

I

(EÜ asutamislepingu / Euratomi asutamislepingu kohaselt vastu võetud aktid, mille avaldamine on kohustuslik)

MÄÄRUSED

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS (EÜ) nr 923/2009,

16. september 2009,

millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1692/2006 teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 71 lõiget 1 ja artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ⁽¹⁾,

pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras ⁽²⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahetähtsuse võttes 22. juunist 2006 pealkirjaga „Liikumisevõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril” rõhutatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. juuli 2003. aasta määrusega (EÜ) nr 1382/2003 (mis käsitleb ühenduse finantsabi andmist kaubaveosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo programm)) ⁽³⁾ kehtestatud Marco Polo programmi

potentsiaali rahastamisallikana, mis võimaldab muude transpordiliikide kasutamise pakkuda alternatiivi liiklemisele ummistunud maanteedel. Seepärast on Marco Polo programm praeguse transpordipoliitika üks põhiline osa.

(2) Kui otsustavaid meetmeid ei võeta, kasvab maanteeveo kogumaht Euroopas 2013. aastaks rohkem kui 60 %. Selle tulemusena suureneks Euroopa Liidu rahvusvaheliste maanteevedude maht aastaks 2013 hinnanguliselt 20,5 miljardi tonnakilomeetri võrra aastas, mille negatiivseks tagajärjeks oleksid lisakulutused maantee infrastruktuurile, liiklusõnnetused, ummikud, kohalik ja ülemaailmne reostus, keskkonnakahjustus ning tarneahela ja logistika töökindlusetus.

(3) Kaubaveo mahu kasvuga toimetulekuks tuleb praegusest rohkem kasutada lähimerevedu ning raudtee- ja siseveetransporti ning toetada transpordi- ja logistikasektori edasise kaalukaid algatusi, sealhulgas siseveesadamaid ja teisi platvorme, mis edendaksid transpordiliikide ühitamist, uusi lähenemisviise ja kõigi transpordiliikide ja nende haldamise tehnilisi uuendusi.

(4) Euroopa Liidu eesmärgiks on tugevdada keskkonnasõbralikke transpordiliike olenemata sellest, kas see eesmärk toob konkreetselt kaasa maanteekaubaveo ümbersuunamise muudele transpordiliikidele või maanteekaubaveo vältimise.

(5) Kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1692/2006 ⁽⁴⁾ pidi komisjon Marco Polo II programmi (edaspidi „programm”) hindama ja esitama vajaduse korral ettepanekud kõnealuse programmi kohandamiseks.

⁽¹⁾ 24. märtsi 2009. aasta aramus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata).

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi 23. aprilli 2009. aasta aramus (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 27. juuli 2009. aasta otsus.

⁽³⁾ ELT L 196, 2.8.2003, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 328, 24.11.2006, lk 1.

- (6) Marco Polo programmi tulemuste välishinnangus jõuti järeldusele, et kõnealune programm ei saavuta ümbersuunamise eesmärke, ning anti teatud soovitusi programmide tõhustamiseks.
- (7) Komisjon on analüüsinud välishinnangus pakutud meetmete ja muude programmi tõhustamise meetmete mõju. Kõnealune analüüs tõi ilmsiks vajaduse määruse (EÜ) nr 1692/2006 muutmiseks, et hõlbustada mikro- ja väikeettevõtjate osalemist, madaldada meetmete abikõlblikkuse künniseid, suurendada rahastamise määra ja lihtsustada programmi rakendus- ja haldusmenetlusi.
- (8) Mikro- ja väikeettevõtjate osalemist programmis tuleks suurendada, võimaldades toetust taotleda ka üksikettevõtjatel ja madaldades abikõlblikkuse künnist siseveetranspordi ettevõtjate esitatud taotluste puhul.
- (9) Rahastamisaotluste abikõlblikkuse künniseid tuleks madaldada ja väljendada aastas ümber suunatud tonnkilomeetrites, v.a ühise õppe meetmete puhul. Kõnealused künnised tuleks arvutada lisas osutatud meetmete kogu rakendamisaja kohta ilma iga-aastast täitmismäära kehtestamata. Liikluse vältimise meetmete puhul ei peaks enam olema edasist vajadust erikünnise kohaldamiseks ning sellist liiki meetmete, katalüsaatormeetmete ja mere-magistraalimeetmete jaoks tuleks kehtestada meetme minimaalne kestus.
- (10) Rahastamise määra tuleks suurendada, võttes kasutusele „veose” määratluse, et ümbersuunamise arvutamisel saaks arvesse võtta ka veokeid, ja võimaldades meetmete maksimaalset kestust erandkorras pikendada, kui meetme algus on viibinud. Rahastamise määra ajakohastamist ühelt eurolt kahele eurole vastavalt määruse (EÜ) nr 1692/2006 I lisas sätestatud menetlusele tuleks kajastada kõnealuse lisa muudetud tekstis.
- (11) Programmi rakendamise lihtsustamiseks tuleks tunnistada kehtetuks määruse (EÜ) nr 1692/2006 II lisa lisainfrastruktuuri rahastamistingimuste kohta. Samuti tuleks tühistada toetatavate meetmete iga-aastase väljavalimise komiteemenetlus.
- (12) Tuleks põhjalikumalt välja töötada seos programmi ja meremagistraalide raamistikku kehtestava üleeuroopalise

transpordivõrgu (edaspidi „TEN-T”) vahel ning keskkonnakaalutlusi tuleks laiendada nii, et need hõlmaks kõiki meetmetega seotud väliskulusid.

- (13) Seepärast tuleks määrust (EÜ) nr 1692/2006 vastavalt muuta.
- (14) Käesolevas määruses sätestatud meetmete võimalikult otstarbekaks ja kiireks kohaldamiseks peaks käesolev määrus pärast selle vastuvõtmist jõustuma niipea kui võimalik,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrust (EÜ) nr 1692/2006 muudetakse järgmiselt.

1) Artiklisse 2 lisatakse järgmine punkt:

„p) „veos” on maanteelt ümbersuunatud tonnkilomeetri arvutamisel kasutatav näitaja, mis hõlmab transporditavat kaupa ja mitmeliigilist transpordiüksust koos maanteeõidukiga, sealhulgas tühjad mitmeliigilised transpordiüksused ja tühjad maanteeõidukid, juhul kui need on maanteelt ümber suunatud.”

2) Artikli 4 lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Meetmed esitavad liikmesriikides või vastavalt artikli 3 lõigetele 3 ja 4 osalevates riikides asuvad ettevõtjad või konsortsiumid.”

3) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt b asendatakse järgmisega:

„b) meremagistraalide meetmed: Euroopa Liidus peavad kõnealused meetmed olema kooskõlas prioriteetse meremagistraalide meetmega, mille määratlemisel on lähtutud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 1996. aasta otsusest nr 1692/96/EÜ üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate ühenduse suuniste kohta (*);

(*) EÜT L 228, 9.9.1996, lk 1.”;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Rahastamise eritingimused ja muud nõuded erinevate meetmete kohta on sätestatud lisas.”

arvatud nende mõju negatiivsete keskkonnamõjude vähendamisele, mida on põhjustanud merelühisõidud, raudtee ja siseveeteede transport. Erilist tähelepanu pööratakse meetmetele, mis lähevad kaugemale õiguslikult siduvatest keskkonnanõuetest;

4) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 7

Riigiabi

Programmiga hõlmatud meetmetele ühenduse finantsabi andmine ei välista neile meetmetele riigiabi andmist riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil, kui kõnealune abi on kooskõlas asutamislepingus sätestatud riigiabi andmise korraga ning jääb iga konkreetset liiki meetme puhul lisas sätestatud kumulatiivpiiridesse.”

e) meetmete igakülgset säästvust.

Komisjon võtab pärast artiklis 10 osutatud komitee teavitamist vastu otsuse finantsabi andmise kohta.

Komisjon teatab oma otsusest abisaajatele.”

5) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Meetmete esitamine

Meetmed esitatakse komisjonile vastavalt artiklile 6 välja antud üksikasjalike eeskirjade kohaselt. Esitatakse kõik andmed, mida komisjon vajab valiku tegemiseks kooskõlas artiklis 9 sätestatud kriteeriumidega.

Vajadusel pakub komisjon taotlejatele abi, et taotlemist lihtsustada, näiteks veebipõhise kasutajatoe kaudu.”

7) Artiklit 14 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjon esitab Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele teatise Marco Polo programmide tulemuste kohta aastatel 2003–2010. Komisjon esitab kõnealuse teatise enne, kui ta töötab välja ettepaneku kolmanda Marco Polo programmi kohta, ja võtab nimetatud ettepaneku väljatöötamisel arvesse teatises esitatud märkusi.”;

6) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Meetmete valimine finantsabi andmiseks

Esitatud meetmeid hindab komisjon. Programmi raames finantsabi andmiseks meetmeid valides võtab komisjon arvesse järgmist:

a) artiklis 1 nimetatud eesmärgid;

b) lisa asjaomases veerus sätestatud tingimusi;

c) meetmete mõju maanteeummikute vähendamisele;

d) meetmete suhtelist keskkonnamõju ja meetmete suhtelist mõju seoses väliskulude vähendamise, kaasa

b) lisatakse järgmine lõige:

„2 a. Lõikes 2 osutatud teatises käsitletakse eelkõige järgmist:

— käesoleva määruse mõju, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. septembri 2009. aasta määrusega (EÜ) nr 923/2009 (millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1692/2006 teise Marco Polo programmi loomise kohta, et anda ühenduse finantsabi kauba-veosüsteemi keskkonnakaitsemeetmete tõhustamiseks (Marco Polo II)) (*);

— kogemusi programmi haldamisega Konkurentsivõime ja Uuendustegevuse Täitevasutuse kaudu;

— vajadust teha rahastamise tingimuste määramisel vahet erinevate transpordiliikide vahel, võttes aluseks turvalisuse, keskkonnategevuse tulemuslikkuse ja energiatõhususe;

- liikluse vältimise meetmete tõhusust;
 - vajadust luua nõudlusel põhinev tehniline tugi taotluste esitamiseks, võttes arvesse transpordivaldkonna väike- ja mikroettevõtjate vajadusi;
 - majanduslanguse tunnustamist erakorralise põhjusena meetmete kestuse pikendamisel;
 - tootepõhiste meetmete abikõlblikkuse künniste langetamist;
 - võimalust kavandatavate meetmete minimaalsete soovituslike toetuskünniste esitamiseks lisaks ümbersuunatud tonnakilomeetritele ka energiatõhususe ja keskkonnakasu seisukohalt;
 - transpordiüksuse mõiste „veos” määratlusse kaasamise asjakohasust;
 - täielike iga-aastaste ülevaadete kättesaadavust kaasrastatud meetmete kohta;
 - võimalust tagada programmi, logistika tegevuskava ja üleeuroopalise transpordivõrgu kokkukuuluvus ning rakendada selleks asjakohaseid meetmeid, koordineerimaks ühenduse vahendite kasutamist, eriti meremagistraalide tarbeks;
 - võimalust muuta abikõlblikuks kolmandas riigis kantud kulud, kui need on kandnud mõne liikmesriigi ettevõtjad;
 - vajadust võtta arvesse siseveeteede valdkonna ning selle valdkonna väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjate iseärasusi, näiteks eraldi programmiga siseveeteede valdkonna tarbeks;
 - võimalust laiendada programmi naaberriikidesse; ja
 - võimalust jätkata programmi sobitamist saartel ja saarestikel paiknevate liikmesriikide vajadustega.
- (*) ELT L 266, 9.10.2009, lk 1.”;
- 8) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:
- „Artikkel 15*
- Kehtetuks tunnistamine**
- Määrus (EÜ) nr 1382/2003 tunnistatakse kehtetuks alates 14. detsembrist 2006.
- Määruse (EÜ) nr 1382/2003 raames läbi viidavate meetmetega seotud lepingute täitmine jätkub vastavalt kõnealusele määrusele kuni nende tegevusliku ja rahalise lõpetamiseni.”
- 9) Määruse (EÜ) nr 1692/2006 I lisa asendatakse käesoleva määruse lisas esitatud tekstiga.
- 10) Määruse (EÜ) nr 1692/2006 II lisa jäetakse välja.
- Artikkel 2*
- Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Strasbourg, 16. september 2009

Euroopa Parlamendi nimel
eesistuja
J. BUZEK

Nõukogu nimel
eesistuja
C. MALMSTRÖM

Rahastamistingimused ja -nõuded vastavalt artikli 5 lõikele 2

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
1. Rahastamistingimused	a) Katalüsaatormeetme eesmärgid saavutatakse kuni 60-kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline.	a) Meremagistraalide meetme eesmärgid saavutatakse kuni 60-kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline.	a) Ümbersuunamismmeetme eesmärgid saavutatakse kuni 36-kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline.	a) Liikluse vältimise meetme eesmärgid saavutatakse kuni 60-kuulise ajavahemiku jooksul ning realistlikus äriplaanis prognoositakse, et meede on ka pärast selle lõppu elujõuline.	a) Meede toob kaasa kaubanduslike teenuste paranemise turul, eelkõige soodustab ja/või lihtsustab see koostöö parandamise ning oskusteabe vahetamise kaudu maanteetranspordi vältimist või selle ümbersuunamist maanteedelt lähimereveole, raudteele ja siseveeteedele; meede vältab kuni 24 kuud.
	b) Katalüsaatormeede on logistika, tehnoloogia, meetodite, seadmete, toodete, infrastruktuuri või teenuste poolest Euroopa tasandil uuenduslik.	b) Meremagistraalide meede on logistika, tehnoloogia, meetodite, seadmete, toodete, infrastruktuuri või teenuste poolest Euroopa tasandil uuenduslik; arvesse võetakse ka teenuse head kvaliteeti, lihtsustatud protseduure ja inspekteerimisi, vastavust ohutus- ja turvastandarditele, head juurdepääsu sadamatele, tõhusaid tagamaaühendusi ning paindlikke ja tõhusaid sadamateenuseid.	b) Ümbersuunamismmeede ei too asjaomastel turgudel eelkõige erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoonutusi, mille ulatus kahjustaks ühist huvi.	b) Liikluse vältimise meede on tootmislogistika ja transpordilogistika ühendamise poolest Euroopa tasandil uuenduslik.	b) Meede on Euroopa tasandil uuenduslik.

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
	c) Eeldatakse, et katalüsaator-meede toob kaasa kaubaveo tegeliku, mõõdetava ja jätkusuutliku ümbersuunamise maanteelt lähimereveole, raudteele ja siseveeteedele.	c) Meremagistraalide meetme eesmärk on suuremahulise ja suure sagedusega, mitut kaubaveoliiki ühendava lähimereveoteenuse soodustamine, sh võimaluse korral kombineeritud kauba- ja reisijateveo teenused või kombinatsioon lähimereveoteenustest ja muudest transpordiliikidest, mille puhul maanteeveod on võimalikult lühikesed; meede peaks eelistatavalt sisaldama kombineeritud raudtee ja/või siseveeteede kaudu toimuvaid tagamaa kaubaveoteenuseid.	c) Ümbersuunamise meetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid.	c) Liikluse vältimise meetme eesmärk on soodustada rahvusvahelise kaubaveo suuremat tõhusust Euroopa turgudel, keskendudes majanduskasvu takistamata tootmis- ja/või turustamisprotsesside muutmisele, et saavutada lühemad vahemaad, kõrgemad laadimistegurid, vähem tühisõite, mahu ja/või kaalu vähenemine või muud tulemused, mis vähendavad oluliselt maanteetransporti, kuid mis ei avalda negatiivset mõju toodangu kvaliteedile või tööjõule.	c) Ühise õppe meede ei too asjaomastel turgudel erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoontusi, mille ulatus kahjustaks ühist huvi.
	d) Katalüsaatormeetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni juhtimisabi järele.	d) Eeldatakse, et meremagistraalide meede toob kaasa kaubaveo tegeliku, mõõdetava ja jätkusuutliku ümbersuunamise maanteelt lähimereveole, siseveeteedele või raudteele; sellise ümbersuunamise maht peaks suurenema kiiremini kui prognoositav maanteekaubavedu.	d) Kui ümbersuunamismeede nõuab toetuslepingu kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.		d) Ühise õppemeetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni juhtimisabi järele.
	e) Katalüsaatormeede ei too asjaomastel turgudel erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoontusi, mille ulatus kahjustaks ühist huvi.	e) Meremagistraalide meetmete kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni juhtimisabi järele.		d) Liikluse vältimise meetme kohta esitatakse realistlik plaan, milles sätestatakse selle eesmärkide saavutamise konkreetsed etapid ning näidatakse ära vajadus komisjoni juhtimisabi järele.	

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
	f) Kui katalüsaatormeede nõuab toetuslepingu kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.	f) Meremagistraalide meede ei too asjaomastel turgudel erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoonusi, mille ulatus kahjustaks ühist huvi.		e) Liikluse vältimise meede ei too asjaomastel turgudel erinevate alternatiivsete transpordiliikide ja maanteetranspordi vahel või üksikute transpordiliikide piires kaasa konkurentsimoonusi, mille ulatus kahjustaks ühist huvi.	
		g) Kui meremagistraalide meede nõuab toetuslepingu kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.		f) Kui liikluse vältimise meede nõuab toetuslepingu kolmandate isikute teenete kasutamist, esitab taotleja tõendid, et asjaomased teenused on valitud läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil.	
2. Rahastamise määr ja ulatus	a) Ühenduse finantsabi katalüsaatormeetmetele on maksimaalselt 35 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealuste kulutuste katteks võib taotleda ühenduse finantsabi selles osas, mis on otseselt seotud meetme rakendamisega. Lisainfrastruktuuriga seotud abikõlblikud kulud ei ületa 20 % meetme abikõlblike kulude kogusummast.	a) Ühenduse finantsabi meremagistraalide meetmetele on maksimaalselt 35 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealuste kulutuste katteks võib taotleda ühenduse finantsabi selles osas, mis on otseselt seotud meetme rakendamisega. Lisainfrastruktuuriga seotud abikõlblikud kulud ei ületa 20 % meetme abikõlblike kulude kogusummast.	a) Ühenduse finantsabi ümbersuunamismetmetele on maksimaalselt 35 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealuste kulutuste katteks võib taotleda ühenduse finantsabi selles osas, mis on otseselt seotud meetme rakendamisega. Lisainfrastruktuuriga seotud abikõlblikud kulud ei ületa 20 % meetme abikõlblike kulude kogusummast.	a) Ühenduse finantsabi liikluse vältimise meetmetele on maksimaalselt 35 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealuste kulutuste katteks võib taotleda ühenduse finantsabi selles osas, mis on otseselt seotud meetme rakendamisega. Lisainfrastruktuuriga seotud abikõlblikud kulud ei ületa 20 % meetme abikõlblike kulude kogusummast.	a) Ühenduse finantsabi ühise õppe meetmetele on maksimaalselt 50 % kogukulutustest, mis on vajalikud meetme eesmärkide saavutamiseks ning tehakse meetme tulemusena. Kõnealuste kulutuste katteks võib taotleda ühenduse finantsabi selles osas, mis on otseselt seotud meetme rakendamisega.

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutuste katteks saab taotleda ühenduse finantsabi, tingimusel, et ühendusepoolne rahastamine kiidetakse lõplikult heaks. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peajasjalikult meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutuste katteks saab taotleda ühenduse finantsabi, tingimusel, et ühendusepoolne rahastamine kiidetakse lõplikult heaks. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peajasjalikult meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutuste katteks saab taotleda ühenduse finantsabi, tingimusel, et ühendusepoolne rahastamine kiidetakse lõplikult heaks. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peajasjalikult meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutuste katteks saab taotleda ühenduse finantsabi, kui ühendusepoolne rahastamine kiidetakse lõplikult heaks. Vallasvara maksumuse osalise katmise tingimuseks on kohustus kasutada kõnealust vara abi andmise ajal peajasjalikult meetme huvides, nagu see on toetuslepingus määratletud.	Valikumenetluses sätestatud taotluse esitamise kuupäeval või pärast seda tehtud kulutuste katteks saab taotleda ühenduse finantsabi, tingimusel, et ühendusepoolne rahastamine kiidetakse lõplikult heaks.
				b) Ühenduse finantsabi liikluse vältimise meetmetele ei tohi kasutada sellise äri- või tootmistegevuse toetamiseks, millel puudub otsene seos transpordi või turustamisega.	
	b) Ühenduse finantsabi, mille komisjon määrab kindlaks tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lähimereveole, raudteele ja siseveeteedele, on algselt kaks eurot ümbersuunatud maanteeveoste 500 tonnkilomeetri kohta. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt meetme kvaliteedile või tegelikule keskkonnakasule.	b) Ühenduse finantsabi, mille komisjon määrab kindlaks tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lähimereveole, raudteele ja siseveeteedele, on algselt kaks eurot ümbersuunatud maanteeveoste 500 tonnkilomeetri kohta. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt meetme kvaliteedile või tegelikule keskkonnakasule.	b) Ühenduse finantsabi, mille komisjon määrab kindlaks tonnkilomeetrite alusel, mis suunatakse ümber maanteelt lähimereveole, raudteele ja siseveeteedele, on algselt kaks eurot ümbersuunatud maanteeveoste 500 tonnkilomeetri kohta. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt meetme kvaliteedile või tegelikule keskkonnakasule.	c) Ühenduse finantsabi on algselt kaks eurot 500 tonnkilomeetri või 25 veokilomeetri vältimise eest. Seda soovituslikku summat võib kohandada, eelkõige vastavalt meetme kvaliteedile või tegelikule keskkonnakasule.	

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
	c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajaduse korral aeg-ajalt üle vaadata arengusuunad, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajaduse korral aeg-ajalt üle vaadata arengusuunad, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajaduse korral aeg-ajalt üle vaadata arengusuunad, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	c) Komisjon võib artikli 10 lõikes 2 sätestatud korras vajaduse korral aeg-ajalt üle vaadata arengusuunad, mis seonduvad kõnealuse arvutuse aluseks olevate asjaoludega, ning kui vaja, ühenduse finantsabi suurust vastavalt muuta.	
3. Toetuslepingu vorm ja kestus	Ühenduse finantsabi katalüsaator-meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Üldiselt kestavad kõnealused lepingud maksimaalselt 62 ja minimaalselt 36 kuud. Lepingu rakendamise erakorraliste, näiteks erandlikust majanduslangusest tingitud viivituste puhul, mida toetusesaaja piisavalt põhjendab, võib lepingut erandkorras pikendada 6 kuu võrra.	Ühenduse finantsabi meremagistraalide meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Üldiselt kestavad kõnealused lepingud maksimaalselt 62 ja minimaalselt 36 kuud. Lepingu rakendamise erakorraliste, näiteks erandlikust majanduslangusest tingitud viivituste puhul, mida toetusesaaja piisavalt põhjendab, võib lepingut erandkorras pikendada 6 kuu võrra.	Ühenduse finantsabi ümbersuunamise meetmetele antakse toetuslepingute alusel. Üldiselt kestavad kõnealused lepingud maksimaalselt 38 kuud. Lepingu rakendamise erakorraliste, näiteks erandlikust majanduslangusest tingitud viivituste puhul, mida toetusesaaja piisavalt põhjendab, võib lepingut erandkorras pikendada 6 kuu võrra.	Ühenduse finantsabi liikluse vältimise meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Üldiselt kestavad kõnealused lepingud maksimaalselt 62 ja minimaalselt 36 kuud. Lepingu rakendamise erakorraliste, näiteks erandlikust majanduslangusest tingitud viivituste puhul, mida toetusesaaja piisavalt põhjendab, võib lepingut erandkorras pikendada 6 kuu võrra.	Ühenduse finantsabi ühistele õppe-meetmetele antakse toetuslepingute alusel, mis sisaldavad nõuetekohaseid sätteid juhtimise ja järelevalve kohta. Üldiselt ei ületa nende lepingute kestus 26 kuud, mida võib esialgse eelarve piires toetusesaaja taotlusel pikendada veel 26 kuu võrra, kui esimese 12 tegevuskuu jooksul on saavutatud positiivseid tulemusi.
	Pärast ettenähtud 62-kuulise (erandjuhul 68-kuulise) maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.	Pärast ettenähtud 62-kuulise (erandjuhul 68-kuulise) maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.	Pärast ettenähtud 38-kuulise (erandjuhul 44-kuulise) maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.	Pärast ettenähtud 62-kuulise (erandjuhul 68-kuulise) maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.	Pärast ettenähtud 52-kuulise maksimumperioodi lõppu ei tohi ühenduse finantsabi pikendada.

Meetme tüüp	A. Katalüsaator Artikli 5 lõike 1 punkt a	B. Meremagistraalid Artikli 5 lõike 1 punkt b	C. Ümbersuunamine Artikli 5 lõike 1 punkt c	D. Liikluse vältimine Artikli 5 lõike 1 punkt d	E. Ühine õpe Artikli 5 lõike 1 punkt e
4. Lepingu väärtuskünnis	Minimaalne soovituslik toetuskünnis katalüsaatormeetme kohta on aastas 30 miljonit ümbersuunatud või välditud tonnkilomeetrit või selle mahuekvivalent, mida rakendatakse kogu toetuslepingu kehtivusaja jooksul.	Minimaalne soovituslik toetuskünnis meremagistraalide meetme kohta on aastas 200 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või selle mahuekvivalent, mida rakendatakse kogu toetuslepingu kehtivusaja jooksul.	Minimaalne soovituslik toetuskünnis ümbersuunamise meetme kohta on aastas 60 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või selle mahuekvivalent, mida rakendatakse kogu toetuslepingu kehtivusaja jooksul. Meetmete suhtes, mille eesmärk on suunata transporti ümber siseveeteedele, kohaldatakse erikünnist, mis on 13 miljonit ümbersuunatud tonnkilomeetrit või selle mahuekvivalent, mida rakendatakse kogu toetuslepingu kehtivusaja jooksul.	Minimaalne soovituslik toetuskünnis liikluse vältimise meetme kohta on aastas 80 miljonit välditud tonnkilomeetrit või 4 miljonit veokilomeetrit, mida rakendatakse kogu toetuslepingu kehtivusaja jooksul.	Minimaalne soovituslik toetuskünnis on 250 000 eurot ühise õppe meetme kohta.
5. Levitamine	Katalüsaatormeetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist toetatakse vastavalt levitamiskavale, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.	Meremagistraalide meetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist toetatakse vastavalt levitamiskavale, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.	Erimeetmeid ümbersuunamise meetmete levitamiseks pole ette nähtud.	Liikluse vältimise meetme tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist toetatakse vastavalt levitamiskavale, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.	Ühise õppe meetmete tulemusi ja meetodeid levitatakse ning parimate tavade vahetamist toetatakse vastavalt levitamiskavale, et aidata saavutada käesoleva määruse eesmärgi.