

I

(Retsakter vedtaget i henhold til traktaterne om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab/Euratom, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

FORORDNINGER

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 923/2009

af 16. september 2009

om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer («Marco Polo II»)

(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:

alternativer inden for andre transportformer til operatører på overbelastede veje. Marco Polo-programmet er derfor et grundlæggende element i den nuværende transportpolitik.

(2) Hvis der ikke gribes beslutsomt ind, forventes den totale vejgodstransport i Europa at vokse med mere end 60 % frem til 2013. Virkningen heraf vil være en anslået vækst i den internationale vejgodstransport på 20,5 mia. tonkilometer om året frem til 2013 for Den Europæiske Union med negative konsekvenser i form af ekstraomkostninger til vejinfrastruktur, ulykker, overbelastning, lokal og global forurening, miljøskader og usikkerhed i forsyningskæden og i de logistiske processer.

(3) For at kunne håndtere denne vækst kræves en mere omfattende anvendelse af nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, end det er tilfældet på nuværende tidspunkt, og det er nødvendigt at stimulere stærke initiativer fra transport- og logistiksektoren, herunder tørhavne og andre platforme, der letter intermodalitet, for at tilskynde til nye tilgange og brug af tekniske innovationer inden for alle transportformer og i forvaltningen heraf.

(4) Det er et mål for Den Europæiske Union at fremme miljøvenlige transportformer, uafhængigt af om dette mål medfører en specifik trafikoverflytnings- eller trafikforebyggelseffekt i forbindelse med vejgodstransporten.

(5) Ifølge forordning (EF) nr. 1692/2006 ⁽⁴⁾ skulle Kommissionen gennemføre en evaluering af Marco Polo II-programmet (i det følgende benævnt »programmet») og om nødvendigt fremsætte forslag til ændring af dette program.

(1) I midtvejsevalueringen af 22. juni 2006 med titlen »Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent» vedrørende Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken fremhæves det potentiale, som Marco Polo-programmet, oprettet 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⁾, har som finansieringskilde, der tilbyder

⁽¹⁾ Udtalelse af 24.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 23.4.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 27.7.2009.

⁽³⁾ EUT L 196 af 2.8.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 328 af 24.11.2006, s. 1.

- (6) I en ekstern evaluering af resultaterne af Marco Polo-programmet blev det vurderet, at dette program ikke ville nå dets mål med hensyn til trafikoverflytning, og der blev givet anbefalinger til forbedring af dets effektivitet.
- (7) Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse af de foranstaltninger, som blev foreslået i den eksterne evaluering, og andre foranstaltninger, der sigter mod at forøge programmets effektivitet. Denne analyse viste et behov for en række ændringer af forordning (EF) nr. 1692/2006 med henblik på at lette deltagelsen af mikrovirksomheder og små virksomheder, sænke projekternes berettigelsestærskler, forøge finansieringsintensiteten og forenkle programmets gennemførelsesprocedurer og administrative procedurer.
- (8) Deltagelsen af mikrovirksomheder og små virksomheder i programmet bør øges ved at tillade enkeltvirksomheder at søge om finansiering og ved at sænke berettigelsestærsklerne for forslag, der forelægges af indlandsskibs-transportvirksomheder.
- (9) Berettigelsestærsklerne for forslag til finansiering bør sænkes og udtrykkes i årlige overflyttede tonkilometer undtagen for fælles læringsprojekter. Disse tærskler bør beregnes på grundlag af hele gennemførelsesperioden for de i bilaget omhandlede projekter uden fastsættelse af en årlig gennemførelsesgrad. Der bør ikke være noget yderligere behov for en specifik tærskel for trafikforebyggelsesprojekter, og der bør fastsættes en minimal varighed for sådanne projekter, katalysatorprojekter og motorveje til søs-projekter.
- (10) Finansieringsintensiteten bør øges ved at indføre en definition på »gods«, som indbefatter transportelementet i beregningen af trafikoverflytningen, og ved undtagelsesvis at tillade forlængelser af den maksimale varighed for projekter med opstartsforsinkelser. Opdateringen af finansieringsintensiteten fra 1 EUR til 2 EUR efter proceduren i bilag I til forordning (EF) nr. 1692/2006 bør afspejles i teksten i det ændrede bilag til nævnte forordning.
- (11) Med henblik på at forenkle gennemførelsen af programmet bør bilag II til forordning (EF) nr. 1692/2006 om finansieringsvilkår for supplerende infrastruktur udgå. Ydermere bør udvalgsproceduren for den årlige udvælgelse af projekter til finansiering afskaffes.
- (12) Der bør indføres en mere detaljeret forbindelse mellem programmet og det transeuropæiske transportnet (TEN-T), der fastsætter rammer for motorveje til søs, og de miljømæssige betragtninger bør udvides til at omfatte alle eksterne omkostninger ved projekterne.
- (13) Forordning (EF) nr. 1692/2006 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (14) Med henblik på at sikre, at de foranstaltninger, der fastlægges i denne forordning, kan gennemføres hurtigt og mest hensigtsmæssigt, bør denne forordning træde i kraft snarest muligt efter dens vedtagelse —
- UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:
- Artikel 1*
- Forordning (EF) nr. 1692/2006 ændres som følger:
- 1) I artikel 2 tilføjes følgende litra:
- »p) »gods«: omfatter ved beregningen af antallet af tonkilometer, der flyttes væk fra vejene, de transporterede varer, den intermodale transportenhed plus køretøjet, herunder transporterede tomme intermodale transportenheder og tomme køretøjer, hvis disse flyttes væk fra vejene.«
- 2) Artikel 4, stk. 1, affattes således:
- »1. Projekter forelægges af virksomheder eller konsortier, der er etableret i medlemsstater eller deltagende lande, jf. artikel 3, stk. 3 og 4.«
- 3) Artikel 5 ændres som følger:
- a) Stk. 1, litra b), affattes således:
- »b) motorveje til søs-projekter; inden for Den Europæiske Union skal sådanne projekter være i overensstemmelse med kendetegnene for motorveje til søs-prioritetsprojektet, der er defineret inden for rammerne af Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (*)
- (*) EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.«

b) Stk. 2 affattes således:

»2. De specifikke finansieringsvilkår og andre krav i forbindelse med de forskellige projekter er fastlagt i bilaget.«

4) Artikel 7 affattes således:

»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 statsstøttere regler og ikke overskrider de samlede grænser, der er fastsat for hver projekttype i bilaget.«

5) Artikel 8 affattes således:

»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.

Om nødvendigt yder Kommissionen bistand til ansøgere for at lette deres ansøgningsprocedure, f.eks. ved hjælp af en onlinehelpdesk.«

6) Artikel 9 affattes således:

»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 den relevante kolonne i bilaget
- c) projekternes bidrag til aflastning af vejnettet
- d) de relative miljøfordele ved projekterne og de relative fordele ved projekterne med hensyn til reduktion af de

eksterne omkostninger, herunder deres bidrag til at mindske negative miljøvirkninger i forbindelse med nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart. Der lægges særlig vægt på projekter, der går ud over de juridisk bindende miljøkrav

e) projekternes overordnede bæredygtighed.

Efter at have informeret det udvalg, der er omhandlet i artikel 10, vedtager Kommissionen beslutningen om at yde tilskud.

Kommissionen underretter modtagerne om sin beslutning.«

7) Artikel 14 ændres som følger:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. Kommission forelægger Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget en meddelelse om de resultater, der er opnået med Marco Polo-programmerne i perioden 2003-2010. Kommissionen forelægger denne meddelelse forud for udarbejdelsen af forslaget til et tredje Marco Polo-program og tager konklusionerne i meddelelsen i betragtning ved udarbejdelsen af dette forslag.«

b) Følgende stykke tilføjes:

»2a. I den i stk. 2 nævnte meddelelse behandles navnlig:

- virkningerne af denne forordning som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 923/2009 af 16. september 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 1692/2006 om det andet Marco Polo-program for EF-tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (»Marco Polo II«) (*)
- de erfaringer, som Forvaltningsorganet for Konkurrenceevne og Innovation (EACI) har opnået med hensyn til programforvaltning
- nødvendigheden af at differentiere efter transportformer i forbindelse med finansieringsvilkårene på grundlag af sikkerheden, miljøpræstationer og energieffektivitet

- effektiviteten af trafikforebyggelsesprojekter
 - nødvendigheden af at foretage en behovsorienteret intensivering af den tekniske bistand ved indgivelsen af ansøgninger under hensyntagen til små transportvirksomheders og mikrotransportvirksomheders behov
 - anerkendelse af økonomisk nedgang som ekstraordinær årsag i forbindelse med forlængelse af et projekts løbetid
 - nedsættelse af tærsklerne for, hvornår et produkt-specifikt projekt er støtteberettiget
 - muligheden for at angive referenceværdierne for minimumstærsklerne for fremlagte projekters støtteberettigelse, hvad angår energieffektivitet og miljømæssige fordele ud over det antal tonkilometer, der overflyttes
 - relevansen af at inddrage transportenheden i definitionen af termen »gods«
 - tilgængeligheden af fuldstændige årlige oversigter over samfinansierede projekter
 - muligheden for at sikre overensstemmelse mellem programmet, handlingsplanerne for transportlogistik og TEN-T ved at gennemføre de nødvendige foranstaltninger med henblik på at samordne tildelingen af fællesskabsmidler, især til motorveje til søs
 - muligheden for at lade omkostninger, der afholdes i et tredjeland, være støtteberettigede, hvis projektet udføres af en virksomhed i en medlemsstat
 - nødvendigheden af at tage hensyn til de særlige karakteristika hos indlandsskibsfarten og de små og mellemstore virksomheder i denne sektor, f.eks. i form af et målrettet program for indlandsskibsfart
 - muligheden for at udvide programmet til at omfatte nabolande og
 - muligheden for yderligere at tilpasse programmet til ø- eller øgruppemedlemsstater.
- (*) EUT L 266 af 9.10.2009, s. 1«
- 8) Artikel 15 affattes således:
- »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.«
- 9) Bilag I til forordning (EF) nr. 1692/2006 erstattes af teksten i bilaget til denne forordning.
- 10) Bilag II til forordning (EF) nr. 1692/2006 udgår.
- Artikel 2*
- Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 16. september 2009.

På Europa-Parlamentets vegne
J. BUZEK
Formand

På Rådets vegne
C. MALMSTRÖM
Formand

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

Projekttype	A. Katalysator Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring 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 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) En realistisk forretningsplan skal vise, at motorveje til søsprojektet 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) Motorveje til søsprojektet 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 konkurrenceforvridninger 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) Det fælles læringsprojekt skal være innovativt på europæisk niveau.

Projekttype	A. Katalysator Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring 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) Motorveje til søs-projektet sigter mod at fremme intermodale godstransporttjenester med stor kapacitet og høj frekvens via nærskibsfart, herunder eventuelt kombinerede gods- og passagertjenester, 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 mindskeelse af vejgodstransporten, men som ikke påvirker produktionsniveauet eller arbejdsstyrken negativt.	c) Det fælles læringsprojekt må ikke føre til konkurrence-forvridninger 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) Motorveje til søs-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 i tilskudsaftalen, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		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 konkurrence-forvridninger 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) Motorveje til søs-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.		d) 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 Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring Artikel 5, stk. 1, litra e)
	f) Hvis katalysatorprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter i tilskudsaftalen, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	f) Motorveje til søs-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.		e) 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 motorveje til søs-projektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter i tilskudsaftalen, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.		f) Hvis trafikforebyggelsesprojektet kræver anvendelse af tjenester, der leveres af tredjeparter i tilskudsaftalen, skal ansøgeren dokumentere, at disse tjenester har været genstand for en gennemskuelig, objektiv og ikke-diskriminerende udvælgelsesprocedure.	
2. Finansieringsintensitet og anvendelsesområde	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. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 20 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	a) Til motorveje til søs-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. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 20 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	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. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 20 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	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. Der kan kun ydes EF-tilskud til sådanne udgifter, i det omfang de direkte vedrører projektets gennemførelse. De støtteberettigede omkostninger til supplerende infrastruktur må ikke være højere end 20 % af de totale støtteberettigede omkostninger til projektet.	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 Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring 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) EF-tilskuddet, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 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, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 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, fastlagt af Kommissionen på grundlag af det antal tonkilometer, der overflyttes fra vejtransport til nærskibsfart, jernbanetransport og indlandsskibsfart, fastsættes i første omgang til 2 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 fastsættes i første omgang til 2 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.	

Projekttype	A. Katalysator Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring 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.	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.	
3. Tilskuds-aftalens form og varighed	EF-tilskud til katalysatorprojekter ydes på grundlag af tilskudsaftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser, der eventuelt skyldes en usædvanlig økonomisk tilbagegang, undtagelsesvis gives en forlængelse på 6 måneder.	EF-tilskud til motorveje til søsprojekter ydes på grundlag af tilskudsaftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser, der eventuelt skyldes en usædvanlig økonomisk tilbagegang, undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder.	EF-tilskud til trafikoverflytningsprojekter ydes på grundlag af tilskuds-aftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 38 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser, der eventuelt skyldes en usædvanlig økonomisk tilbagegang, undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder.	EF-tilskud til trafikforebyggelsesprojekter ydes på grundlag af tilskuds-aftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 62 måneder og en minimal varighed på 36 måneder. På modtagerens anmodning kan der i tilfælde af behørigt begrundede ekstraordinære forsinkelser, der eventuelt skyldes en usædvanlig økonomisk tilbagegang, undtagelsesvis tildeles en forlængelse på 6 måneder.	EF-tilskud til fælles læringsprojekter ydes på grundlag af tilskuds-aftaler med passende bestemmelser om styring og overvågning. Sådanne aftaler har som hovedregel en maksimal varighed på 26 måneder, som på modtagerens anmodning kan forlænges inden for den indledende budgetramme for en yderligere periode på 26 måneder, såfremt der er opnået positive resultater i løbet af de første 12 måneders drift.
	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 38 måneder eller i særlige tilfælde 44 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 62 måneder eller i særlige tilfælde 68 måneder.	EF-tilskuddet kan ikke forlænges ud over den fastsatte maksimale periode på 52 måneder.

Projekttype	A. Katalysator Artikel 5, stk. 1, litra a)	B. Motorveje til søs Artikel 5, stk. 1, litra b)	C. Trafikoverflytning Artikel 5, stk. 1, litra c)	D. Trafikforebyggelse Artikel 5, stk. 1, litra d)	E. Fælles læring Artikel 5, stk. 1, litra e)
4. Minimumstærskler	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. katalysatorprojekt er 30 mio. tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning eller trafikforebyggelse om året, som skal gennemføres over hele tilskudsaftalens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. motorveje til søs-projekt er 200 mio. tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsaftalens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikoverflytningsprojekt er 60 mio. tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsaftalens levetid. For trafikoverflytningsprojekter, der sigter mod at gennemføre en overflytning til indlandsskibsfart, gælder en særlig tærskel på 13 mio. tonkilometer eller et tilsvarende volumen trafikoverflytning om året, som skal gennemføres over hele tilskudsaftalens levetid.	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. trafikforebyggelsesprojekt er 80 mio. tonkilometer eller 4 mio. køretøjkilometer forebygget vejgodstransport om året, som skal gennemføres over hele tilskudsaftalens levetid	Den vejledende minimumstærskel for tilskud pr. fælles læringsprojekt er 250 000 EUR.
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 motorveje til søs-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.«