

Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

► **B** ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 24ης Οκτωβρίου 2006

σχετικά με τη θέσπιση του δευτέρου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II») και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 1)

Τροποποιείται από:

Επίσημη Εφημερίδα

	αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 923/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Σεπτεμβρίου 2009	L 266	1 9.10.2009

Διορθώνεται από:

► **C1** Διορθωτικό ΕΕ L 65 της 3.3.2007, σ. 12 (1692/2006)



**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 24ης Οκτωβρίου 2006

σχετικά με τη θέσπιση του δευτέρου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II») και με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 71 παράγραφος 1 και το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για την κοινή πολιτική μεταφορών που εξέδωσε το Σεπτέμβριο του 2001 υποστηρίζει ότι η ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών αποτελεί ένα πρακτικό και αποτελεσματικό μέσο για να επιτευχθεί ισόρροπο σύστημα μεταφορών, και προτείνει, όχι μόνο τη δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών, και υψηλής ποιότητας ολοκληρωμένες διατροπικές λύσεις μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και την εντατικότερη χρήση των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας ως κύρια στοιχεία της στρατηγικής αυτής. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, στη σύνοδό του στο Γκέτεμποργκ στις 15 και 16 Ιουνίου 2001, δήλωσε ότι η στροφή των μεταφορών προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης. Περαιτέρω, στη σύνοδό του στις 15 και 16 Μαρτίου 2002, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο τόνισε ότι, είναι αναγκαίο να μειωθούν τα σημεία οδικής συμφόρησης σε διάφορες περιοχές, αναφέροντας συγκεκριμένα τις Άλπεις, τα Πυρηναία και τη Βαλτική Θάλασσα —ένδειξη ότι οι ναυτιλιακές γραμμές των θαλάσσιων αρτηριών αποτελούν αναπόσπαστο και σημαντικό τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Ένα πρόγραμμα διατροπικών μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στις ανάγκες της αγοράς, είναι καίριο μέσο για την περαιτέρω ανάπτυξη των διατροπικών μεταφορών και θα πρέπει να βοηθήσει ειδικά τη δημιουργία των θαλάσσιων αρτηριών, εξασφαλίζοντας, μεταξύ άλλων, τη βελτίωση στην οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή, καθώς και στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας.
- (2) Εάν δεν αναληφθεί αποφασιστική δράση, το σύνολο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ευρώπη προβλέπεται ότι θα αυξηθεί περισσότερο από 60 % έως το 2013. Το αποτέλεσμα θα είναι να φθάσουν οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές κατά την περίοδο 2007-2013 τα 20,5 δισεκατ. τονοχιλιόμετρα ανά έτος στα 25 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αρνητικά επακόλουθα από άποψη κόστους για πρόσθετη οδική υπο-

⁽¹⁾ ΕΕ C 234 της 22.9.2005, σ. 19.

⁽²⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Μαΐου 2006 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 12ης Οκτωβρίου 2006.

▼B

δομή, ατυχημάτων, οδικής συμφόρησης, τοπικής και συνολικής ρύπανσης, αξιοπιστίας της αλυσίδας εφοδιασμού και της διαχειριστικής υποστήριξης, και ζημιών στο περιβάλλον.

- (3) Για να αντιμετωπισθεί η αύξηση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, οι σιδηροδρομικές μεταφορές και η εσωτερική ναυσιπλοΐα πρέπει να χρησιμοποιούνται περισσότερο από ό,τι σήμερα και είναι αναγκαίο να παροτρυνθεί ο κλάδος των μεταφορών και της διαχειριστικής υποστήριξης με την ανάπτυξη, παραδείγματος χάριν, της τεχνικής καινοτομίας στο τροχαίο υλικό, ώστε να μειωθεί η οδική συμφόρηση.
- (4) Το πρόγραμμα που έχει θεσπισθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («πρόγραμμα Marco Polo») ⁽¹⁾, θα πρέπει, επομένως, να αναβαθμισθεί με νέες δράσεις και να αποβλέπει σε πραγματική μείωση των διεθνών οδικών μεταφορών. Η Επιτροπή προτείνει, κατά συνέπεια, ένα δυναμικότερο πρόγραμμα, ονομαζόμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo II», ή «το πρόγραμμα», για να προωθηθούν οι διατροφικές μεταφορές, να μειωθεί η οδική συμφόρηση και να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών στην Κοινότητα. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, το πρόγραμμα θα πρέπει να στηρίζει δράσεις στις αγορές εμπορευματικών μεταφορών, διαχειριστικής υποστήριξης και σε άλλες σχετικές αγορές, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ). Θα πρέπει να βοηθήσει τη μεταστροφή της αναμενόμενης, τουλάχιστον, συνολικής αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, αλλά κατά προτίμηση μεγαλύτερου τμήματός της, προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο του οποίου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες. Το πρόγραμμα «Marco Polo» που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 θα πρέπει, επομένως, να αντικατασταθεί.
- (5) Το πρόγραμμα «Marco Polo II» περιλαμβάνει διαφόρους τύπους δράσεων, οι οποίες θα πρέπει να συμβάλλουν σε μετρήσιμη και βιώσιμη μεταστροφή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών και σε καλύτερη συνεργασία στην αγορά διατροφικών μεταφορών. Περαιτέρω, οι δράσεις βάσει του προγράμματος «Marco Polo II» θα πρέπει επίσης να συμβάλλουν σε πραγματική μείωση των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών.
- (6) Οι δράσεις που θα χρηματοδοτηθούν βάσει του προγράμματος «Marco Polo II» θα πρέπει να είναι διεθνείς από άποψη γεωγραφικού πεδίου. Προκειμένου να αντικατοπτρίζουν την ευρωπαϊκή διάσταση των δράσεων, τα έργα θα πρέπει να υποβληθούν από επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε διαφορετικές χώρες, υπό μορφήν κοινοπραξιών που προτείνουν δράση. Τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου θα πρέπει να δύνανται να αποτελούν τμήμα των κοινοπραξιών αυτών, όταν αναλαμβάνουν οικονομικές δραστηριότητες σύμφωνα με το εθνικό τους δίκαιο.
- (7) Οι αιτούντες θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν νέα ή, ανάλογα με την περίπτωση, υπάρχοντα έργα που να ανταποκρίνονται κατά τον καλύτερο τρόπο στις τρέχουσες ανάγκες της αγοράς. Δεν θα πρέπει να αποθαρρύνονται κατάλληλα έργα, ιδίως εκείνα που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες των ΜΜΕ, λόγω υπερβολικά άκαμπτου καθορισμού των επιλέξιμων δράσεων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 196 της 2.8.2003, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 788/2004 (ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 17).

▼B

- (8) Ενδέχεται να υπάρξουν περιπτώσεις κατά τις οποίες τα οφέλη από την ανάπτυξη υπάρχουσας υπηρεσίας από άποψη πρόσθετης διαφοροποίησης των τρόπων εκτέλεσης των μεταφορών, ποιότητας, περιβαλλοντικών πλεονεκτημάτων και βιωσιμότητας είναι τουλάχιστον αντίστοιχα σε σύγκριση με τα οφέλη από την έναρξη μιας νέας υπηρεσίας για την οποία απαιτούνται μεγάλες δαπάνες.
- (9) Η ενίσχυση για την έναρξη των δράσεων διαφοροποίησης του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, για να είναι διαφανής, αντικειμενική και σαφώς οριοθετημένη, θα πρέπει να βασίζεται στη μείωση του κοινωνικού κόστους, η οποία θα επιτευχθεί με τη χρήση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, και όχι με τη χρήση των οδικών μεταφορών και μόνο. Για τον λόγο αυτό, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει ενδεικτικό ποσό χρηματοδοτικής συνδρομής βάσει των τονοχιλιομέτρων οδικής μεταφοράς μετατοπιζόμενων εμπορευμάτων.
- (10) Η κοινοτική οικονομική βοήθεια που χορηγείται βάσει της μετατόπισης που μετράται σε τονοχιλιόμετρα από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες βραχείας απόστασης μεταφορές, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και εκείνες μέσω εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή βάσει του περιορισμού των οδικών εμπορευματικών μεταφορών εκπεφρασμένων σε τονοχιλιόμετρα, θα πρέπει να είναι προσαρμόσιμη έτσι ώστε να επιβραβεύονται έργα υψηλής ποιότητας ή έργα που παρουσιάζουν αποδεδειγμένο περιβαλλοντικό όφελος.
- (11) Ιδιαίτερης, επίσης, προσοχής κατά την κατανομή των πόρων θα πρέπει να τυγχάνουν οι ευαίσθητες και μητροπολιτικές περιοχές στο πλαίσιο του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής του προγράμματος.
- (12) Τα αποτελέσματα όλων των δράσεων του προγράμματος θα πρέπει να διαδίδονται με κατάλληλο τρόπο, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η δημοσιότητα και η διαφάνειά τους, καθώς και η ανταλλαγή των βέλτιστων πρακτικών.
- (13) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής και καθ' όλη τη διάρκεια των δράσεων, είναι αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι οι δράσεις που θα έχουν επιλεγεί θα συμβάλλουν πραγματικά στην κοινή πολιτική μεταφορών και ότι δεν προκαλείται στρέβλωση του ανταγωνισμού αντιβαίνουσα στο κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να αξιολογήσει την εφαρμογή και των δύο προγραμμάτων. Θα πρέπει να υποβάλει την έκθεση αξιολόγησης των αποτελεσμάτων που θα έχουν επιτευχθεί με το πρόγραμμα «Marco Polo» κατά την περίοδο 2003-2006, το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2007.
- (14) Οι δράσεις δεν θα πρέπει να προκαλούν στρέβλωση του ανταγωνισμού, ιδίως μεταξύ τρόπων μεταφοράς εκτός του οδικού ή στο πλαίσιο κάθε εναλλακτικού τρόπου μεταφοράς σε βαθμό που να θίγεται το δημόσιο συμφέρον. Ειδική μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί προς αποφυγήν των στρεβλώσεων αυτών έτσι ώστε οι δράσεις να συμβάλλουν στη μετατόπιση εμπορευματικών φορτίων από τις οδικές μεταφορές προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και όχι στην απόσυρση των εμπορευματικών μεταφορών από τις υφιστάμενες σιδηροδρομικές, θαλάσσιες βραχείας αποστάσεως και εσωτερικής ναυσιπλοΐας υπηρεσίες.
- (15) Δεδομένου ότι ο στόχος του προγράμματος «Marco Polo II» δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη αλλά μπορεί, επομένως, λόγω του πεδίου εφαρμογής του προγράμματος, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, του ιδίου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.

▼B

- (16) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπισθούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ⁽¹⁾.
- (17) Ο παρών κανονισμός καθορίζει χρηματοδοτικό πλαίσιο, για όλη τη διάρκεια του προγράμματος, το οποίο θα αποτελέσει το κύριο σημείο αναφοράς, υπό την έννοια του σημείου 37 της διοργανικής συμφωνίας, μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, για δημοσιονομική πειθαρχία και χρηστή δημοσιονομική διαχείριση ⁽²⁾, για την αρμόδια επί του προϋπολογισμού αρχή κατά τη διάρκεια της ετήσιας διαδικασίας του προϋπολογισμού.
- (18) Για να διασφαλισθεί η συνέχεια και η διαφάνεια του προγράμματος «Marco Polo», θα πρέπει να ορισθούν μεταβατικές διατάξεις σχετικά με τις συμβάσεις και τη διαδικασία επιλογής,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

*Άρθρο 1***Αντικείμενο**

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει χρηματοδοτικό μέσο, επονομαζόμενο στο εξής «πρόγραμμα Marco Polo II» ή «πρόγραμμα», με σκοπό να μειωθεί η οδική συμφόρηση, να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του συστήματος μεταφορών στην Κοινότητα και να ενισχυθούν οι διατροφικές μεταφορές, συμβάλλοντας με τον τρόπο αυτό στη δημιουργία ενός αποτελεσματικού και βιώσιμου συστήματος μεταφορών που θα παρέχει κοινοτική προστιθέμενη αξία χωρίς να έχει αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική ή εδαφική συνοχή. Το πρόγραμμα διαρκεί από την 1η Ιανουαρίου 2007 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013 προκειμένου να επιτευχθεί, έως την ολοκλήρωσή του, μια μετατόπιση των μεταφορών, δηλαδή σημαντικού τμήματος της αναμενόμενης συνολικής ετήσιας αύξησης των διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών που μετρώνται σε τονοχιλιόμετρα, στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, στις σιδηροδρομικές μεταφορές και στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς ένα συνδυασμό τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο του οποίου οι οδικές διαδρομές θα είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες.

*Άρθρο 2***Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «δράση», οιοδήποτε έργο που εκτελείται από επιχειρήσεις και συμβάλλει στη μείωση της συμφόρησης στο σύστημα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών ή/και στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος μεταφορών στην επικράτεια των κρατών μελών ή των χωρών που συμμετέχουν· οι καταλυτικές δράσεις, οι δράσεις αλλαγής τρόπου μεταφοράς και οι κοινές δράσεις εκμάθησης μπορούν να περιλαμβάνουν διάφορα συντονισμένα προγράμματα·

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23. Απόφαση όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση 2006/512/EK (ΕΕ L 200 της 22.7.2006, σ. 11).

⁽²⁾ ΕΕ C 139 της 14.6.2006, σ. 1.

▼B

- β) «καταλυτική δράση», κάθε καινοτόμος δράση η οποία αποσκοπεί στην άρση των διαρθρωτικών εμποδίων των σημαντικών για την κοινοτική αγορά εμπορευματικών μεταφορών, τα οποία παρακωλύουν την αποτελεσματική λειτουργία των αγορών, την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, των σιδηροδρομικών μεταφορών ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, ή/και στην απόδοση των αλυσίδων μεταφοράς με τη χρήση αυτών των τρόπων μεταφοράς, και η οποία μπορεί να περιλαμβάνει τη μεταβολή ή τη δημιουργία της συμπληρωματικής υποδομής· για το σκοπό του παρόντος ορισμού, ως «διαρθρωτικό εμπόδιο» νοείται οιοδήποτε μη ρυθμιστικό, πραγματολογικό και μη προσωρινό κώλυμα στην ομαλή λειτουργία της αλυσίδας εμπορευματικών μεταφορών·
- γ) «δράση θαλάσσιων αρτηριών», κάθε καινοτόμος δράση που στρέφει απευθείας τις μεταφορές εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή προς συνδυασμό των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς, στην οποία οι οδικές διαδρομές είναι όσο το δυνατό βραχύτερες. Δράσεις του είδους αυτού μπορούν να περιλαμβάνουν τη μεταβολή ή τη δημιουργία της βοηθητικής υποδομής, που απαιτείται για την εκτέλεση διατροφικού και θαλασσιού δρομολογίου υψηλής ποιότητας και συχνότητας για τη μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίου, το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει, κατά προτίμηση, τη χρήση των περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μεταφοράς, όπως η εσωτερική ναυσιπλοΐα και οι σιδηρόδρομοι, για τις χερσαίες εμπορευματικές μεταφορές και ολοκληρωμένες υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα· ει δυνατόν, οι πόροι που διαθέτουν οι εξόχως απόκεντρες περιοχές θα πρέπει επίσης να ενσωματωθούν·
- δ) «δράση στροφής των μεταφορών», κάθε δράση η οποία στρέφει απευθείας με μετρήσιμο, βιώσιμο και άμεσο τρόπο τις μεταφορές εμπορευμάτων από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή προς συνδυασμό αυτών των τρόπων μεταφοράς, στην οποία οι οδικές διαδρομές είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες, χωρίς να αποτελεί καταλυτική δράση· η δράση αυτή περιλαμβάνει, όπου ενδείκνυται, δράσεις στις οποίες η αλλαγή του τρόπου μεταφοράς είναι αποτέλεσμα ανάπτυξης μιας υπάρχουσας υπηρεσίας η Επιτροπή εξετάζει τη δυνατότητα υποστήριξης βοηθητικών έργων υποδομής·
- ε) «δράση αποφυγής της κυκλοφορίας», οιαδήποτε καινοτόμος δράση με την οποία ενσωματώνονται οι μεταφορές στη διακίνηση της παραγωγής έτσι ώστε να αποφεύγεται έγκαιρα μεγάλο ποσοστό οδικών εμπορευματικών μεταφορών· τούτο δεν επηρεάζει αρνητικά τις διεξόδους παραγωγής ή εργατικού δυναμικού. Δράσεις του είδους αυτού είναι δυνατόν να περιλαμβάνουν τη μεταβολή ή τη δημιουργία βοηθητικής υποδομής και εξοπλισμού·
- στ) «δράση κοινής διδαχής», κάθε δράση που αποσκοπεί στη βελτίωση της συνεργασίας για τη διαρθρωτική βελτιστοποίηση των μεθόδων και διαδικασιών εργασίας στην αλυσίδα των εμπορευματικών μεταφορών, λαμβανομένων υπόψη των απαιτήσεων της διαχειριστικής υποστήριξης·
- ζ) «καινοτόμος δράση», κάθε δράση που παρουσιάζει στοιχεία τα οποία δεν υπήρχαν έως τώρα σε δεδομένη αγορά·
- η) «βοηθητική υποδομή», η υποδομή που είναι αναγκαία και ικανή για να επιτευχθούν οι στόχοι των δράσεων, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων για εμπορεύματα ή επιβάτες·
- θ) «συνοδευτικό μέτρο», κάθε μέτρο με το οποίο επιζητείται η προετοιμασία ή η υποστήριξη εκτελούμενων ή μελλοντικών δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι οι δραστηριότητες διάδοσης και η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του έργου, καθώς και η συλλογή και η ανάλυση στατιστικών δεδομένων· τα μέτρα για την εμπορευματοποίηση προϊόντων, τις διεργασίες ή υπηρεσίες, τις δραστηριότη-

▼B

τες μάρκετινγκ και την προώθηση των πωλήσεων δεν αποτελούν «συνοδευτικά μέτρα»·

- ι) «προπαρασκευαστικό μέτρο», κάθε μέτρο προετοιμασίας μιας καταλυτικής δράσης, μιας δράσης θαλάσσιων αρτηριών ή μιας δράσης αποφυγής της κυκλοφορίας, όπως μελέτες τεχνικής, επιχειρησιακής ή οικονομικής σκοπιμότητας και δοκιμές εξοπλισμού·
- ια) «επιχείρηση», οιαδήποτε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα του νομικού καθεστώτος της και του τρόπου με τον οποίο χρηματοδοτείται·
- ιβ) «κοινοπραξία», οποιαδήποτε διευθέτηση με την οποία τουλάχιστον δύο επιχειρήσεις εκτελούν από κοινού μια δράση και επιμερίζονται τους απορρέοντες από τη δράση κινδύνους·
- ιγ) «τονοχιλιόμετρο», η μεταφορά ενός τόνου εμπορευμάτων, ή του ογκομετρικού ισοδυνάμου του, σε απόσταση ενός χιλιομέτρου·
- ιδ) «οχηματοχιλιόμετρο», η μετακίνηση ενός φορτηγού, με ή χωρίς φορτίο, σε απόσταση ενός χιλιομέτρου·
- ιε) «εγγύς τρίτη χώρα», κάθε χώρα μη μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή υποψήφια χώρα για προσχώρηση στην Κοινότητα, η οποία έχει κοινά σύνορα με την Ευρωπαϊκή Ένωση ή έχει ακτογραμμή σε κλειστή ή ημίκλειστη θάλασσα γειτνιάζουσα με την Ευρωπαϊκή Ένωση·

▼M1

- ιστ) «φορτίο», σημαίνει, για τον σκοπό του υπολογισμού των τονοχιλιομέτρων στροφής από τις οδικές μεταφορές, τα αγαθά που μεταφέρονται, τη μονάδα διατροφικής μεταφοράς συν το οδικό όχημα, συμπεριλαμβανομένων των κενών μονάδων διατροφικών μεταφορών και των κενών οδικών οχημάτων, εφόσον αυτά στρέφονται από τις οδικές μεταφορές.

▼B*Άρθρο 3***Πεδίο εφαρμογής**

1. Το πρόγραμμα καλύπτει δράσεις:
 - α) στο έδαφος τουλάχιστον δύο κρατών μελών,
 - ή
 - β) στο έδαφος τουλάχιστον ενός κράτους μέλους και στο έδαφος μιας εγγύς τρίτης χώρας.
2. Όταν μια δράση περιλαμβάνει το έδαφος τρίτης χώρας, το κόστος που προκύπτει στο έδαφος της χώρας αυτής δεν καλύπτεται από το πρόγραμμα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που εκτίθενται στις παραγράφους 3 και 4.
3. Το πρόγραμμα είναι ανοιχτό στη συμμετοχή των υποψήφιων για προσχώρηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση χωρών. Η συμμετοχή διέπεται από τους όρους που καθορίζονται στις συμφωνίες σύνδεσης που έχουν συναφθεί με τις χώρες αυτές και βασίζεται στους κανόνες που προβλέπονται στην απόφαση του Συμβουλίου Σύνδεσης για την οικεία χώρα.
4. Το πρόγραμμα είναι επίσης ανοιχτό στη συμμετοχή των χωρών της ΕΖΕΣ και του ΕΟΧ και των εγγύς τρίτων χωρών, βάσει συμπληρωματικών πιστώσεων και σύμφωνα με τις διαδικασίες που θα συμφωνηθούν με τις εν λόγω χώρες.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΙ ΑΙΤΟΥΝΤΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΕΞΙΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

*Άρθρο 4***Επιλέξιμοι αιτούντες και δικαιούχοι****▼M1**

1. Οι δράσεις υποβάλλονται από επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες εγκατεστημένες σε κράτη μέλη ή συμμετέχουσες χώρες, όπως προβλέπει το άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 4.

▼B

2. Οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες εκτός χώρας συμμετέχουσας σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφοι 3 και 4, μπορούν να συνδέονται με το έργο αλλά δεν μπορούν, σε καμία περίπτωση, να λαμβάνουν κοινοτική χρηματοδότηση με βάση το πρόγραμμα.

*Άρθρο 5***Επιλέξιμες δράσεις και όροι χρηματοδότησης**

1. Οι ακόλουθες δράσεις είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση με βάση το πρόγραμμα:

α) Οι καταλυτικές δράσεις· οι καταλυτικές δράσεις που αποβλέπουν ιδίως στη βελτίωση της συνέργειας με τις σιδηροδρομικές μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα καθώς και με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων (συμπεριλαμβανομένων των θαλασσίων αρτηριών) με καλύτερη χρήση των υφιστάμενων υποδομών τυγχάνουν ιδιαίτερης προσοχής·

▼M1

β) Οι δράσεις των θαλασσίων αρτηριών: εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι δράσεις αυτές είναι σύμφωνες με τα χαρακτηριστικά του προγράμματος προτεραιότητας Θαλάσσιων Αρτηριών που ορίζεται στο πλαίσιο της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών ⁽¹⁾·

▼B

γ) οι δράσεις στροφής των μεταφορών·

δ) οι δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας·

ε) οι δράσεις κοινής διδαχής.

▼M1

2. Οι ειδικοί όροι χρηματοδότησης και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις για τις διάφορες δράσεις καθορίζονται στο παράρτημα.

▼B

3. Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή βασίζεται σε συμβάσεις η διαπραγμάτευση των οποίων γίνεται από την Επιτροπή και τον δικαιούχο. Οι όροι και οι προϋποθέσεις αυτών των συμβάσεων διατηρούν, όσο το δυνατόν περισσότερο, τις οικονομικές και διοικητικές επιβαρύνσεις στο ελάχιστο, παραδείγματος χάριν διευκολύνοντας τις φιλικές προς τον επαγγελματία τραπεζικές εγγυήσεις που προβλέπονται από τους ισχύοντες κανονισμούς και ρυθμίσεις, και ειδικότερα από τον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, για τον δημοσιονομικό κανονισμό που εφαρμόζεται στον γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ⁽²⁾, προκειμένου να επιτυγχάνουν τη μέγιστη διοικητική αποτελεσματικότητα και ευελιξία.

⁽¹⁾ ΕΕ L 228 της 9.9.1996, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 248 της 16.9.2002, σ. 1.

▼B

4. Με την επιφύλαξη του συνολικού πολιτικού στόχου που καθορίζεται στο άρθρο 1, οι προτεραιότητες στην πρόσκληση υποβολής αιτήσεων σχετικά με τις καταλυτικές δράσεις και τις δράσεις κοινής διδαχής καθορίζονται και, εφόσον χρειασθεί, επανεξετάζονται από την Επιτροπή, επικουρούμενη από την επιτροπή του άρθρου 10, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.

*Άρθρο 6***Αναλυτικοί κανόνες**

Οι αναλυτικοί κανόνες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής και επιλογής των δράσεων βάσει του προγράμματος θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 10 παράγραφος 2.

▼M1*Άρθρο 7***Κρατικές ενισχύσεις**

Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για τις δράσεις που καλύπτει το Πρόγραμμα δεν αποκλείει τις δράσεις για τις οποίες χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές είναι συμβατές με το καθεστώς κρατικών ενισχύσεων που προβλέπει η συνθήκη και εμπίπτει στα σωρευτικά όρια που καθορίζονται για κάθε τύπο δράσης του παραρτήματος.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ**▼M1***Άρθρο 8***Υποβολή δράσεων**

Οι δράσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που εκδίδονται βάσει του άρθρου 6. Υποβάλλονται πληροφωρικά όλα τα στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να μπορέσει η Επιτροπή να επιλέξει σύμφωνα με τα κριτήρια του άρθρου 9.

Εφόσον απαιτηθεί, η Επιτροπή παρέχει συνδρομή σε αιτούντες για να διευκολύνει τη διαδικασία υποβολής των αιτήσεων, παραδείγματος χάριν μέσω διαδικτυακής υπηρεσίας παροχής βοήθειας προς τους χρήστες (helpdesk).

*Άρθρο 9***Επιλογή των δράσεων για χρηματοδοτική συνδρομή**

Οι υποβληθείσες δράσεις αξιολογούνται από την Επιτροπή. Κατά την επιλογή των δράσεων για χρηματοδοτική συνδρομή βάσει του Προγράμματος, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη:

- α) τους στόχους του άρθρου 1·
- β) τους όρους που καθορίζονται στη σχετική στήλη του παραρτήματος·
- γ) τη συμβολή των δράσεων στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης·
- δ) τα σχετικά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα των δράσεων και τα σχετικά πλεονεκτήματα των δράσεων από πλευράς μείωσης του εξωτερικού κόστους, συμπεριλαμβάνοντας τη συμβολή τους στη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλούνται από τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Ιδιαίτερη προσοχή

▼M1

δίδεται στις δράσεις που υπερβαίνουν τις νομικά δεσμευτικές απαιτήσεις για το περιβάλλον·

ε) τη συνολική βιωσιμότητα των δράσεων.

Η Επιτροπή, αφού ενημερώσει την επιτροπή του άρθρου 10, λαμβάνει απόφαση για τη χορήγηση χρηματοδοτικής συνδρομής.

Η Επιτροπή ενημερώνει τους δικαιούχους σχετικά με την απόφασή της.

▼B

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 10

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 4 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται τρίμηνη.

3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό της κανονισμό.

Άρθρο 11

Προϋπολογισμός

▼C1

Το χρηματοδοτικό κονδύλιο για την εκτέλεση του προγράμματος «Marco Polo II», για την περίοδο από 1ης Ιανουαρίου 2007 έως 31 Δεκεμβρίου 2013, είναι 450 εκατ. ευρώ.

▼B

Η αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή εγκρίνει τις ετήσιες πιστώσεις εντός των ορίων του δημοσιονομικού πλαισίου.

Άρθρο 12

Αποθεματικό για τα συνοδευτικά μέτρα και την αξιολόγηση του προγράμματος

Ποσοστό έως 5 % του προϋπολογισμού που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό διατίθεται για τα συνοδευτικά μέτρα και την ανεξάρτητη αξιολόγηση της εφαρμογής του άρθρου 5.

Άρθρο 13

Προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι, όταν υλοποιούνται δράσεις που χρηματοδοτούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, τα οικονομικά συμφέροντα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων προστατεύονται με την εφαρμογή προληπτικών μέτρων κατά της απάτης, της διαφθοράς και κάθε άλλης παράνομης δραστηριότητας, με τη διενέργεια αποτελεσματικών ελέγχων και με την είσπραξη των αδικαιολογήτως καταβληθέντων ποσών και, σε περίπτωση που διαπιστώνονται παρατυπίες, με την επιβολή αποτελεσματικών, αναλογικών και αποτρεπτικών κυρώσεων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2988/95 του Συμβουλίου, της 18ης Δεκεμβρίου 1995, σχετικά με την προστασία των οικονομικών

▼B

συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ⁽¹⁾, τον κανονισμό (Ευρατόμ, ΕΚ) αριθ. 2185/96 του Συμβουλίου, της 11ης Νοεμβρίου 1996, σχετικά με τους ελέγχους και εξακριβώσεις που διεξάγει επιτοπίως η Επιτροπή με σκοπό την προστασία των οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων από απάτες και λοιπές παρατυπίες ⁽²⁾, και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1073/1999 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Μαΐου 1999, σχετικά με τις έρευνες που πραγματοποιούνται από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Καταπολέμησης της Απάτης (OLAF) ⁽³⁾.

2. Για τις δράσεις που χρηματοδοτούνται βάσει του παρόντος κανονισμού, η έννοια της παρατυπίας που εμφανίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ, Ευρατόμ) αριθ. 2988/95 σημαίνει κάθε παράβαση διάταξης τού κοινοτικού δικαίου ή κάθε παράβαση συμβατικής υποχρέωσης που προκύπτει από πράξη ή παράλειψη ενός οικονομικού φορέα, η οποία έχει ως πραγματικό ή ενδεχόμενο αποτέλεσμα να ζημιωθεί ο γενικός προϋπολογισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή οι προϋπολογισμοί που αυτή διαχειρίζεται με αδικαιολόγητη δαπάνη.

3. Οι συμβάσεις και συμφωνίες, καθώς και οι συμφωνίες με συμμετέχουσες τρίτες χώρες που απορρέουν από τον παρόντα κανονισμό προβλέπουν ιδίως την επιτήρηση και το δημοσιονομικό έλεγχο από την Επιτροπή (ή από οιοδήποτε εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό της) και λογιστικούς ελέγχους από το Ελεγκτικό Συνέδριο, εάν χρειασθεί επί τόπου.

*Άρθρο 14***Αξιολόγηση**

1. Η Επιτροπή ενημερώνει την επιτροπή τουλάχιστον δύο φορές ετησίως σχετικά με την δημοσιονομική εκτέλεση του προγράμματος και παρέχει επίκαιρα στοιχεία για την πρόοδο όλων των δράσεων που χρηματοδοτούνται βάσει του προγράμματος.

Η Επιτροπή προβαίνει σε ενδιάμεση και τελική αξιολόγηση του προγράμματος για να εκτιμήσει τη συμβολή του στους στόχους της κοινοτικής πολιτικής μεταφορών και της αποτελεσματικής χρήσης των πιστώσεων.

▼M1

2. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών Ανακοίνωση σχετικά με τα αποτελέσματα που θα έχουν επιτευχθεί με τα προγράμματα Marco Polo κατά την περίοδο 2003-2010. Καταθέτει αυτή την Ανακοίνωση, πριν να επεξεργασθεί πρόταση για τρίτο πρόγραμμα Marco Polo, και λαμβάνει υπόψη τις διαπιστώσεις της Ανακοίνωσης κατά την επεξεργασία αυτής της πρότασης.

2α. Η ανακοίνωση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 ασχολείται ιδίως με τα ακόλουθα:

— τις συνέπειες του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιείται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 923/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Σεπτεμβρίου 2009, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1692/2006 σχετικά με τη θέσπιση του δεύτερου προγράμματος «Marco Polo» για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδοτικής συνδρομής με σκοπό τη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών («Marco Polo II») ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ ΕΕ L 312 της 23.12.1995, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 292 της 15.11.1996, σ. 2.

⁽³⁾ ΕΕ L 136 της 31.5.1999, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 266 της 9.10.2009, σ. 1

▼ M1

- τις εμπειρίες του Εκτελεστικού Οργανισμού για την Ανταγωνιστικότητα και την Καινοτομία (EACI) σχετικά με τη διαχείριση του προγράμματος,
- την ανάγκη διαφοροποίησης μεταξύ μεταφορικών μέσων όσον αφορά τους όρους χρηματοδότησης, με γνώμονα την ασφάλεια, την περιβαλλοντική επίδοση και την ενεργειακή απόδοση,
- την αποτελεσματικότητα των δράσεων για την αποφυγή της κυκλοφορίας,
- την ανάγκη να εξασφαλίζεται στο στάδιο υποβολής των αιτήσεων βοήθεια προσαρμοσμένη στη ζήτηση, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των μικρών και των πολύ μικρών μεταφορικών επιχειρήσεων,
- την αναγνώριση της οικονομικής ύφεσης ως έκτακτης αιτίας παράτασης της διάρκειας των δράσεων,
- τη μείωση των ανώτατων ορίων επιλεξιμότητας ανάλογα με το εκάστοτε προϊόν δράσεων,
- τη δυνατότητα να εκφράζονται οι στόχοι των ελάχιστων ενδεικτικών κατώτατων ορίων επιχορήγησης όσον αφορά προτεινόμενες δράσεις σε ενεργειακή απόδοση και περιβαλλοντικά οφέλη επιπροσθέτως των τονοχλιομέτρων που μετατοπίστηκαν,
- τη σκοπιμότητα να περιληφθεί η μονάδα μεταφορών στον ορισμό του όρου «φορτίο»,
- τη διαθεσιμότητα ολοκληρωμένων ετήσιων επισκοπήσεων των δράσεων που έχουν συγχρηματοδοτηθεί,
- τη δυνατότητα εξασφάλισης συνέπειας μεταξύ του Προγράμματος, του σχεδίου δράσης για την εφοδιαστική και του ΔΕΔ-Μ, λαμβάνοντας τα ενδεικνυόμενα μέτρα για τον συντονισμό της κατανομής κοινοτικών κονδυλίων, ιδίως για τις θαλάσσιες αρτηρίες,
- τη δυνατότητα επιλεξιμότητας των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν σε τρίτη χώρα, εάν η δράση υλοποιείται από επιχειρήσεις κράτους μέλους,
- την ανάγκη να ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και των μικρομεσαίων επιχειρήσεών του, π.χ. με την κατάρτιση προγράμματος αφιερωμένου στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών,
- τη δυνατότητα επέκτασης του προγράμματος στις γειτονικές χώρες, και
- τη δυνατότητα περαιτέρω προσαρμογής του Προγράμματος στα νησιωτικά και αρχιπελαγικά κράτη μέλη.

*Άρθρο 15***Κατάργηση**

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 καταργείται με ισχύ από τις 14 Δεκεμβρίου 2006.

Οι συμβάσεις οι οποίες αφορούν δράσεις εντός του πλαισίου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1382/2003 διέπονται από τον εν λόγω κανονισμό έως τη λειτουργική και δημοσιονομική τους λήξη.

▼ B*Άρθρο 16***Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 14 Δεκεμβρίου 2006.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Όροι και προϋποθέσεις χρηματοδότησης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδαχή Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
1. Οροι χρηματοδότησης	α) η καταλυτική δράση πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	α) η δράση θαλάσσιων αρτηριών πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	α) η δράση στροφής των μεταφορών πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 36 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	α) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να επιτύχει τους στόχους της εντός 60 μηνών κατ' ανώτατο όριο, και να παραμείνει βιώσιμη μετά την εν λόγω περίοδο, όπως προβλέπεται σε ένα ρεαλιστικό επιχειρηματικό σχέδιο·	α) η δράση κοινής διδαχής πρέπει να οδηγήσει σε βελτίωση των εμπορικών δρομολογίων στην αγορά, ιδίως με την προώθηση ή/και διευκόλυνση της αποφυγής της κυκλοφορίας ή της στροφής των οδικών εμπορευματικών μεταφορών προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, μέσω της βελτίωσης της συνεργασίας και της διάδοσης της τεχνογνωσίας· η δράση πρέπει να είναι μέγιστης διάρκειας 24 μηνών·
	β) η καταλυτική δράση πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων, παρεχόμενης υποδομής ή προσφερόμενων υπηρεσιών·	β) η δράση θαλάσσιων αρτηριών πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη διαχειριστικής υποστήριξης, τεχνολογίας, μεθόδων, εξοπλισμού, προϊόντων, υποδομής ή προσφερόμενων υπηρεσιών· ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί επίσης στην υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση, στις απλουστευμένες διαδικασίες και επιθεωρήσεις, στην τήρηση των προτύπων ασφαλείας, στην ομαλή πρόσβαση στους λιμένες, στις αποτελεσματικές συνδέσεις με την ενδοχώρα	β) η δράση στροφής των μεταφορών δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών, σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·	β) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο, από άποψη ενσωμάτωσης της διακίνησης της παραγωγής στις μεταφορές·	β) η δράση κοινής διδαχής πρέπει να είναι καινοτόμος σε ευρωπαϊκό επίπεδο·

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδαχή (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
		και στις ευέλικτες και αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες·			
	γ) καταλυτική δράση αναμένεται να οδηγήσει σε πραγματική, υπολογίσιμη και βιώσιμη στροφή των μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές·	γ) η δράση θαλάσσιων αρτηριών αποβλέπει στην ενθάρρυνση δημιουργίας διατροπικών δρομολογίων πολύ μεγάλου όγκου και υψηλής συχνότητας για τις εμπορευματικές μεταφορές μέσω των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένων των μεικτών εμπορευματικών-επιβατικών υπηρεσιών, κατά περίπτωση, ή συνδυασμού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς όπου οι οδικές μεταφορές είναι όσο το δυνατόν βραχύτερες η δράση θα πρέπει να περιλαμβάνει κατά προτίμηση τις ολοκληρωμένες συνδέσεις με την ενδοχώρα, τις υπηρεσίες — εμπορευματικών μεταφορών, μέσω των σιδηροδρομικών και/ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών·	γ) για τη δράση στροφής πρέπει να προταθεί ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι της·	γ) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας αποβλέπει στο να ενθαρρύνεται μεγαλύτερη απόδοση των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στις ευρωπαϊκές αγορές χωρίς να εμποδίζεται η οικονομική ανάπτυξη και με ιδιαίτερη προσοχή στην τροποποίηση της παραγωγής ή/και των διεργασιών διανομής, για να επιτυγχάνονται μικρότερες αποστάσεις, υψηλότερα ποσοστά φόρτωσης, λιγότερες διαδρομές χωρίς φορτίο, μείωση των ροών αποβλήτων, μείωση του όγκου ή/και του βάρους ή οποιουδήποτε άλλου παράγοντα που οδηγεί σε μείωση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας, αλλά χωρίς να επηρεάζεται αρνητικά η συνολική παραγωγή ή το εργατικό δυναμικό·	γ) η δράση κοινής διδαχής δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών, ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·
	δ) η καταλυτική δράση πρέπει να προταθεί ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο θα επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·	δ) η δράση θαλάσσιων αρτηριών αναμένεται να οδηγήσει σε πραγματική, υπολογίσιμη και βιώσιμη στροφή των μεταφορών από τις οδικές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρότερων αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, υψηλότερη	δ) εφόσον η δράση στροφής των μεταφορών απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση επιχορήγησης, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις		δ) η δράση κοινής διδαχής προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια, με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδασχή Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
		της προβλεπόμενης αύξησης των εμπορευματικών μεταφορών·	επιλογή των σχετικών δρομολογίων.		
	ε) η καταλυτική δράση δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνο των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·	ε) η δράση θαλάσσιων αρτηριών προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·		δ) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας προτείνει ρεαλιστικό σχέδιο με συγκεκριμένα στάδια με το οποίο επιδιώκεται να επιτευχθούν οι στόχοι της και προσδιορίζονται οι ανάγκες όσον αφορά τον καθοδηγητικό ρόλο που θα ασκεί η Επιτροπή·	
	στ) εφόσον η καταλυτική δράση απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση επιχορήγησης, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων·	στ) η δράση θαλάσσιων αρτηριών δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνον των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·		ε) η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας δεν πρέπει να οδηγήσει σε στρέβλωση του ανταγωνισμού στις αντίστοιχες αγορές, ιδίως μεταξύ των τρόπων μεταφοράς που είναι εναλλακτικοί μόνο των οδικών μεταφορών ή σε κάθε τρόπο μεταφοράς, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον·	
		ζ) εφόσον η δράση θαλάσσιων αρτηριών απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση επιχορήγησης, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων·		στ) εφόσον η δράση αποφυγής της κυκλοφορίας απαιτεί στήριξη σε δρομολόγια τρίτων μερών που δεν συμμετέχουν στη σύμβαση επιχορήγησης, ο υποψήφιος υποβάλλει αποδεικτικά στοιχεία για τη διαφανή, αντικειμενική και χωρίς διακρίσεις επιλογή των σχετικών δρομολογίων·	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδαχή Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
2. Ένταση και πεδίο χρηματοδότησης	α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις περιορίζεται στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 20 % του συνολικού επιλέξιμου κόστους για τη δράση.	α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις θαλάσσιων αρτηριών περιορίζεται στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 20 % του συνολικού επιλέξιμου κόστους για τη δράση.	α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις στροφής των μεταφορών θα περιοριστεί στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 20 % του συνολικού επιλέξιμου κόστους για τη δράση.	α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας θα περιοριστεί στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης. Το επιλέξιμο κόστος που σχετίζεται με τη βοηθητική υποδομή δεν θα είναι μεγαλύτερο του 20 % του συνολικού επιλέξιμου κόστους για τη δράση.	α) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής διδαχής θα περιοριστεί στο 35 % κατ' ανώτατο όριο του συνολικού ύψους των δαπανών που είναι αναγκαίες για την επίτευξη των στόχων της δράσης και θα προκύψουν από αυτήν. Οι δαπάνες αυτές είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, στο βαθμό που συνδέεται άμεσα με την εκτέλεση της δράσης.
	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση. Η χρηματοδότηση του κόστους των κινητών στοιχείων ενεργητικού υπόκειται στην υποχρέωση να χρησιμοποιηθεί αυτό το ενεργητικό κατά τη διάρκεια της χρηματοδοτικής συνδρομής, κυρίως προς όφελος της δράσης, όπως ορίζεται από τη σύμβαση επιχορήγησης.	Οι δαπάνες που θα προκύψουν από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και εφεξής, στο πλαίσιο της διαδικασίας επιλογής είναι επιλέξιμες για κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή εφόσον εγκριθεί οριστικά η κοινοτική χρηματοδότηση.
				β) Η κοινοτική οικονομική βοήθεια σε δράσεις αποφυ-	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδασχή (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
				γής της κυκλοφορίας δεν πρέπει να χρησιμοποιείται για την υποστήριξη επιχειρήσεων ή παραγωγικών δραστηριοτήτων που δεν σχετίζονται άμεσα με τις μεταφορές ή τη διανομή.	
	β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί ιδίως συναρτήσει της ποιότητας της δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί ιδίως συναρτήσει της ποιότητας της δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	β) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή με βάση τα τονοχιλιόμετρα που θα στραφούν από τις οδικές μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε στροφή 500 τονοχιλιομέτρων οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί ιδίως συναρτήσει της ποιότητας της δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	γ) Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή ορίζεται αρχικά σε 2 ευρώ για κάθε 500 αποφευγόμενα τονοχιλιόμετρα ή 25 αποφευγόμενα οχηματοχιλιόμετρα τα οποία αποφεύγονται σε οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό το ενδεικτικό ποσό μπορεί να αναπροσαρμοσθεί ιδίως συναρτήσει της ποιότητας της δράσης ή των πραγματικά επιτυγχανόμενων ωφελημάτων για το περιβάλλον.	
	γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτι-	γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτι-	γ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτι-	δ) Σύμφωνα με τη διαδικασία η οποία αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφος 2, η Επιτροπή μπορεί να επανεξετάσει, με την περιοδικότητα που κρίνεται αναγκαία, τις εξελίξεις σχετικά με τα στοιχεία στα οποία βασίζεται ο υπολογισμός αυτός και να αναπροσαρμοσθεί αναλόγως, εφόσον χρειαστεί, το ποσό της κοινοτι-	

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδαχή (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
	κής χρηματοδοτικής συνδρομής.	κής χρηματοδοτικής συνδρομής.	κής χρηματοδοτικής συνδρομής.	κής χρηματοδοτικής συνδρομής.	
3. Μορφή και διάρκεια της σύμβασης επιχορήγησης	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για καταλυτικές δράσεις χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης, λόγω π.χ. ασυνήθιστης ύφεσης, για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις θαλάσσιων αρτηριών χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης, λόγω π.χ. ασυνήθιστης οικονομικής ύφεσης, για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις στροφής των μεταφορών χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 38 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης, λόγω π.χ. ασυνήθιστης οικονομικής ύφεσης, για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις αποφυγής της κυκλοφορίας χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 62 μήνες και η ελάχιστη 36 μήνες. Σε περίπτωση έκτακτων καθυστερήσεων υλοποίησης, λόγω π.χ. ασυνήθιστης οικονομικής ύφεσης, για τις οποίες δίνεται επαρκής αιτιολόγηση από τον δικαιούχο, μπορεί να παρασχεθεί έκτακτη παράταση 6 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή για δράσεις κοινής διδασχής χορηγείται βάσει συμβάσεων επιχορήγησης οι οποίες περιέχουν κατάλληλες διατάξεις σχετικά με τη διεύθυνση και την παρακολούθηση. Κατά κανόνα, η μέγιστη διάρκεια των εν λόγω συμβάσεων είναι 26 μήνες, η οποία μπορεί να παραταθεί κατόπιν αιτήματος του δικαιούχου, εντός του φακέλου του αρχικού προϋπολογισμού, για μία επιπλέον περίοδο 26 μηνών, εάν επιτευχθούν θετικά αποτελέσματα κατά τη διάρκεια των πρώτων 12 μηνών λειτουργίας.
	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 38 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 44 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 62 μηνών, ή σε εξαιρετικές περιπτώσεις πέραν των 68 μηνών.	Η κοινοτική χρηματοδοτική συνδρομή δεν ανανεώνεται πέραν της προβλεπόμενης μέγιστης περιόδου των 52 μηνών.
4. Κατώτατο όριο αξίας της σύμβασης	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά καταλυτική δράση είναι 30 εκατ. τονοχιλιόμετρα ή ισοδύναμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ή αποφυγής της κυκλοφορίας ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση θαλάσσιων αρτηριών είναι 200 εκατ. τονοχιλιόμετρα ή ισοδύναμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση στροφής των μεταφορών είναι 60 εκατ. τονοχιλιόμετρα ή ισοδύναμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης. Οι δράσεις στροφής των μεταφορών οι οποίες επιδιώκουν την υλοποίηση στροφής προς εσωτερικές πλωτές μεταφορές θα υπόκεινται σε ειδικό κατώ-	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση αποφυγής της κυκλοφορίας είναι 80 εκατ. τονοχιλιόμετρα ή 4 εκατ. οχηματοχιλιόμετρα εμπορευματικών μεταφορών που έχουν αποφευχθεί ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης.	Το ελάχιστο ενδεικτικό κατώτατο όριο επιχορήγησης ανά δράση κοινής διδασχής είναι 250 000 ευρώ.

Τύπος δράσης	A. Καταλυτική (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α)	B. Θαλάσσιες αρτηρίες (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Γ. Στροφή των μεταφορών (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ)	Δ. Αποφυγή της κυκλοφορίας (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	Ε. Κοινή διδασχή (Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε)
			τερο όριο των 13 εκατ. τονοχιλιομέτρων ή ισοδυνάμου όγκου επιτελούμενης μετατόπισης ανά έτος, προς εφαρμογή καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης επιχορήγησης·		
5. Διάδοση	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των καταλυτικών δράσεων πρέπει να διαδίδονται και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων θαλάσσιων αρτηριών πρέπει να διαδίδονται, και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Δεν προβλέπονται συγκεκριμένες δραστηριότητες διάδοσης για τις δράσεις στροφής.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων αποφυγής της κυκλοφορίας πρέπει να διαδίδονται και να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο διάδοσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.	Τα αποτελέσματα και οι μέθοδοι των δράσεων κοινής διδασχής πρέπει να διαδίδονται να ενθαρρύνεται η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, κατά τα προδιαγραφόμενα στο σχέδιο δράσης, για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού.

▼ M1
