici či vnitrozemské vodní cesty;	c) cílem akce mořské dálnice je podpořit velkoobjemové intermodální služby pobřežní plavby s vysokou frekvencí pro nákladní dopravu, včetně případné smíšené osobní a nákladní dopravy, nebo kombinaci pobřežní plavby s jinými druhy dopravy s co nejkratšími silničními úseky; akce by pokud možno měla zahrnovat služby integrované nákladní dopravy ve vnitrozemí po železnici nebo vnitrozemských vodních cestách;	c) akce k převodu na jiný druh dopravy navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů;	c) cílem akce k zamezení dopravy je podpořit vyšší efektivitu mezinárodní nákladní dopravy na evropských trzích, bez narušení ekonomického růstu, zaměřením se na úpravu výrobních nebo distribučních procesů, a tím dosáhnout kratších přepravních vzdáleností, vyšších faktorů ložnosti, snížení jízd prázdných vozidel, snížení toku odpadů, snížení objemu nebo hmotnosti nebo jiného účinku vedoucího k významnému omezení silniční nákladní dopravy, aniž by byla negativně ovlivněna výrobní kapacita nebo pracovní síly;	c) všeobecná vzdělávací akce nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi druhy dopravy, které jsou alternativou k dopravě toliko silniční, nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;
	d) zprostředkující akce navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;	d) očekává se, že akce mořské dálnice povede ke skutečnému, měřitelnému a udržitelnému převodu dopravy ze silnice na pobřežní plavbu, vnitrozemské vodní cesty nebo železnici, vyššímu než předpokládaná míra růstu silniční nákladní dopravy;	d) jestliže akce k převodu na jiný druh dopravy spoléhá na služby poskytované třetími stranami ve vztahu k dohodě o financování, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.		d) všeobecně vzdělávací akce navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení.
	e) zprostředkující akce nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi druhy dopravy, které jsou alternativou k dopravě toliko silniční, nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;	e) akce mořské dálnice navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;		d) akce k zamezení dopravy navrhuje realistický plán určující konkrétní etapy, kterými se snaží dosáhnout svých cílů, a stanoví potřebu pomoci Komise v oblasti řízení;	

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
	f) jestliže zprostředkující akce spoléhá na služby poskytované třetími stranami ve vztahu k dohodě o financování, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.	f) akce mořské dálnice nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi druhy dopravy, které jsou alternativou k dopravě toliko silniční, nebo v rámci jednotlivých druhů dopravy;		e) akce k zamezení dopravy nepovede, v míře poškozující společné zájmy, k narušení hospodářské soutěže na příslušných trzích, zejména mezi druhy dopravy, které jsou alternativou k dopravě toliko silniční;	
		g) jestliže akce mořské dálnice spoléhá na služby poskytované třetími stranami ve vztahu k dohodě o financování, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.		f) jestliže akce k zamezení dopravy spoléhá na služby poskytované třetími stranami ve vztahu k dohodě o financování, podá žadatel důkaz o tom, že postup výběru dotyčných služeb je průhledný, objektivní a nediskriminující.	
2. Výše a rozsah financování	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na zprostředkující akce je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou 20 % celkových způsobilých nákladů na akci.	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce mořské dálnice je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou 20 % celkových způsobilých nákladů na akci.	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k převodu na jiný druh dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou 20 % celkových způsobilých nákladů na akci.	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na akce k zamezení dopravy je omezena nejvýše na 35 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce. Způsobilé náklady související s pomocnou infrastrukturou nepřesáhnou 20 % celkových způsobilých nákladů na akci.	a) Finanční pomoc poskytovaná Společenstvím na všeobecné vzdělávací akce je omezena nejvýše na 50 % celkových výdajů nezbytných k dosažení cílů akce a vynaložených v důsledku akce. Tyto výdaje jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství v míře, v jaké se přímo vztahují k provedení akce.

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím. Příspěvek na cenu movitých věcí závisí na závazku využívat tyto věci po dobu trvání pomoci, v první řadě pro opatření definovaná dohodou o financování.	Výdaje vynaložené v rámci výběrového řízení v den podání žádosti nebo později jsou způsobilé pro finanční pomoc Společenství, je-li dán konečný souhlas s financováním Společenstvím.
				b) Finanční pomoc Společenství na akce k zamezení dopravy nesmí být použita k podporování obchodní nebo výrobní činnosti, která nemá žádný přímý vztah k dopravě nebo distribuci.	
b) Finanční pomoc Společenství, stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty, činí zpočátku 2 EUR pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality akce nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí.	b) Finanční pomoc Společenství, stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty, činí zpočátku 2 EUR pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality akce nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí.	b) Finanční pomoc Společenství, stanovená Komisí na základě tunokilometrů převedených ze silnice na pobřežní plavbu, železnici nebo vnitrozemské vodní cesty, činí zpočátku 2 EUR pro převod každých 500 tunokilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality akce nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí.	b) Finanční pomoc Společenství je zpočátku stanovená na 2 EUR pro zamezení každých 500 tunokilometrů nebo 25 vozových kilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality akce nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí.	c) Finanční pomoc Společenství je zpočátku stanovená na 2 EUR pro zamezení každých 500 tunokilometrů nebo 25 vozových kilometrů silniční nákladní dopravy. Tato orientační částka může být upravena zejména podle kvality akce nebo získaného skutečného přínosu pro životní prostředí.	

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
	c) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství.	c) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství.	c) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství.	d) Komise může postupem podle čl. 10 odst. 2 podle potřeby kdykoliv přezkoumat aktuální stav položek, na kterých je tento výpočet založen, a podle toho v případě potřeby upravit částku finanční pomoci Společenství.	
3. Forma a doba trvání dohody o financování	Finanční pomoc Společenství pro zprostředkující akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce mořské dálnice je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce k převodu na jiný druh dopravy je poskytována na základě dohod o financování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 38 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro akce k zamezení dopravy je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 62 měsíců a nejméně 36 měsíců. V případě mimořádných zpoždění v provádění, vzniklých např. v důsledku mimořádného hospodářského útlumu, které příjemce odpovídajícím způsobem zdůvodní, lze povolit výjimečné prodloužení o 6 měsíců.	Finanční pomoc Společenství pro všeobecné vzdělávací akce je poskytována na základě dohod o financování obsahujících příslušná ustanovení o řízení a sledování. Doba trvání těchto dohod je zpravidla nejvýše 26 měsíců a může být na žádost příjemce prodloužena v rámci počátečního rozpočtového krytí o dalších 26 měsíců, jestliže je během prvních 12 měsíců provozu dosaženo kladných výsledků.
	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 38 měsíců, nebo ve výjimečných případech 44 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 62 měsíců, nebo ve výjimečných případech 68 měsíců.	Finanční pomoc Společenství nelze prodloužit nad tuto stanovenou nejdelší možnou dobu 52 měsíců.

Typ akce	A. Zprostředkující Čl. 5 odst. 1 písm. a)	B. Mořské dálnice Čl. 5 odst. 1 písm. b)	C. Převod na jiný druh dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. c)	D. Zamezení dopravy Čl. 5 odst. 1 písm. d)	E. Všeobecná vzdělávací Čl. 5 odst. 1 písm. e)
4. Prahová hodnota smlouvy	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu zprostředkující akci je 30 milionů tunokilometrů převedených na jiný druh dopravy či zamezené dopravy ročně nebo jejich objemový ekvivalent, za celou dobu trvání dohody o financování.	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci mořské dálnice je 200 milionů tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování.	Minimální orientační prahová hodnota příspěvku na jednu akci k převodu na jiný druh dopravy je 60 milionů tunokilometrů ročně nebo jejich objemový ekvivalent, které jsou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování. Akce k převodu na jiný druh dopravy, jejichž cílem je převod na vnitrozemské vodní cesty, budou podléhat zvláštní prahové hodnotě 13 milionů tunokilometrů ročně nebo jejich objemového ekvivalentu, které budou převedeny na jiný druh dopravy, za celou dobu trvání dohody o financování.	Minimální orientační hodnota příspěvku na jednu akci k zamezení dopravy je 80 milionů tunokilometrů nebo 4 miliony vozových kilometrů zamezené nákladní dopravy ročně, za celou dobu trvání dohody o financování.	Minimální orientační hodnota příspěvku na jednu všeobecnou vzdělávací akci je 250 000 EUR.
5. Šíření	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody zprostředkujících akcí a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody akcí mořské dálnice a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	U akcí k převodu na jiný druh dopravy se nepředpokládají žádné zvláštní činnosti týkající se šíření.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody akcí k zamezení dopravy a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.	V souladu s plánem šíření jsou šířeny výsledky a metody všeobecných vzdělávacích akcí a je podporována výměna osvědčených postupů, a to s cílem napomáhat dosažení cílů tohoto nařízení.“