

I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

VERORDNUNGEN

VERORDNUNG (EG) Nr. 923/2009 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 16. September 2009

zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten „Marco Polo“-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Marco Polo II“)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) In der Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001 mit dem Titel „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“ vom 22. Juni 2006 wird das Potenzial des Programms Marco Polo, das durch die Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 des europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juli 2003 über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems („Programm Marco Polo“) ⁽³⁾ geschaffen wurde, hervorgehoben, als

⁽¹⁾ Stellungnahme vom 24. März 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

⁽²⁾ Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 23. April 2009 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 27. Juli 2009.

⁽³⁾ ABl. L 196 vom 2.8.2003, S. 1.

Finanzierungsquelle dazu beizutragen, Betreibern auf überlasteten Straßen Alternativen durch andere Verkehrsträger zu bieten. Das Programm Marco Polo ist daher ein Grundelement der aktuellen Verkehrspolitik.

(2) Werden keine entschiedenen Maßnahmen ergriffen, wird der Straßengüterverkehr in Europa bis 2013 um mehr als 60 % zunehmen. Dies würde zu einer geschätzten Zunahme des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs um 20,5 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr in der Europäischen Union bis zum Jahr 2013 führen und hätte negative Folgen durch zusätzliche Kosten für Straßeninfrastrukturen, Verkehrsunfälle, Staus, lokale und globale Schadstoffemissionen, Umweltschäden sowie Risiken für die Zuverlässigkeit der Versorgungskette und der Logistikprozesse.

(3) Um diesen Anstieg bewältigen zu können, ist es erforderlich, den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt stärker als bisher zu nutzen und den Verkehrs- und Logistiksektor, einschließlich der Trockenhäfen und anderer Plattformen, die die Intermodalität erleichtern, zu weiteren wirkungsvollen Initiativen anzuregen, um neue Konzepte und die Nutzung technischer Innovationen im Bereich aller Verkehrsträger und ihrer Verwaltung zu fördern.

(4) Es ist das Ziel der Europäischen Union, umweltfreundliche Verkehrsträger zu stärken, unabhängig davon, ob dies zu einem spezifischen Verlagerungs- oder Vermeidungseffekt beim Straßengüterverkehr führt.

(5) Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 ⁽⁴⁾ war die Kommission aufgefordert, eine Bewertung des Programms Marco Polo II (nachstehend „Programm“ genannt) durchzuführen und erforderlichenfalls Vorschläge zur Änderung dieses Programms vorzulegen.

⁽⁴⁾ ABl. L 328 vom 24.11.2006, S. 1.

- (6) Eine externe Bewertung der Ergebnisse des Programms Marco Polo hat gezeigt, dass dieses Programm seinen Zielen hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung voraussichtlich nicht gerecht wird, und hat Empfehlungen zur Verbesserung seiner Wirksamkeit gegeben.
- (7) Die Kommission hat die in der externen Bewertung vorgeschlagenen Maßnahmen sowie weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Wirksamkeit des Programms einer Folgenabschätzung unterzogen. Diese zeigte die Notwendigkeit, eine Reihe von Änderungen an der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 vorzunehmen, um die Teilnahme von Klein- und Kleinstunternehmen zu fördern, die Schwellen für die Förderfähigkeit von Aktionen zu senken, die Förderintensität zu erhöhen und die Durchführungs- und Verwaltungsverfahren des Programms zu vereinfachen.
- (8) Die Teilnahme von Klein- und Kleinstunternehmen an dem Programm sollte gefördert werden; dazu sollte es auch Einzelunternehmen gestattet werden, Finanzmittel zu beantragen, und die Schwellen für die Förderfähigkeit von Projekten, die von Binnenschiffahrtsunternehmen eingereicht werden, sollten gesenkt werden.
- (9) Die Schwellen für die Förderfähigkeit für Finanzierungsvorschläge sollten gesenkt und außer im Falle von gemeinsamen Lernaktionen in verlagerten Tonnenkilometern pro Jahr angegeben werden. Diese Schwellen sollten für den gesamten Durchführungszeitraum der im Anhang genannten Aktionen berechnet werden, ohne einen jährlichen Prozentsatz für die Ausführung festzulegen. Bei Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung sollten keine besonderen Schwellen mehr erforderlich sein, und für diese Art von Aktionen, katalytische Aktionen und Meeresautobahnen-Aktionen sollte eine Mindestdauer eingeführt werden.
- (10) Die Förderintensität sollte erhöht werden; dazu sollte der Begriff „Güter“ definiert werden, um dieses Element bei der Berechnung der Verkehrsverlagerung zu berücksichtigen, und in Ausnahmefällen sollten bei Startverzögerungen Verlängerungen der Höchstdauer von Aktionen zulässig sein. Der Anpassung der Förderintensität von 1 EUR auf 2 EUR nach dem in Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 vorgesehenen Verfahren sollte im Text des Anhangs in der geänderten Fassung Rechnung getragen werden.
- (11) Zur Vereinfachung der Durchführung des Programms sollte Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 über Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastruktur gestrichen werden. Darüber hinaus sollte das Ausschussverfahren für die jährliche Auswahl der zu fördernden Aktionen abgeschafft werden.
- (12) Im Bereich der Meeresautobahnen sollte eine detailliertere Verbindung zwischen dem Programm und dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V), das den Rahmen für die Meeresautobahnen festlegt, hergestellt werden, und in die Bewertung der Umweltverträglichkeit sollten alle externen Kosten der Aktionen einfließen.
- (13) Die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (14) Um die Maßnahmen gemäß dieser Verordnung möglichst schnell durchführen zu können, sollte die Verordnung so bald wie möglich nach ihrem Erlass in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 2 wird folgender Buchstabe angefügt:

„p) ‚Güter‘: für die Zwecke der Berechnung der von der Straße auf andere Verkehrsträger verlagerten Tonnenkilometer die beförderten Waren, die intermodale Beförderungseinheit und das Straßenfahrzeug, einschließlich der leeren intermodalen Beförderungseinheiten und der leeren Straßenfahrzeuge, sofern diese von der Straße auf andere Verkehrsträger verlagert werden.“

2. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Aktionen sind von Unternehmen oder Konsortien einzureichen, die in Mitgliedstaaten oder in gemäß Artikel 3 Absätze 3 und 4 beteiligten Ländern niedergelassen sind.“

3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstabe b erhält folgende Fassung:

„b) Meeresautobahnen-Aktionen; diese Aktionen müssen innerhalb der Europäischen Union die Merkmale eines vorrangigen Vorhabens im Bereich der Meeresautobahnen aufweisen, die im Rahmen der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (*) festgelegt wurden;

(*) ABl. L 228 vom 9.9.1996, S. 1.“

b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die spezifischen Förderungsbedingungen und sonstigen Anforderungen an die verschiedenen Aktionen sind im Anhang festgelegt.“

zung der externen Kosten, einschließlich ihres Beitrags zur Verringerung negativer Umweltauswirkungen, der vom Kurzstreckenseeverkehr, der Schiene oder der Binnenschifffahrt geleistet wird. Besonderes Augenmerk gilt Aktionen, die über die rechtsverbindlichen Umweltanforderungen hinausgehen;

4. Artikel 7 erhält folgende Fassung:

„Artikel 7

Staatliche Beihilfen

Eine Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen im Rahmen des Programms schließt die Gewährung nationaler, regionaler oder lokaler öffentlicher Mittel oder staatlicher Beihilfen für dieselben Aktionen nicht aus, soweit diese Beihilfen mit den Regelungen des Vertrags für staatliche Beihilfen vereinbar sind und innerhalb der für die jeweilige Aktionsart im Anhang festgelegten kumulativen Grenzen liegen.“

e) die generelle Nachhaltigkeit der Aktionen.

Die Kommission trifft die Entscheidung über die Gewährung einer Finanzhilfe, nachdem sie den in Artikel 10 genannten Ausschuss unterrichtet hat.

Die Kommission setzt die Begünstigten von ihrer Entscheidung in Kenntnis.“

5. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Einreichung von Aktionen

Aktionen sind der Kommission gemäß den nach Artikel 6 erlassenen Einzelvorschriften einzureichen. Dabei sind alle notwendigen Angaben zu machen, damit die Kommission ihre Auswahl gemäß den in Artikel 9 festgelegten Kriterien treffen kann.

Gegebenenfalls stellt die Kommission den Antragstellern Hilfe zur Verfügung, um ihr Antragsverfahren zu erleichtern, z. B. mit Hilfe eines Online-Help Desks.“

7. Artikel 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen eine Mitteilung zu den Ergebnissen des Programms Marco Polo für den Zeitraum von 2003 bis 2010 vor. Sie legt diese Mitteilung vor, bevor sie einen Vorschlag für ein drittes ‚Marco-Polo‘-Programm ausarbeitet, und berücksichtigt die Feststellungen der Mitteilung bei der Ausarbeitung dieses Vorschlags.“

6. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„Artikel 9

Auswahl von Aktionen für die Finanzhilfe

Die eingereichten Aktionen werden von der Kommission bewertet. Bei der Auswahl der Aktionen für die Finanzhilfe aufgrund des Programms berücksichtigt die Kommission Folgendes:

- die in Artikel 1 genannten Ziele;
- die im Anhang in der entsprechenden Spalte festgesetzten Bedingungen;
- den Beitrag der Aktionen zur Verringerung der Überlastung im Straßenverkehr;
- den Beitrag der Aktionen zum jeweiligen Umweltnutzen und den Beitrag der Aktionen zur jeweiligen Verringerung

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(2a) Die in Absatz 2 genannte Mitteilung hat insbesondere Folgendes zum Gegenstand:

- die Auswirkungen der vorliegenden Verordnung in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 923/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten ‚Marco Polo‘-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (‚Marco Polo II‘) (*);
- die Erfahrungen der Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation mit dem Programmmanagement;
- die Notwendigkeit, bei den Förderbedingungen auf der Grundlage von Sicherheit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz zwischen den Verkehrsträgern zu differenzieren;

- die Wirksamkeit der Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung;
 - die Notwendigkeit der Einführung einer bedarfsorientierten Hilfe bei der Antragstellung unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Klein- und Kleinstunternehmen im Verkehrsbereich;
 - die Anerkennung der wirtschaftlichen Rezession als außergewöhnlichen Grund für die Verlängerung der Laufzeiten von Aktionen;
 - die Senkung der Schwellen für die Förderfähigkeit für produktspezifische Aktionen;
 - die Möglichkeit, die Richtwerte der Mindestförderhöhen für vorgeschlagene Aktionen außer in verlagerten Tonnenkilometern auch in Form von Energieeffizienz und Umweltnutzen anzugeben;
 - die Angemessenheit der Einbeziehung der Beförderungseinheit in die Definition des Begriffs ‚Güter‘;
 - die Verfügbarkeit vollständiger jährlicher Überblicke über Aktionen, die kofinanziert wurden;
 - die Möglichkeit der Gewährleistung der Kohärenz zwischen dem Programm, dem Aktionsplan ‚Logistik‘ und dem TEN-V durch Ergreifung der geeigneten Maßnahmen zur Koordinierung der Zuweisung von Gemeinschaftsmitteln, insbesondere für Meeresautobahnen;
 - die Möglichkeit der Beihilfefähigkeit der in einem Drittland entstehenden Kosten, wenn die Aktion von Unternehmen aus einem Mitgliedstaat durchgeführt wird;
- die Notwendigkeit, die besonderen Merkmale des Binnenschiffsverkehrssektors und seiner kleinen und mittleren Unternehmen, z. B. durch ein spezifisches Programm für den Binnenschiffsverkehrssektor, zu berücksichtigen;
 - die Möglichkeit der Ausdehnung des Programms auf Nachbarländer; und
 - die Möglichkeit einer weiteren Anpassung des Programms an die Mitgliedstaaten, bei denen es sich um Inselstaaten oder Archipele handelt.
- (*) ABl. L 266 vom 9.10.2009, S. 1.“
8. Artikel 15 erhält folgende Fassung:
- „Artikel 15*
- Aufhebung**
- Die Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 wird mit Wirkung vom 14. Dezember 2006 aufgehoben.
- Verträge im Zusammenhang mit Aktionen im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1382/2003 unterliegen bis zu ihrem operationellen und finanziellen Abschluss weiterhin der genannten Verordnung.“
9. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 erhält die Fassung des Anhangs der vorliegenden Verordnung.
10. Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 wird gestrichen.
- Artikel 2*
- Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 16. September 2009.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
J. BUZEK

Im Namen des Rates
Die Präsidentin
C. MALMSTRÖM

Förderungsbedingungen und Anforderungen gemäß Artikel 5 Absatz 2

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
1. Förderungsbedingungen	a) Die katalytische Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig;	a) Die Meeresautobahnen-Aktion wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig;	a) Die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 36 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig;	a) Die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ihr Ziel innerhalb eines Zeitraums von höchstens 60 Monaten erreichen und bleibt nach einem realistischen Geschäftsplan anschließend voraussichtlich lebensfähig;	a) Die gemeinsame Lernaktion wird zu einer Verbesserung kommerzieller Dienstleistungen am Markt führen, insbesondere durch Förderung und/oder Erleichterung von Straßenverkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt, indem die Zusammenarbeit und Weitergabe von Know-how verbessert werden; sie wird maximal 24 Monate dauern;
	b) die katalytische Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ;	b) die Meeresautobahnen-Aktion ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Logistik, Technik, Methoden, Ausrüstung, Produkte, Infrastruktur oder erbrachten Dienstleistungen innovativ; hohe Dienstleistungsqualität, vereinfachte Verfahren und Kontrollen, Einhaltung von Sicherheitsstandards, guter Zugang zu den Häfen, effiziente Hinterlandverbindungen sowie flexible und effiziente Hafendienstleistungen werden ebenfalls berücksichtigt;	b) die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung führen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;	b) die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf europäischer Ebene hinsichtlich der Integrierung der Produktionslogistik in die Transportlogistik innovativ;	b) die gemeinsame Lernaktion ist auf europäischer Ebene innovativ;

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	c) von der katalytischen Aktion wird eine tatsächliche, messbare und nachhaltige Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt erwartet;	c) die Meeresautobahnen-Aktion soll eine sehr hohe Anzahl an Verbindungen von intermodalen Verkehrsdienstleistungen für den Güterverkehr mittels Kurzstreckenseeverkehr, gegebenenfalls einschließlich gemischter Dienstleistungen für Güter und Fahrgäste oder einer Kombination von Kurzstreckenseeverkehr und anderen Verkehrsträgern, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind, fördern; die Aktion sollte vorzugsweise integrierte Hinterlandgüterverbindungen an Schiene und/oder Binnenschifffahrt fördern;	c) für die Aktion zur Verkehrsverlagerung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen;	c) die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung soll, ohne das Wirtschaftswachstum zu beeinträchtigen, eine höhere Effizienz des grenzüberschreitenden Güterverkehrs auf den europäischen Märkten fördern, indem Änderungen des Herstellungs- und/oder Vertriebsverfahrens in den Brennpunkt rücken, wodurch kürzere Entfernungen, höhere Auslastungsfaktoren, weniger Leerfahrten, eine Verringerung von Abfallströmen, eine Verringerung von Volumen und/oder Gewicht oder andere Auswirkungen erreicht werden, die zu einer bedeutenden Verringerung des Straßengüterverkehrs führen, sich jedoch nicht negativ auf die Produktion oder auf die Arbeitskräfte auswirken;	c) die gemeinsame Lernaktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung von solchem Ausmaß führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;
	d) für die katalytische Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt;	d) von der Meeresautobahnen-Aktion wird eine tatsächliche, messbare und nachhaltige Verlagerung des Güterverkehrsaufkommens von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Binnenschifffahrt oder die Schiene erwartet, die höher liegt als die vorhergesagte Zuwachsrate für den Güterverkehr;	d) stützt sich die Aktion zur Verkehrsverlagerung auf Dienstleistungen Dritter, die nicht Vertragsparteien des Fördervertrags sind, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.		d) für die gemeinsame Lernaktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt.
	e) die katalytische Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;	e) für die Meeresautobahnen-Aktion wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt;		d) für die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird ein realistischer Plan mit konkreten Zwischenzielen vorgeschlagen und die Notwendigkeit einer lenkenden Unterstützung der Kommission dargelegt;	

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	f) stützt sich die katalytische Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht Vertragsparteien des Fördervertrags sind, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	f) die Meeresautobahnen-Aktion wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, oder innerhalb der einzelnen Verkehrsträgersektoren, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;		e) die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung wird in den relevanten Märkten, insbesondere zwischen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum ausschließlichen Straßentransport darstellen, zu keiner Wettbewerbsverzerrung solchen Ausmaßes führen, dass sie dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft;	
		g) stützt sich die Meeresautobahnen-Aktion auf Dienstleistungen Dritter, die nicht Vertragsparteien des Fördervertrags sind, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.		f) stützt sich die Aktion zur Straßenverkehrsvermeidung auf Dienstleistungen Dritter, die nicht Vertragsparteien des Fördervertrags sind, so legt der Antragsteller Nachweise eines transparenten, objektiven und nicht diskriminierenden Verfahrens für die Auswahl der betreffenden Dienstleistungen vor.	
2. Förderhöhen und Umfang	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Aktion.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Aktion.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Aktion.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung ist auf höchstens 35 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben. Die förderfähigen Kosten für Zusatzinfrastruktur betragen höchstens 20 % der förderfähigen Gesamtkosten der Aktion.	a) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen ist auf höchstens 50 % des Gesamtbetrags der zur Erreichung der Ziele der Aktion erforderlichen und durch die Aktion verursachten Ausgaben beschränkt. Für diese Ausgaben kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, soweit sie unmittelbaren Bezug zur Durchführung der Aktion haben.

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird. Ein Beitrag zu den Kosten des beweglichen Vermögens erfolgt unter der Voraussetzung, dass diese Vermögensgegenstände für die Dauer der Unterstützung und gemäß den Festlegungen des Fördervertrags hauptsächlich für die Aktion genutzt werden.	Für Ausgaben, die ab dem Zeitpunkt der Vorlage eines Antrags im Rahmen des Auswahlverfahrens getätigt wurden, kann eine Finanzhilfe der Gemeinschaft geleistet werden, sofern die Gemeinschaftsunterstützung endgültig bewilligt wird.
				b) Gemeinschaftsmittel für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung dürfen nicht zur Unterstützung von Unternehmens- oder Produktionsaktivitäten eingesetzt werden, die keine direkte Verbindung zum Verkehrs- oder Vertriebsbereich aufweisen.	
	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität der Aktion oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität der Aktion oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	b) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft, die von der Kommission auf der Grundlage des in Tonnenkilometern gemessenen, von der Straße auf den Kurzstreckenseeverkehr, die Schiene und die Binnenschifffahrt verlagerten Verkehrsaufkommens bestimmt wird, beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer verlagertes Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität der Aktion oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	c) Die Finanzhilfe der Gemeinschaft beträgt anfänglich 2 EUR je 500 Tonnenkilometer oder 25 Fahrzeugkilometer vermiedener Güterverkehrsleistung. Dieser Richtbetrag könnte insbesondere entsprechend der Qualität der Aktion oder dem tatsächlich erzielten Umweltnutzen angepasst werden.	

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	c) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	d) Die Kommission kann nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren die Entwicklung der Kostenpositionen, auf denen diese Berechnung beruht, von Zeit zu Zeit erforderlichenfalls erneut überprüfen und den Betrag der Finanzhilfe der Gemeinschaft erforderlichenfalls entsprechend anpassen.	
3. Form und Dauer des Fördervertrags	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für katalytische Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen, z. B. aufgrund einer außergewöhnlichen wirtschaftlichen Abwärtsbewegung, können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Meeresautobahnen-Aktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen, z. B. aufgrund einer außergewöhnlichen wirtschaftlichen Abwärtsbewegung, können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Verkehrsverlagerung wird auf der Grundlage von Förderverträgen gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 38 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen, z. B. aufgrund einer außergewöhnlichen wirtschaftlichen Abwärtsbewegung, können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für Aktionen zur Straßenverkehrsvermeidung wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 62 Monate und ihre Mindestlaufzeit 36 Monate. Im Falle außergewöhnlicher, vom Empfänger ausreichend begründeter Durchführungsverzögerungen, z. B. aufgrund einer außergewöhnlichen wirtschaftlichen Abwärtsbewegung, können sie ausnahmsweise um 6 Monate verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft für gemeinsame Lernaktionen wird auf der Grundlage von Förderverträgen mit geeigneten Bestimmungen für die Lenkung und Überwachung gewährt. Im Regelfall beträgt die Höchstlaufzeit dieser Verträge 26 Monate; sie kann auf Antrag des Empfängers im Rahmen der ursprünglichen Mittelausstattung um 26 Monate verlängert werden, falls während der ersten 12 Monate der Durchführung positive Ergebnisse erzielt werden.
	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese 62 Monate bzw. ausnahmsweise 68 Monate hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese 62 Monate bzw. ausnahmsweise 68 Monate hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese 38 Monate bzw. ausnahmsweise 44 Monate hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese 62 Monate bzw. ausnahmsweise 68 Monate hinaus nicht verlängert werden.	Die Finanzhilfe der Gemeinschaft darf über diese Höchstlaufzeit von 52 Monaten hinaus nicht verlängert werden.

Aktionsart	A. Katalytisch Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a	B. Meeresautobahnen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b	C. Verkehrsverlagerung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c	D. Straßenverkehrsvermeidung Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe d	E. Gemeinsames Lernen Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e
4. Vertragswert- schwelle	Der Richtwert der Mindestförder- schwelle für eine katalytische Ak- tion beträgt 30 Mio. Tonnenkilo- meter oder deren volumetrisches Äquivalent des verlagerten Ver- kehrsaufkommens oder Straßenver- kehrsvermeidung pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförder- schwelle für eine Meeresautobahn- Aktion beträgt 200 Mio. Ton- nenkilometer oder deren volume- trisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförder- schwelle für eine Aktion zur Ver- kehrsverlagerung beträgt 60 Mio. Tonnenkilometer oder deren volume- trisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen; Für Verkehrsverlagerungs- aktionen zur Verlagerung auf Bin- nenwasserstraßen gilt eine beson- dere Schwelle von 13 Mio. Ton- nenkilometern oder deren volume- trisches Äquivalent des verlagerten Verkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages erreicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförder- schwelle je Aktion zur Straßenver- kehrsvermeidung beträgt 80 Mio. Tonnenkilometer oder 4 Mio. Fahr- zeugkilometer des vermiedenen Straßenverkehrsaufkommens pro Jahr, die während der gesamten Laufzeit des Fördervertrages er- reicht werden müssen.	Der Richtwert der Mindestförder- schwelle für eine gemeinsame Lern- aktion beträgt 250 000 EUR.
5. Verbreitung	Die Ergebnisse und die Methoden katalytischer Aktionen werden ent- sprechend einem Verbreitungsplan verbreitet und der Austausch be- währter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Meeresautobahnen-Aktionen werden entsprechend einem Ver- breitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung bei- zutragen.	Es sind keine spezifischen Verbrei- tungsaktivitäten für Aktionen zur Verkehrsverlagerung vorgesehen.	Die Ergebnisse und die Methoden von Aktionen zur Straßenverkehrs- vermeidung werden entsprechend einem Verbreitungsplan verbreitet, und der Austausch bewährter Prak- tiken wird gefördert, um zur Errei- chung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.	Die Ergebnisse und die Methoden gemeinsamer Lernaktionen werden entsprechend einem Verbreitungs- plan verbreitet, und der Austausch bewährter Praktiken wird gefördert, um zur Erreichung der Ziele dieser Verordnung beizutragen.“