

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1692/2006**af 24. oktober 2006****om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 1382/2003****(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, og artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Kommissionens hvidbog om den fælles transportpolitik fra september 2001 fremhæver udbygning af intermodalitet som et praktisk og effektivt middel til at opnå et afbalanceret transportsystem og foreslår som centrale elementer i denne strategi ikke blot udvikling af motorveje til søs i form af integrerede intermodale søtransport-systemer af høj kvalitet, men også en mere intensiv anvendelse af jernbanetransport og indlandsskibsfart. Det Europæiske Råd erklærede på mødet den 15. og 16. juni 2001 i Göteborg, at en forrykkelse af balancen mellem transportformerne er det centrale element i strategien for bæredygtig udvikling. Endvidere fremhævede Det Europæiske Råd på mødet den 15. og 16. marts 2002 i Barcelona behovet for en aflastning af vejnettet i flaskehalse i flere regioner og pegede især på Alperne, Pyrenæerne og Østersøområdet, hvilket viser, at de maritime ruter af motorvejene til søs udgør en integrerende og vigtig del af det transeuropæiske transportnet. Et markedsdrevet

finansieringsprogram for intermodalitet er et centralt instrument med henblik på yderligere udbygning af intermodalitet og bør specifikt støtte etableringen af motorveje til søs, idet der derved bl.a. sikres en forbedring af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed og af jernbanetransporten og indlandsskibsfarten.

(2) Uden beslutsom indgriben vil den samlede vejgodstransport i Europa vokse med mere end 60 % frem til 2013. Virkningen vil blive en anslået vækst i den internationale vejgodstransport på 20,5 mia. tonkilometer om året i perioden 2007-2013 for de 25 EU-medlemsstater med negative følger i form af yderligere udgifter til vejinfrastruktur, ulykker, overbelastning af vejnettet, lokal og global forurening, manglende pålidelighed i forsyningskæden og logistikprocesserne samt miljøskader.

(3) For at kunne klare denne vækst i vejgodstransporten bør nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart anvendes endnu mere end i dag, og der må tilskyndes til yderligere virkningsfulde initiativer fra transport- og logistiksektorens side, f.eks. udviklingen af tekniske innovationer med hensyn til rullende materiel, for at aflaste vejnettet.

(4) Det program, der blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1382/2003 af 22. juli 2003 om EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo-programmet) ⁽³⁾, bør derfor styrkes ved hjælp af nye projekter, der tager sigte på en faktisk mindskelse af den internationale vejtransport. Kommissionen har derfor foreslået et styrket program (i det følgende benævnt »Marco Polo II-programmet« eller »programmet«) for at fremme intermodalitet, aflaste vejnettet og forbedre godstransportsystemets miljøpræstationer i Fællesskabet. For at nå dette mål bør programmet støtte projekter inden

⁽¹⁾ EUT C 234 af 22.9.2005, s. 19.

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 17.5.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 12.10.2006.

⁽³⁾ EUT L 196 af 2.8.2003, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 788/2004 (EUT L 138 af 30.4.2004, s. 17).

- for godstransport og logistik og andre relevante markeder under hensyntagen til de små og mellemstore virksomheders (SMV'ernes) behov. Programmet bør bidrage til at overflytte mindst den forventede samlede vækst i den internationale vejgodstransport, men helst mere, til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart eller til en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt. Marco Polo-programmet indført ved forordning (EF) nr. 1382/2003 bør derfor erstattes.
- (5) Marco Polo II-programmet indebærer forskellige typer projekter, som bør bidrage til en målelig og varig trafikoverflytning og til bedre samarbejde på det intermodale marked. Endvidere bør projekter som led i Marco Polo II-programmet også bidrage til en faktisk mindske af den internationale vejgodstransport.
- (6) Projekter, der finansieres i henhold til Marco Polo II-programmet, bør være internationale i geografisk rækkevidde. Projekterne bør for at afspejle deres europæiske dimension forelægges af virksomheder, som er etableret i forskellige lande, i form af et konsortium, der forelægger et projekt. Erhvervsdrivende offentligtretlige enheder bør kunne deltage i et sådant konsortium i henhold til national lovgivning.
- (7) Ansøgerne bør kunne forelægge nye eller, hvor det er relevant, allerede eksisterende projekter, som bedst muligt tilgodeser de aktuelle markedsbehov. Velegnede projekter, især projekter, som tager hensyn til SMV'ernes behov, bør ikke modvirkes gennem en overdrevent snæver fortolkning af tilskudsberettigede projekter.
- (8) Der kan være tilfælde, hvor gevinsten ved at udvikle en eksisterende tjeneste er mindst lige så stor med hensyn til ekstra trafikoverflytning, kvalitet, miljøfordele og levedygtighed som gevinsten ved at oprette en ny tjeneste, der indebærer betydelige udgifter.
- (9) Opstartsstøtten til f.eks. trafikoverflytningsprojekter bør for at være gennemskuelig, objektiv og klart afgrænset være baseret på omkostningsbesparelser for samfundet opnået ved anvendelse af nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart i stedet for ren vejtransport. I denne forordning bør der derfor fastsættes et vejledende tilskudsbeløb baseret på tonkilometer overflyttet vejgodstransport.
- (10) EF-tilskuddet baseret på tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport eller indlandsskibsfart, eller baseret på forebyggelse af tonkilometer eller køretøjkilometer vejgodstransport bør kunne justeres med henblik på at fremme projekter af høj kvalitet eller projekter forbundet med påviselige miljøfordele.
- (11) Der bør ved tildelingen af tilskud også lægges særlig vægt på følsomme områder og storbyområder inden for programmets geografiske anvendelsesområde.
- (12) Resultaterne af alle projekter i henhold til programmet bør formidles på passende vis, så man sikrer offentlig opmærksomhed, gennemsækelighed og udveksling af god praksis.
- (13) I forbindelse med udvælgelsesproceduren, og så længe projekterne varer, må det sikres, at de udvalgte projekter reelt bidrager til den fælles transportpolitik og ikke fører til konkurrenceforvriddninger i modstrid med den fælles interesse. Kommissionen bør derfor evaluere gennemførelsen af begge programmer. Den bør senest den 30. juni 2007 fremlægge en evalueringsrapport om resultaterne af Marco Polo-programmet for perioden 2003-2006.
- (14) Projekterne bør ikke føre til konkurrenceforvriddninger, navnlig ikke mellem andre transportformer end vejtransport eller inden for hver enkelt alternativ transportform, i et omfang der er i modstrid med den fælles interesse. Der bør lægges særlig vægt på at undgå sådanne forvriddninger, så projekterne bidrager til at overflytte godstransport fra vejene til alternative transportformer frem for at trække godstransport væk fra eksisterende tjenester inden for jernbanetransport, nærskibsfart eller indlandsskibsfart.
- (15) Målet for Marco Polo II-programmet kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af programmets omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (16) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.
- (17) I denne forordning fastlægges der for hele programmets varighed en finansieringsramme, der som omhandlet i punkt 37 i den interinstitutionelle aftale mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om budgetdisciplin og forsvarlig økonomisk forvaltning ⁽²⁾ udgør det primære referencegrundlag for budgetmyndigheden under den årlige budgetprocedure.

(1) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. Senest ændret ved afgørelse 2006/512/EF (EUT L 200 af 22.7.2006, s. 11).

(2) EUT C 139 af 14.6.2006, s. 1.

- (18) For at sikre Marco Polo-programmets kontinuitet og gen-nemskuelighed bør der fastsættes overgangsbestemmelser vedrørende kontrakter og udvælgelsesprocedure —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Formål

Ved denne forordning indføres der et finansieringsinstrument (i det følgende benævnt »Marco Polo II-programmet« eller »programmet«), der har til formål at aflaste vejnettet, forbedre transportsystemets miljøpræstationer og fremme intermodal transport og dermed bidrage til et effektivt og bæredygtigt transportsystem, der skaber en EU-merværdi uden at have negativ indvirkning på den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed. Program-mets varighed er fra 1. januar 2007 til 31. december 2013, og målet er, at en væsentlig del af den forventede samlede årlige vækst i den internationale vejgodstrafik, målt i tonkilometer, ved programperiodens udløb er overflyttet til nærskibsfart, jernbane-transport og indlandsskibsfart eller en kombination af transport-former, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) »projekt«: et projekt gennemført af virksomheder, som bidrager til at aflaste vejgodstransportsystemet og/eller til at forbedre transportsystemets miljøpræstationer på medlems-staternes eller de deltagende landes områder; katalysatorpro-jekter, trafikoverflytningsprojekter og fælles læringsprojekter kan omfatte flere samordnede projekter
- b) »katalysatorprojekt«: en innovativ aktivitet med det sigte at overvinde betydelige strukturelle barrierer på Fællesskabets godstransportmarked, som hindrer markederne i at fungere effektivt, nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibs-fart i at være konkurrencedygtige og/eller transportkæder, der gør brug af disse transportformer, i at fungere effektivt, herunder ændring eller oprettelse af supplerende infrastruk-tur; i forbindelse med denne definition forstås ved sådanne strukturelle barrierer en faktisk, ikke-reguleringsbestemt og ikke-midlertidig hindring, der bevirker, at godstransport-kæden ikke fungerer hensigtsmæssigt
- c) »motorveje til søs-projekt«: en innovativ aktivitet, som direkte overflytter godstransport fra vejene til nærskibsfart eller en kombination af nærskibsfart med andre transport-former, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt; pro-jekter af denne art kan omfatte ændring eller oprettelse af den supplerende infrastruktur, der er nødvendig for at etab-lere intermodale søtransporttjenester med stor kapacitet og høj frekvens fortrinsvis gennem anvendelse af de mest mil-jøvenlige transportformer som f.eks. indlandsskibsfart og jernbanetransport til godstransport i baglandet og integre-re dør til dør-tjenester; ressourcerne i regionerne i Fælles-skabets yderste periferi bør om muligt også integreres
- d) »trafikoverflytningsprojekt«: en aktivitet, som direkte, måle-ligt, i væsentligt omfang og umiddelbart overflytter gods-transport fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport, indlandsskibsfart eller en kombination af transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt, men som ikke er et katalysatorprojekt; trafikoverflytningsprojekter omfatter, hvis det er hensigtsmæssigt, projekter, hvor trafik-overflytningen er tilvejebragt gennem udbygning af en eksis-terende tjeneste; Kommissionen undersøger muligheden for at støtte supplerende infrastrukturprojekter
- e) »trafikforebyggelsesprojekt«: en innovativ aktivitet, der inte-grerer transporten i produktionslogistikken, med henblik på at forebygge en høj procentdel af vejgodstransport uden at påvirke produktionsniveauet eller arbejdsstyrken negativt; projekter af denne art kan omfatte ændring eller oprettelse af supplerende infrastruktur og udstyr
- f) »fælles læringsprojekt«: en aktivitet, der sigter mod at for-bedre samarbejdet om en strukturel optimering af arbejds-metoder og procedurer i godstransportkæden under hensyntagen til logistiske krav
- g) »innovativ aktivitet«: en aktivitet, der indeholder elementer, som ikke tidligere fandtes på et givet marked
- h) »supplerende infrastruktur«: en infrastruktur, der er nødven-dig og tilstrækkelig med hensyn til at nå projektmålene, her-under gods-passager-anlæg
- i) »ledsageforanstaltning«: en foranstaltning, der skal forberede eller understøtte igangværende eller kommende projekter, herunder formidlingsaktiviteter, projektovervågning og -evaluering samt indsamling og analyse af statistikker; foran-staltninger, der tager sigte på at bringe produkter, processer eller tjenesteydelser i handelen, samt markedsføringsaktivi-teter og reklame er ikke ledsageforanstaltninger
- j) »forberedende foranstaltning«: enhver foranstaltning til for-beredelse af et katalysatorprojekt, et motorvej til søs-projekt eller et trafikforebyggelsesprojekt, som f.eks. undersøgelser af den tekniske, operationelle eller finansielle gennemførlig-hed og test af udstyr

- k) »virksomhed«: en erhvervsdrivende enhed uanset juridisk status og finansieringsmåde
- l) »konsortium«: et arrangement, hvorved mindst to virksomheder gennemfører et projekt sammen og bærer risikoen ved det i fællesskab
- m) »tonkilometer«: transport af et ton gods eller dets volumetriske ækvivalent over en afstand på en kilometer
- n) »køretøjkilometer«: en lastet eller tom lastbils tilbagelæggelse af en strækning på en kilometer
- o) »nært tredjeland«: et land, der ikke er medlem af Den Europæiske Union, med en fælles grænse med Den Europæiske Union eller en kyst ud mod et lukket eller delvist lukket havområde, der grænser op til Den Europæiske Union.

Artikel 3

Anvendelsesområde

1. Programmet omfatter projekter, der:
 - a) vedrører mindst to medlemsstaters område,
 - eller
 - b) vedrører mindst én medlemsstats område og et nært tredjeland område.
2. Hvis et projekt vedrører et tredjeland område, dækker programmet ikke omkostninger, der opstår på dette lands område, bortset fra de i stk. 3 og 4 omhandlede tilfælde.
3. Programmet er åbent for deltagelse af lande, der er kandidater til tiltrædelse af Den Europæiske Union. Deltagelsen finder sted på de betingelser, der er fastlagt i associeringsaftalerne med disse lande, og på grundlag af de regler, der er fastsat i en afgørelse truffet af associeringsrådet for hvert berørt land.
4. Programmet er ligeledes åbent for deltagelse af lande, der er medlemmer af EFTA og EØS, og nære tredjelandslande på grundlag af supplerende bevillinger efter procedurer, der aftales med disse lande.

KAPITEL II

ANSØGNINGSBERETTIGEDE OG PROJEKTER

Artikel 4

Ansøgningsberettigede

1. Projekter forelægges af konsortier bestående af to eller flere virksomheder, der er etableret i mindst to forskellige medlemsstater eller i mindst én medlemsstat og ét nært tredjeland, eller

kan, såfremt der er tale om en transportforbindelse til et nært tredjeland, i særlige tilfælde forelægges af én enkelt virksomhed etableret i en medlemsstat.

2. Virksomheder, der er etableret uden for de deltagende lande, der er omhandlet i artikel 3, stk. 3 og 4, kan tilknyttes et projekt, men kan under ingen omstændigheder modtage EF-tilskud i henhold til programmet.

Artikel 5

Tilskudsberettigede projekter og finansieringsvilkår

1. Følgende projekter kan komme i betragtning til tilskud i henhold til programmet:

- a) katalysatorprojekter; der bør navnlig fokuseres specifikt på projekter, der tager sigte på at forbedre synergieffekterne i sektorerne for jernbanetransport, indlandsskibsfart og nærskibsfart, herunder motorveje til søs, gennem bedre udnyttelse af eksisterende infrastruktur
- b) motorveje til søs-projekter; inden for Den Europæiske Union bør sådanne projekter udnytte de transeuropæiske net defineret i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet ⁽¹⁾
- c) trafikoverflytningsprojekter
- d) trafikforebyggelsesprojekter
- e) fælles læringsprojekter.

2. De specifikke finansieringsvilkår og andre krav i forbindelse med de forskellige projekter er fastlagt i bilag I. Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur som defineret i artikel 2, litra h), er fastlagt i bilag II.

3. EF-tilskud baseres på kontrakter, som Kommissionen forhandler med modtageren. Vilkårene og betingelserne i sådanne kontrakter sikrer i videst muligt omfang, at de finansielle og administrative byrder holdes på et minimum, f.eks. gennem fremme af erhvervsvenlige bankgarantier som omhandlet i relevante regler og forordninger, især Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 af 25. juni 2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget ⁽²⁾, så man opnår den størst mulige administrative effektivitet og fleksibilitet.

⁽¹⁾ EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Senest ændret ved beslutning nr. 884/2004/EF (EUT L 167 af 30.4.2004, s. 1. Berigtiget i EUT L 201 af 7.6.2004, s. 1).

⁽²⁾ EFT L 248 af 16.9.2002, s. 1.

4. Med forbehold af de overordnede politikformål omhandlet i artikel 1 fastsætter Kommissionen, bistået af det udvalg, der er omhandlet i artikel 10, og efter proceduren i artikel 10, stk. 2, årlige prioriteter i indkaldelsen af ansøgninger vedrørende katalysatorprojekter og fælles læringsprojekter og reviderer dem om nødvendigt.

Artikel 6

Detaljerede regler

Der vil blive fastlagt detaljerede regler for proceduren for forelæggelse og udvælgelse af projekter i henhold til programmet efter proceduren i artikel 10, stk. 2.

Artikel 7

Offentlig støtte

EF-tilskud til projekter, der er omfattet af programmet, er ikke til hinder for, at der til samme projekter kan ydes offentlig støtte på nationalt, regionalt eller lokalt niveau, for så vidt en sådan støtte er forenelig med de i traktaten fastsatte statsstøtterelevanter og ikke overskrider de samlede grænser, der er fastsat for hver type projekt i bilag I. Den samlede støtte i form af offentlig støtte og EF-tilskud til supplerende infrastruktur må ikke overstige 50 % af de tilskudsberettigede omkostninger.

KAPITEL III

FORELÆGGELSE OG UDVÆLGELSE AF PROJEKTER

Artikel 8

Forelæggelse af projekter

Projekter forelægges Kommissionen efter de detaljerede regler, der er fastlagt i henhold til artikel 6. De forelagte projekter skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige, for at Kommissionen kan foretage sin udvælgelse i overensstemmelse med artikel 9.

Artikel 9

Udvælgelse af projekter med henblik på tilskud

Forelagte projekter bedømmes af Kommissionen. Når Kommissionen udvælger projekter med henblik på tilskud i henhold til programmet, tager den hensyn til følgende:

- a) de formål, der er omhandlet i artikel 1
- b) de vilkår, der er fastlagt i bilag I og II, hvor det er relevant

- c) projekternes bidrag til aflastning af vejnettet
- d) de relative miljøfordele ved projekterne, herunder deres bidrag til at mindske negative miljøvirkninger i forbindelse med nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart. Der vil blive lagt særlig vægt på projekter, der går ud over de juridisk bindende miljøkrav
- e) projekternes overordnede bæredygtighed.

Afgørelsen om tilskud vedtages efter proceduren i artikel 10, stk. 2.

Kommissionen underretter modtagerne om sin afgørelse.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 10

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
 2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.
- Perioden i artikel 4, stk. 3, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.
3. Udvalget vedtager selv sin forretningsorden.

Artikel 11

Budget

Finansieringsrammen for gennemførelsen af Marco Polo II-programmet er for perioden 1. januar 2007 til 31. december 2013 fastlagt til 400 mio. EUR ⁽¹⁾.

De årlige bevillinger godkendes af budgetmyndigheden inden for den finansielle ramme.

Artikel 12

Hensættelse til ledsageforanstaltninger og prøveevaluering

Op til 5 % af det budget, der er fastsat i denne forordning, henlægges til ledsageforanstaltninger og uafhængig evaluering af gennemførelsen af artikel 5.

⁽¹⁾ Dette beløb er baseret på 2004-tal og skal underkastes en teknisk justering for at tage højde for inflationen.

Artikel 13**Beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser**

1. Kommissionen sikrer i forbindelse med gennemførelsen af projekter, der finansieres i henhold til denne forordning, at De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser beskyttes gennem forholdsregler mod svig, bestikkelse og enhver anden ulovlig aktivitet gennem effektiv kontrol og gennem inddrivelse af uretmæssigt udbetalte beløb samt, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem sanktioner, der skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning, i overensstemmelse med Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 af 18. december 1995 om beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser ⁽¹⁾, Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder ⁽²⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) ⁽³⁾.

2. I forbindelse med projekter, der finansieres i henhold til denne forordning, forstås ved »uregelmæssighed« som omhandlet i artikel 1 i forordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 enhver overtrædelse af en fællesskabsbestemmelse eller misligholdelse af en kontraktlig forpligtelse, som kan tilskrives en økonomisk beslutningstagers handling eller undladelse, der skader eller vil kunne skade Den Europæiske Unions almindelige budget eller budgetter, der forvaltes af Den Europæiske Union, ved afholdelse af en uretmæssig udgift.

3. Kontrakter og aftaler samt aftaler med de deltagende tredjelande, der følger af denne forordning, skal navnlig indeholde bestemmelser om overvågning og finanskontrol udøvet af Kommissionen eller dennes befuldmægtigede repræsentant og om Revisionsrettens revision, om nødvendigt på stedet.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den 24. oktober 2006.

På Europa-Parlamentets vegne
J. BORRELL FONTELLES
Formand

Artikel 14**Evaluerings**

1. Kommissionen underretter mindst to gange om året udvalget om den finansielle gennemførelse af programmet og gør status over alle de projekter, der finansieres i henhold til programmet.

Kommissionen foretager både en midtvejsevaluering og en afsluttende evaluering af programmet for at vurdere dets bidrag til gennemførelsen af målene for Fællesskabets transportpolitik og vurdere, om bevillingerne er anvendt effektivt.

2. Kommissionen forelægger senest den 30. juni 2007 Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en evalueringsrapport om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmet i perioden 2003-2006. Hvis denne rapport viser, at der er et behov for at tilpasse Marco Polo II-programmet, forelægger Kommissionen de nødvendige forslag.

Artikel 15**Ophævelse**

Forordning (EF) nr. 1382/2003 ophæves med virkning fra den 14. december 2006.

Kontrakter vedrørende projekter i henhold til forordning (EF) nr. 1382/2003 reguleres fortsat efter nævnte forordning indtil deres operationelle og finansielle afslutning. Forordning (EF) nr. 1382/2003 gælder også for hele bedømmelses- og udvælgelsesproceduren for 2006, selv om denne procedure først afsluttes i 2007.

Artikel 16**Ikrafttræden**

Denne forordning træder i kraft den 14. december 2006.

⁽¹⁾ EFT L 312 af 23.12.1995, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.

⁽³⁾ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

BILAG I

Finansieringsvilkår og krav som omhandlet i artikel 5, stk. 2

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
1. Finansieringsvilkår	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at katalysatorprojektet når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at motorveje til søs-projektet (MtS-projektet) når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikoverflytningsprojektet når sine mål i løbet af højst 36 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) En realistisk forretningsplan skal vise, at trafikforebyggelsesprojektet når sine mål i løbet af højst 60 måneder og forbliver levedygtigt efter denne periode.	a) Det fælles læringsprojekt skal føre til en forbedring af de kommercielle tjenester på markedet og navnlig fremme og/eller lette vejtrafikforebyggelse eller trafikoverflytning fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart gennem forbedret samarbejde og deling af knowhow; projektet har en varighed på højst 24 måneder.
	b) Katalysatorprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller ydede tjenester.	b) MtS-projektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til logistik, teknologi, metoder, udstyr, produkter, infrastruktur eller ydede tjenester; der vil også blive lagt vægt på høj kvalitet, forenklede procedurer og inspektioner, opfyldelse af sikkerhedsstandarder, god havneadgang, effektive baglandsforbindelser og fleksible og effektive havnetjenester.	b) Trafikoverflytningsprojektet må ikke føre til konkurrenceforvriddninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem andre transportformer end ren vejtransport og inden for hver enkelt alternativ transportform i modstrid med den fælles interesse.	b) Trafikforebyggelsesprojektet skal være innovativt på europæisk niveau med hensyn til integrering af produktionslogistikken i transportlogistikken.	b) Projektet skal være innovativt på europæisk niveau.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	c) Katalysatorprojektet forventes at føre til en faktisk, målelig og varig overflytning af trafik fra vejene til nærskibsfart, jernbanetransport eller indlandsskibsfart.	c) MtS-projektet sigter mod at fremme intermodale godstransporttjenester med stor kapacitet og høj frekvens via nærskibsfart, herunder eventuelt kombinerede godspassagertjenester, eller en kombination af nærskibsfart og andre transportformer, hvori vejstrækningerne er så korte som muligt; projektet skal helst omfatte integrerede godstransporttjenester i baglandet via jernbanetransport og/eller indlandsskibsfart.	c) Trafikoverflytningsprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene.	c) Trafikforebyggelsesprojektet sigter mod at fremme større effektivitet i den internationale godstransport på de europæiske markeder uden at skade den økonomiske vækst ved at fokusere på ændring af produktions- og/eller distributionsprocesserne og derved opnå kortere afstande, større lastefaktorer, mindre tomkørsel, mindskede affaldsstrømme, reduceret volumen og/eller vægt eller andre virkninger, der fører til en betydelig mindskelse af vejgodstransporten, men som ikke påvirker produktionsniveauet eller arbejdsstyrken negativt.	c) Projektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.
	d) Katalysatorprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.	d) MtS-projektet forventes at føre til en faktisk, målelig og varig overflytning af trafik, der overstiger den forventede vækst i vejgodstransporten, fra vejene til nærskibsfart, indlandsskibsfart eller jernbanetransport.	d) Hvis trafikoverflytningsprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	d) Trafikforebyggelsesprojektet forventes at føre til en faktisk, målelig og varig trafikforebyggelse, der svarer til mindst 10 % af godsvolumenet målt i tonkilometer eller køretøjkilometer.	d) Det fælles læringsprojekt skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.
	e) Katalysatorprojektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.	e) MtS-projektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.		e) Trafikforebyggelsesprojektet skal omfatte en realistisk plan med konkrete etaper i arbejdet med at nå målene og skal angive, hvilket behov der er for styringsbistand fra Kommissionen.	

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
2. Finansieringsintensitet og anvendelsesområde	f) Hvis katalysatorprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	f) MtS-projektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig ikke mellem transportformer, der udgør et alternativ til ren vejtransport, eller inden for de enkelte transportformer, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.		f) Trafikforebyggelsesprojektet må ikke føre til konkurrenceforvridninger på de relevante markeder, navnlig for så vidt angår andre transportformer end vejtransport, i et omfang, der er i modstrid med den fælles interesse.	
		g) Hvis MtS-projektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		g) Hvis trafikforebyggelsesprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter, som ikke er med i konsortiet, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	
	a) Til katalysatorprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet, herunder forberedende foranstaltninger og supplerende infrastruktur. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.	a) Til MtS-projekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet, herunder forberedende foranstaltninger og supplerende infrastruktur. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.	a) Til trafikoverflytningsprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.	a) Til trafikforebyggelsesprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 35 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet, herunder forberedende foranstaltninger og supplerende infrastruktur og udstyr. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.	a) Til fælles læringsprojekter kan der højst ydes et EF-tilskud på 50 % af de samlede udgifter, som er nødvendige for at nå projektmålene, og som er foranlediget af projektet. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt. Tilskud til omkostninger ved anskaffelse af løsøre ydes kun, hvis tilskudsaftalen forpligter modtageren til, så længe projektet støttes, primært at benytte sådant løsøre til projektet.	Der kan ydes EF-tilskud til udgifter, der er påløbet fra den dato, ansøgningen indgives som led i udvælgelsesproceduren, såfremt EF-finansieringen bliver endeligt godkendt.
				b) EF-tilskuddet til trafikforebyggelsesprojekter må ikke anvendes til at støtte erhvervs- eller produktionsvirksomhed, som ikke har nogen direkte tilknytning til transport eller distribution.	
	b) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.	b) EF-tilskuddet, undtagen for forberedende foranstaltninger og supplerende infrastruktur, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstransport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	b) EF-tilskuddet, undtagen for supplerende infrastruktur, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 1 EUR for hver overflytning af 500 tonkilometer vejgodstransport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	c) EF-tilskuddet, undtagen for forberedende foranstaltninger, supplerende infrastruktur og udstyr, fastsættes i første omgang til 1 EUR for hver forebyggelse af 500 tonkilometer eller 25 køretøjkilometer vejgodstransport. Dette vejledende beløb vil kunne justeres i forhold til bl.a. projektets kvalitet eller den faktisk opnåede miljøfordel.	b) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur finder ikke anvendelse.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
		c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	c) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	d) Kommissionen kan efter proceduren i artikel 10, stk. 2, fra tid til anden efter behov tage udviklingen i de elementer, som denne beregning bygger på, op til revision og om nødvendigt tilpasse EF-tilskudsbeløbet.	
		d) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.	d) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er, for så vidt de finder anvendelse, fastlagt i bilag II.	e) Finansieringsvilkårene for supplerende infrastruktur er fastlagt i bilag II.	
3. Tilskudsaf-tals form og varighed	EF-tilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudsaf-taler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne af-taler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder.	EF-tilskud til MtS-projekter ydes på grundlag af tilskudsaf-taler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne af-taler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder.	EF-tilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskudsaf-taler. Sådanne af-taler har som hovedregel en maksimal varighed på 38 måneder.	EF-tilskud til trafikforebyggelsesprojekter ydes på grundlag af tilskudsaf-taler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne af-taler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder.	EF-tilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskudsaf-taler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne af-taler har som hovedregel en maksimal varighed på 26 måneder.
	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 38 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 26 måneder.
4. Minimumstærskler	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. katalysatorprojekt er 2 000 000 EUR.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. MtS-projekt er 1,25 mia. tonkilometer eller den volumetriske ækvivalent gennemført trafikoverflytning eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb på 1 EUR, 2 500 000 EUR.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt er 250 mio. tonkilometer eller den volumetriske ækvivalent gennemført trafikoverflytning eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb på 1 EUR, 500 000 EUR.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikforebyggelsesprojekt er 500 mio. tonkilometer eller 25 mio. køretøjkilometer forebygget vejgodstransport eller, i forhold til det vejledende tilskudsbeløb på 1 EUR, 1 000 000 EUR.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. fælles læringsprojekt er 250 000 EUR.

Projekttype	A. Katalysator	B. Motorveje til søs	C. Trafikoverflytning	D. Trafikforebyggelse	E. Fælles læring
	Artikel 5, stk. 1, litra a)	Artikel 5, stk. 1, litra b)	Artikel 5, stk. 1, litra c)	Artikel 5, stk. 1, litra d)	Artikel 5, stk. 1, litra e)
5. Formidling	Resultaterne af katalysatorprojekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Resultaterne af MtS-projekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Der forudses ikke specifikke formidlingsaktiviteter for trafikoverflytningsprojekter.	Resultaterne af trafikforebyggelsesprojekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.	Resultaterne af fælles læringsprojekter og metoderne til deres gennemførelse formidles i henhold til en formidlingsplan, ligesom der tilskyndes til udveksling af god praksis, for at bidrage til virkeliggørelsen af målene for denne forordning.

BILAG II

**FINANSIERINGSVILKÅR FOR SUPPLERENDE INFRASTRUKTUR I HENHOLD TIL FORORDNINGENS
ARTIKEL 2, LITRA H), OG ARTIKEL 5, STK. 2**

1. Der kan ydes tilskud til supplerende infrastruktur i henhold til programmet, såfremt følgende betingelser er opfyldt:
 - a) Projektet kræver udførelse af infrastrukturarbejde, for at en transporttjeneste, der flytter godstrafik væk fra vejene eller forebygger godstrafik på vejene, kan etableres rettidigt.
 - b) Infrastrukturarbejdet er afsluttet senest 24 måneder efter projektets påbegyndelse.
 - c) Transporttjenesten eller trafikforebyggelsen går i gang senest 3 måneder efter afslutningen af infrastrukturarbejdet; for trafikforebyggelsesprojekter er den aftalte samlede forebyggelse endvidere opnået inden for tilskudsaftalens varighed.
 - d) Den relevante fællesskabslovgivning, især miljølovgivningen, er overholdt.
 2. Den maksimale varighed af den kontrakt, der indgås for hver projekttype omhandlet i artikel 5, kan forlænges med det tidsrum, som kræves for at afslutte infrastrukturarbejdet, men den kan under ingen omstændigheder overstige en samlet periode på 74 måneder.
 3. Når der er ansøgt om finansiering af infrastruktur i henhold til programmet, er finansiering af samme infrastruktur via andre fællesskabsprogrammer, især finansiering i henhold til beslutning nr. 1692/96/EF, udelukket.
-