

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

VERORDENING (EG) Nr. 1692/2006 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 24 oktober 2006

tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren („Marco Polo II”) en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1382/2003

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, en artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽²⁾,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) In het Witboek van de Commissie van september 2001 over het gemeenschappelijke vervoersbeleid wordt de ontwikkeling van intermodaliteit nadrukkelijk genoemd als een praktisch en doeltreffend middel om tot een evenwichtig vervoerssysteem te komen. Niet alleen de ontwikkeling van snelwegen op zee („motorways of the sea”), geïntegreerde intermodale maritieme vervoersopties van hoge kwaliteit, maar ook een intensivering van het spoorvervoer en de binnenvaart worden voorgesteld als kern-elementen van deze strategie. Op zijn bijeenkomst in Göteborg op 15 en 16 juni 2001 heeft de Europese Raad verklaard dat een verschuiving in het evenwicht tussen de vervoersmodaliteiten een centrale doelstelling is in de strategie voor duurzame ontwikkeling. Voorts heeft de Europese Raad op zijn bijeenkomst op 15 en 16 maart 2002 in Barcelona de noodzaak benadrukt de congestie op de verkeersknelpunten in verschillende regio's terug te dringen; daarbij werden met name de Alpen, de Pyreneeën en de Oostzee genoemd, hetgeen erop wijst dat de maritieme verbindingen die worden verzorgd door snelwegen op zee, als een integrerend en belangrijk onderdeel worden gezien van het trans-Europese vervoersnetwerk. Een door de markt gestuurd financieringsprogramma is een centraal

instrument voor de verdere ontwikkeling van intermodaliteit en dient met name het opzetten van snelwegen op zee, waarbij onder meer gezorgd wordt voor de bevordering van de economische, sociale en territoriale cohesie, en van het spoorvervoer en de binnenvaart te ondersteunen.

(2) Wanneer geen afdoende actie wordt ondernomen, zal het totale goederenvervoer over de weg in Europa tot 2013 met ongeveer 60 % toenemen. Dit komt overeen met een groei van het internationale goederenvervoer over de weg van naar schatting 20,5 miljard tonkilometer per jaar voor de periode 2007-2013 in de 25 lidstaten van de Europese Unie, met alle negatieve gevolgen van dien, zoals bijkomende kosten voor de wegeninfrastructuur, ongevallen, congestie, plaatselijke en wereldwijde verontreiniging, betrouwbaarheid van de voorzieningsketen en de logistieke processen en milieuschade.

(3) Om deze groei van het goederenvervoer over de weg het hoofd te kunnen bieden, moet nog meer dan nu het geval is gebruik worden gemaakt van de korte vaart („short sea shipping”), het spoorvervoer en de binnenvaart en moeten verdere krachtige initiatieven vanuit de vervoers- en logistieke sector, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van technische innovaties voor rollend materieel, worden gestimuleerd om de congestie op de wegen terug te dringen.

(4) Het bij Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoerssysteem te verbeteren (het „Marco Polo-programma”) ⁽³⁾ ingestelde programma dient bijgevolg te worden versterkt met nieuwe acties die gericht zijn op een daadwerkelijke vermindering van het internationale wegvervoer. Daarom stelt de Commissie een krachtiger programma voor, hierna het „Marco Polo II-programma” of „het programma” genoemd, om een impuls te geven aan intermodaliteit, de congestie op de wegen terug te dringen en de milieuprestatie van het goederenvervoerssysteem binnen de Gemeenschap te verbeteren. Om dit doel te bereiken dient het programma

⁽¹⁾ PB C 234 van 22.9.2005, blz. 19.

⁽²⁾ Advies van het Europees Parlement van 17 mei 2006 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 12 oktober 2006.

⁽³⁾ PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 788/2004 (PB L 138 van 30.4.2004, blz. 17).

- acties in de sectoren goederenvervoer en logistiek en andere relevante markten te ondersteunen, waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van KMO's/MKB's. Op zijn minst moet het helpen om de verwachte totale toename van het internationale goederenvervoer over de weg, en bij voorkeur een nog groter volume, te verleggen naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart of een combinatie van vervoersmodaliteiten waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is. Het Marco Polo-programma vastgesteld door Verordening (EG) nr. 1382/2003 dient daarom te worden vervangen.
- (5) Het Marco Polo II-programma wordt gekenmerkt door verschillende actietypes die moeten bijdragen tot een meetbare en duurzame „modal shift” en betere samenwerking binnen de intermodale markt. Verder dienen de acties onder het Marco Polo II-programma ook bij te dragen tot een daadwerkelijke vermindering van het internationale goederenvervoer over de weg.
- (6) De acties die in het kader van het Marco Polo II-programma zullen worden gefinancierd, moeten een internationale geografische reikwijdte hebben. Om recht te doen aan de Europese dimensie van de acties moet een project worden ingediend door een consortium van ondernemingen die gevestigd zijn in verschillende landen en samen een actie voorstellen. Publiekrechtelijke lichamen dienen deel te kunnen uitmaken van een dergelijk consortium wanneer zij, overeenkomstig hun nationale wetgeving, participeren in economische activiteiten.
- (7) Indieners moeten nieuwe of eventueel reeds bestaande projecten kunnen indienen die zo goed mogelijk inspelen op de huidige behoeften van de markt. Het indienen van geschikte projecten, met name die waarbij rekening wordt gehouden met de behoeften van KMO's/MKB's, mag dan ook niet ontmoedigd worden door een al te stringente definitie van in aanmerking komende acties.
- (8) Er kunnen zich gevallen voordoen waarbij de ontwikkeling van een bestaande dienst ten minste even grote baten oplevert in termen van extra „modal shift”, kwaliteit, milieuvriendelijkheid en uitvoerbaarheid als het starten van een nieuwe dienst waarmee aanzienlijke uitgaven gemoeid zijn.
- (9) Met het oog op transparantie, objectiviteit en duidelijke afbakening, dient de steun voor het starten van „modal shift”-acties bijvoorbeeld gebaseerd te zijn op de kostenbesparingen voor de samenleving, dankzij het feit dat gebruikgemaakt wordt van de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of een combinatie van vervoerswijzen, in plaats van alleen het wegvervoer. Daarom dient deze verordening te voorzien in een indicatief bedrag per overgehevelde tonkilometer goederenvervoer over de weg.
- (10) Het moet mogelijk zijn om de financiële Gemeenschapsbijdrage die gebaseerd is op het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, of op het aantal tonkilometers of voertuigkilometers van vrachtvervoer over de weg dat wordt vermeden, aan te passen, teneinde zeer kwalitatieve projecten of projecten die een werkelijk milieuvoordeel opleveren, te kunnen belonen.
- (11) Bij de toekenning van financiering dient tevens extra aandacht te worden besteed aan kwetsbare en grootstedelijke gebieden binnen het geografische bereik van het programma.
- (12) De resultaten van alle acties van het programma moeten in voldoende mate worden verspreid om publiciteit, transparantie en de uitwisseling van goede werkwijzen („best practices”) te bewerkstelligen.
- (13) Tijdens de selectieprocedure en gedurende de looptijd van acties moet ervoor worden gezorgd dat de geselecteerde acties werkelijk bijdragen tot het gemeenschappelijke vervoersbeleid en niet leiden tot onaantvaardbare concurrentievervalsing die strijdig is met het gemeenschappelijke belang. Derhalve moet de Commissie de tenuitvoerlegging van beide programma's evalueren. Uiterlijk op 30 juni 2007 moet zij voor de periode 2003-2006 een evaluatierapport over de resultaten van het Marco Polo-programma voorleggen.
- (14) De acties mogen geen zodanige distorsies van de mededinging veroorzaken, met name tussen andere vervoerswijzen dan het wegvervoer of binnen elke alternatieve vervoerswijze, dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad. Speciale aandacht moet worden besteed aan het vermijden van dergelijke distorsies, zodat de acties bijdragen tot het overhevelen van goederenvervoer over de weg naar alternatieve vervoerswijzen eerder dan het onttrekken van goederen aan een bestaande spoorvervoers-, kortevaart- of binnenvaartdienst.
- (15) Aangezien de doelstelling van het Marco Polo II-programma niet in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de werkingssfeer van het programma, beter door de Gemeenschap kan worden gerealiseerd, kan de Gemeenschap overeenkomstig het subsidiariteitsbeginsel van artikel 5 van het Verdrag maatregelen vaststellen. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen nodig is om die doelstelling te bereiken.
- (16) De voor de uitvoering van deze verordening vereiste maatregelen worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽¹⁾.
- (17) Bij deze verordening worden de financiële middelen voor de gehele looptijd van het programma vastgesteld die overeenkomstig punt 37 van het Interinstitutioneel Akkoord van 17 mei 2006 tussen het Europees Parlement, de Raad en de Commissie over de begrotingsdiscipline en een goed financieel beheer ⁽²⁾ in de loop van de jaarlijkse begrotingsprocedure het belangrijkste referentiepunt voor de begrotingsautoriteit zijn.

(1) PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23. Besluit laatstelijk gewijzigd bij Besluit 2006/512/EG (PB L 200 van 22.7.2006, blz. 11).

(2) PB C 139 van 14.6.2006, blz. 1.

- (18) Om de continuïteit en transparantie van het Marco Polo-programma te waarborgen, dienen overgangsbepalingen te worden vastgesteld inzake contracten en de selectieprocedure,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt een financieringsinstrument in (hierna „het Marco Polo II-programma” of „het programma” genoemd) voor acties ter vermindering van de congestie op de wegen, ter verbetering van de milieuprestaties van het vervoerssysteem en ter versterking van het intermodale vervoer, teneinde aldus bij te dragen aan een efficiënt en duurzaam vervoerssysteem dat voor de Europese Unie een toegevoegde waarde oplevert en geen negatieve gevolgen heeft voor de economische, sociale of territoriale cohesie. Het programma loopt van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2013 en is erop gericht tegen het einde van de looptijd een „modal shift” te realiseren van een aanzienlijk deel van de verwachte jaarlijkse totale toename van het internationale goederenvervoer over de weg, uitgedrukt in tonkilometer, naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij de trajecten over de weg zo kort mogelijk zijn.

Artikel 2

Definities

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a) „actie”: project dat wordt uitgevoerd door ondernemingen en bijdraagt aan de vermindering van de congestie in het goederenvervoer over de weg en/of aan de verbetering van milieuprestaties van het vervoerssysteem op het grondgebied van de lidstaten of deelnemende landen; katalysatoracties, „modal shift”-acties en gemeenschappelijke leeracties kunnen verschillende gecoördineerde projecten omvatten;
- b) „katalysatoractie”: innovatieve actie die erop gericht is voor de Gemeenschap belangrijke structurele belemmeringen op de goederenvervoersmarkt, die het efficiënt functioneren van de markten in de weg staan en het concurrentievermogen van de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart en/of de doelmatigheid van vervoersketens die gebruikmaken van deze vervoerswijzen, aantasten, weg te nemen. De wijziging of totstandbrenging van de aanvullende infrastructuur wordt hierbij inbegrepen; in deze definitie wordt verstaan onder „structurele belemmering op de vervoersmarkt” elke niet wettelijk vastgelegde, feitelijke en niet slechts tijdelijke belemmering van de goede werking van de goederenvervoersketen;
- c) „snelwegen op zee-actie”: innovatieve actie waarbij rechtstreeks goederen die voorheen over de weg werden vervoerd, worden verlegd naar de korte vaart of een combinatie van korte vaart met andere vervoerswijzen waarbij het traject over de weg binnen de vervoersketen tot een minimum wordt beperkt. Tot deze acties kunnen behoren de wijziging of totstandbrenging van de nodige aanvullende infrastructuur om een zeer grootschalige, hoogfrequente intermodale dienst voor vervoer over water op te zetten, bij voorkeur in combinatie met het gebruik van de meest milieuvriendelijke vervoersmodi, zoals binnenwateren en het spoor voor achterlandvervoer van goederen en geïntegreerde deur-tot-deurdiensten; zo mogelijk dienen de hulpbronnen van de meest afgelegen regio's hierin te worden geïntegreerd;
- d) „modal shift-actie”: actie waarbij rechtstreeks, meetbaar, substantieel en onmiddellijk goederen die voorheen over de weg werden vervoerd, worden verlegd naar de korte vaart, het spoorvervoer, de binnenvaart of naar een combinatie van vervoerswijzen waarbij het traject over de weg zo kort mogelijk is, en die geen katalysatoractie is, eventueel met inbegrip van acties waarbij „modal shift” teweeg wordt gebracht uit de verdere ontwikkeling van een reeds bestaande dienst; de Commissie onderzoekt de mogelijkheid van steun aan projecten voor bijkomende infrastructuur;
- e) „verkeersvermijdingsactie”: innovatieve actie waarbij het vervoer wordt geïntegreerd in de productielogistiek om bijtijds een hoog percentage goederenvervoer over de weg te vermijden zonder negatieve gevolgen voor de productie of het personeel. Deze actie kan de wijziging of totstandbrenging van aanvullende infrastructuur en uitrusting omvatten;
- f) „gemeenschappelijke leeractie”: actie die tot doel heeft de samenwerking te verbeteren om werkmethoden en procedures in de goederenvervoersketen structureel te optimaliseren, daarbij rekening houdend met de logistieke eisen;
- g) „innovatieve actie”: actie welke elementen behelst die tot dusver niet op een gegeven markt voorkwamen;
- h) „aanvullende infrastructuur”: de infrastructuur die nodig en toereikend is om de doelstellingen van acties, met inbegrip van goederen-passagiersvoorzieningen, te verwezenlijken;
- i) „begeleidende maatregel”: maatregel die tot doel heeft lopende of toekomstige acties voor te bereiden of te ondersteunen, met inbegrip van verspreidingsactiviteiten, monitoring en evaluatie van projecten en het verzamelen en analyseren van statistische gegevens; maatregelen die gericht zijn op de commercialisering van producten, processen of diensten, marketingactiviteiten en verkoopbevordering zijn geen „begeleidende maatregelen”;
- j) „voorbereidende maatregel”: maatregel ter voorbereiding van een katalysator-, snelwegen op zee- of verkeersvermijdingsactie, zoals studies naar de technische, operationele of financiële uitvoerbaarheid en het testen van de uitrusting;

- k) „onderneming”: entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm van de entiteit en de wijze waarop zij wordt gefinancierd;
- l) „consortium”: samenwerkingsverband van ten minste twee ondernemingen, die samen een actie uitvoeren en samen de risico's daarvan dragen;
- m) „tonkilometer”: het vervoer van één ton lading of het volumetrische equivalent daarvan over een afstand van één kilometer;
- n) „voertuigkilometer”: de effectieve verplaatsing van een geladen of lege vrachtwagen over een afstand van één kilometer;
- o) „nabijgelegen derde land”: elk land dat geen lidstaat van de Europese Unie is en aan de Europese Unie grenst dan wel een kuststaat is van een aan de Europese Unie grenzende ingesloten of half-ingesloten zee.

Artikel 3

Werkingsfeer

1. Het programma betreft acties die:
 - a) zich uitstrekken over het grondgebied van ten minste twee lidstaten,
 - of
 - b) zich uitstrekken over het grondgebied van ten minste één lidstaat en het grondgebied van een nabijgelegen derde land.
2. Wanneer een actie zich uitstrekt tot het grondgebied van een derde land, worden kosten die op het grondgebied van dat land ontstaan, niet door het programma gedekt, behalve in de in de leden 3 en 4 vermelde omstandigheden.
3. Het programma staat open voor deelname door landen die kandidaat zijn voor toetreding tot de Europese Unie. Voor die deelname gelden de in de associatieovereenkomsten met deze landen gestelde voorwaarden, alsmede de regels die zijn vastgelegd in het besluit van de associatieraad voor ieder betrokken land.
4. Het programma staat ook open voor deelname door EVA-en EER-landen en nabijgelegen derde landen op basis van aanvullende kredieten en overeenkomstig de met deze landen af te spreken procedures.

HOOFDSTUK II

IN AANMERKING KOMENDE INDIENERS EN ACTIES

Artikel 4

In aanmerking komende indieners

1. Acties worden ingediend door een consortium van twee of meer ondernemingen die zijn gevestigd in ten minste twee verschillende lidstaten of in een lidstaat en een nabijgelegen derde

land, of, in het geval van een vervoersverbinding met een nabijgelegen derde land, in uitzonderlijke gevallen, door één onderneming die in een lidstaat is gevestigd.

2. Ondernemingen die gevestigd zijn buiten de in artikel 3, leden 3 en 4, bedoelde deelnemende landen kunnen met het project geassocieerd zijn, maar kunnen in geen enkel geval in het kader van het programma een financiële bijdrage van de Gemeenschap ontvangen.

Artikel 5

In aanmerking komende acties en financieringsvoorwaarden

1. De volgende acties komen in aanmerking voor financiering in het kader van het programma:
 - a) katalysatoracties, met name die welke gericht zijn op verbetering van de synergieën in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en korte vaart (met inbegrip van de snelwegen op zee) door een beter gebruik van bestaande infrastructuurvoorzieningen; dergelijke acties verdienen bijzondere aandacht;
 - b) snelwegen op zee-acties; binnen de Europese Unie maken dergelijke acties gebruik van de trans-Europese netwerken zoals omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet⁽¹⁾;
 - c) „modal shift”-acties;
 - d) verkeersvermijdingsacties;
 - e) gemeenschappelijke leeracties.
2. De specifieke financieringsvoorwaarden en andere eisen met betrekking tot de verschillende acties worden vermeld in bijlage I. De financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur in de zin van artikel 2, onder h), worden vermeld in bijlage II.
3. De financiële communautaire bijstand is gebaseerd op door de Commissie en de begunstigde te sluiten contracten. Met het oog op maximale administratieve flexibiliteit en efficiëntie worden in de voorwaarden van deze contracten de financiële en administratieve lasten zoveel mogelijk beperkt tot het minimum, bijvoorbeeld door het vereenvoudigen van ondernemingsvriendelijke bankgaranties, door toepasbare regelingen en verordeningen, met name Verordening (EG, Euratom) nr. 1605/2002 van de Raad van 25 juni 2002 houdende het Financieel Reglement van toepassing op de algemene begroting van de Europese Gemeenschappen⁽²⁾.

⁽¹⁾ PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1. Beschikking laatstelijk gewijzigd bij Beschikking nr. 884/2004/EG (PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1, gerecificeerd in PB L 201 van 7.6.2004, blz. 1).

⁽²⁾ PB L 248 van 16.9.2002, blz. 1.

4. Onverminderd de in artikel 1 bedoelde algemene beleidsdoelstellingen worden de jaarlijkse prioriteiten in de uitnodiging tot inschrijving voor katalysatoracties en gemeenschappelijke leeracties vastgesteld en indien nodig herzien door de Commissie, bijgestaan door het in artikel 10 genoemde comité en overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2.

Artikel 6

Nadere voorschriften

Nadere voorschriften betreffende de procedure voor de indiening en de selectie van acties in het kader van het programma worden vastgesteld volgens de procedure van artikel 10, lid 2.

Artikel 7

Overheidssteun

Financiële bijstand van de Gemeenschap voor de in het programma omschreven acties sluit niet uit dat voor dezelfde actie overheidssteun of openbare middelen worden toegekend op nationaal, regionaal of lokaal niveau, voorzover zulks verenigbaar is met de in het Verdrag vastgestelde regeling inzake steunmaatregelen van de staat en binnen de voor de verschillende soorten acties in bijlage I gestelde cumulatieve grenzen. Het totale steunbedrag dat voor aanvullende infrastructuur in de vorm van overheidssteun en financiële bijstand van de Gemeenschap wordt verleend, kan niet meer dan 50 % van de in aanmerking komende kosten bedragen.

HOOFDSTUK III

INDIENING EN SELECTIE VAN ACTIES

Artikel 8

Indiening van acties

Acties worden aan de Commissie voorgesteld overeenkomstig de ingevolge artikel 6 vastgestelde nadere voorschriften. Het voorstel bevat alle elementen waarover de Commissie moet beschikken om een selectie overeenkomstig artikel 9 te maken.

Artikel 9

Selectie van acties voor financiële bijstand

De voorgestelde acties worden door de Commissie beoordeeld. Bij de selectie van acties voor financiële bijstand in het kader van het programma, houdt de Commissie rekening met de volgende elementen:

- a) de in artikel 1 vermelde doelstellingen;
- b) de in de bijlagen I en II opgenomen voorwaarden, indien van toepassing;

- c) de bijdrage van de acties tot ontlasting van het wegennet;
- d) de milieuverdiensten uit de voorgestelde acties en de bijdrage daarvan tot het verminderen van de door de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart veroorzaakte negatieve milieueffecten. Specifieke aandacht zal worden besteed aan projecten die verder gaan dan hetgeen krachtens wettelijk bindende milieueisen verplicht is;
- e) de algehele duurzaamheid van de acties.

Het besluit over de toekenning van financiële bijstand wordt genomen volgens de procedure van artikel 10, lid 2.

De Commissie stelt de begunstigden in kennis van haar besluit.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 10

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 4 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

De in artikel 4, lid 3, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn bedraagt drie maanden.

3. Het comité stelt zijn reglement van orde vast.

Artikel 11

Budget

De financiële middelen voor de tenuitvoerlegging van het Marco Polo II-programma voor de periode van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2013 bedraagt 400 miljoen EUR ⁽¹⁾.

De jaarlijkse kredieten worden binnen de grenzen van het financiële kader door de begrotingsautoriteit goedgekeurd.

Artikel 12

Voorziening voor begeleidende maatregelen en evaluatie van het programma

Voor begeleidende maatregelen en onafhankelijke evaluatie van de uitvoering van artikel 5 wordt ten hoogste 5 % van het budget waarin deze verordening voorziet, gereserveerd.

⁽¹⁾ Dit bedrag is gebaseerd op de cijfers van 2004 en het wordt technisch aangepast om rekening te houden met de inflatie.

*Artikel 13***Bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschap**

1. De Commissie ziet erop toe dat bij de uitvoering van in het kader van deze verordening gefinancierde acties de financiële belangen van de Europese Gemeenschap worden beschermd door de toepassing van preventieve maatregelen tegen fraude, corruptie en andere illegale activiteiten, door doeltreffende controles, door de terugvordering van ten onrechte betaalde bedragen en, indien onregelmatigheden worden geconstateerd, door doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties, overeenkomstig Verordening (EG, Euratom) nr. 2988/95 van de Raad van 18 december 1995 betreffende de bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen ⁽¹⁾ en Verordening (Euratom, EG) nr. 2185/96 van de Raad van 11 november 1996 betreffende de controles en verificaties ter plaatse die door de Commissie worden uitgevoerd ter bescherming van de financiële belangen van de Europese Gemeenschappen tegen fraudes en andere onregel ⁽²⁾matigheden, alsook Verordening (EG) nr. 1073/1999 van het Europees Parlement en de Raad van 25 mei 1999 betreffende onderzoeken door het Europees Bureau voor fraudebestrijding (OLAF) ⁽³⁾.

2. Voor in het kader van deze verordening gefinancierde acties wordt onder het in artikel 1 van Verordening (EG, Euratom) nr. 2988/95 vermelde begrip „onregelmatigheid” verstaan, elke inbreuk op het Gemeenschapsrecht of elke schending van een contractuele verplichting die het gevolg is van een handeling of een nalaten van een marktdeelnemer waardoor de algemene begroting van de Europese Unie of de door haar beheerde begrotingen worden of zouden kunnen worden benadeeld door een onverschuldigde uitgave.

3. Uit deze verordening voortvloeiende contracten en overeenkomsten alsook overeenkomsten met deelnemende derde landen voorzien met name in toezicht en financiële controle door de Commissie (of een door haar gemachtigde vertegenwoordiger) alsook in audits door de Rekenkamer, die zo nodig ter plaatse worden uitgevoerd.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 24 oktober 2006.

Voor het Europees Parlement
De voorzitter
J. BORRELL FONTELLES

*Artikel 14***Evaluatie**

1. De Commissie informeert het comité ten minste tweemaal per jaar over de financiële uitvoering van het programma en over de stand van zaken van alle uit het programma gefinancierde acties.

De Commissie evalueert het programma tussentijds en na afloop om te beoordelen in welke mate het heeft bijgedragen tot de doelstellingen van het communautaire vervoersbeleid en of de kredieten efficiënt zijn gebruikt.

2. Uiterlijk op 30 juni 2007 legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een evaluatieverslag voor over de resultaten van het Marco Polo-programma in de periode 2003-2006. Als dit verslag tot aanpassing van het Marco Polo II-programma noopt, dan legt de Commissie daartoe voorstellen voor.

*Artikel 15***Intrekking**

Verordening (EG) nr. 1382/2003 wordt ingetrokken met ingang van 14 december 2006.

Op contracten met betrekking tot acties in het kader van Verordening (EG) nr. 1382/2003 blijven de regels van die verordening van toepassing tot de operationele en financiële afronding van die contracten. Verordening (EG) nr. 1382/2003 blijft eveneens van toepassing op de volledige evaluatie- en selectieprocedure voor 2006, ook wanneer die in 2007 eindigt.

*Artikel 16***Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op 14 december 2006.

Voor de Raad
De voorzitter
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ PB L 312 van 23.12.1995, blz. 1.

⁽²⁾ PB L 292 van 15.11.1996, blz. 2.

⁽³⁾ PB L 136 van 31.5.1999, blz. 1.

BIJLAGE I

Financieringsvoorwaarden en -eisen volgens artikel 5, lid 2

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
1. Financieringsvoorwaarden	<p>a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de katalysatoractie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft;</p> <p>b) de katalysatoractie is innovatief in termen van logistiek, technologie, methoden, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten op Europees niveau;</p>	<p>a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de snelwegen op zee-actie (motorways of the sea - MoS) binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de MoS-actie levensvatbaar blijft;</p> <p>b) de MoS-actie is innovatief in termen van logistiek, technologie, methoden, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten op Europees niveau; eveneens wordt de hoge kwaliteit van de dienstverlening, vereenvoudigde procedures en inspecties, naleving van veiligheids- en beveiligingsnormen, goede toegang tot havens, efficiënte verbindingen met het achterland, en flexibele en efficiënte havendiensten in overweging genomen;</p>	<p>a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de „modal shift”-actie binnen ten hoogste 36 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft;</p> <p>b) de „modal shift”-actie leidt niet tot een zodanige verval-sing van de concurrentie op de betrokken markten - met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen - dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;</p>	<p>a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de verkeersvermijdingsactie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de verkeersvermijdingsactie levensvatbaar blijft;</p> <p>b) de verkeersvermijdingsactie is innovatief in termen van integratie van de productielogistiek in de vervoerslogistiek op Europees niveau;</p>	<p>a) De gemeenschappelijke leeractie leidt tot een verbetering van commerciële diensten op de markt, met name door het bevorderen en/of vergemakkelijken van vermindering van wegverkeer of van „modal shift” van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, via verbetering van samenwerking en het delen van knowhow, en duurt ten hoogste 24 maanden;</p> <p>b) de actie is innovatief op Europees niveau;</p>

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
	c) naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame „modal shift” van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart en het spoorvervoer;	c) de MoS-actie beoogt een impuls te geven aan zeer grootschalige, hoogfrequente intermodale diensten voor goederenvervoer, zo nodig met inbegrip van gemengd goederenpassagiersvervoer, via de korte vaart, of een combinatie van de korte vaart met andere vervoerswijzen waarbij de trajecten over de weg binnen de vervoersketen tot een minimum worden beperkt; de actie omvat bij voorkeur ook geïntegreerde vrachtvervoerdiensten met het achterland via het spoor en/of de binnenwateren;	c) voor de „modal shift”-actie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen;	c) de verkeersvermijdingsactie beoogt een grotere efficiëntie in het internationale goederenvervoer binnen de Europese markten te bevorderen zonder de economische groei af te remmen, door de aandacht te concentreren op wijziging van de productie- en/of distributieprocessen, om zodoende te komen tot kortere afstanden, hogere laadfactoren, minder lege ritten, vermindering van afvalstromen, vermindering van het volume en/of het gewicht of enig ander effect dat leidt tot een aanzienlijke vermindering van het goederenvervoer over de weg, zonder een negatief effect te hebben op de productie en het productiepersoneel;	c) de actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten - met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen - dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;
	d) voor de katalysatoractie wordt een realistisch plan met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;	d) naar verwachting zal de MoS-actie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame „modal shift” van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart of het spoor die de voorspelde groei van het goederenvervoer over de weg overtreft;	d) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd;	d) naar verwachting zal de verkeersvermijdingsactie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame verkeersvermijding van ten minste 10 % van het vrachtvolume gemeten in tonkilometer of voertuigkilometer;	d) voor de gemeenschappelijke leeractie wordt een realistisch plan met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.
	e) de katalysatoractie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten - met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen - dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;	e) voor de MoS-actie wordt een realistisch plan met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;		e) voor de verkeersvermijdingsactie wordt een realistisch plan met concrete etappes voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie;	

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
	f) wanneer de actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	f) de MoS-actie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten - met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen - dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;		f) de verkeersvermijdingsactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten - met name wat betreft vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer - dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad;	
		g) wanneer de MoS-actie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.		g) wanneer de verkeersvermijdingsactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derden die geen deel uitmaken van het consortium, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	
2. Intensiteit en reikwijdte van de financiering	a) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en van de uitgaven die voortvloeien uit de actie, inclusief de voorbereidende maatregelen en aanvullende infrastructuur. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.	a) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties wordt beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en van de uitgaven die voortvloeien uit de actie, inclusief de voorbereidende maatregelen en aanvullende infrastructuur. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de totstandbrenging van de actie.	a) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor „modal shift”-acties wordt beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en van de uitgaven die voortvloeien uit de actie. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.	a) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt beperkt tot een maximum van 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en van de uitgaven die voortvloeien uit de actie, inclusief de voorbereidende maatregelen en aanvullende infrastructuur en materieel. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.	a) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties wordt beperkt tot een maximum van 50 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en van de uitgaven die voortvloeien uit de actie. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking voorzover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitieve goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt;	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitieve goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt;	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitieve goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt;	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitieve goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt;	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure op of na de datum van indiening van een aanvraag komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitieve goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering;
				b) Financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties mag niet worden gebruikt ter ondersteuning van bedrijfs- of productieactiviteiten die geen rechtstreeks verband houden met vervoer of distributie;	
	b) de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur zijn opgenomen in bijlage II.	b) de financiële bijstand van de Gemeenschap, behalve die voor voorbereidende maatregelen en aanvullende infrastructuur, die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 1 EUR voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan worden aangepast, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel;	b) de financiële bijstand van de Gemeenschap, behalve die voor aanvullende infrastructuur, die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer of de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 1 EUR voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan worden aangepast, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel;	c) de financiële bijstand van de Gemeenschap, behalve die voor voorbereidende maatregelen, aanvullende infrastructuur en materieel, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 1 EUR voor elke 500 tonkilometer of 25 voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden. Dit indicatieve bedrag kan worden aangepast, onder meer op basis van de kwaliteit van het project of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel;	b) financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur: niet van toepassing.

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
		c) overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, bedoelde procedure kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en indien nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen;	c) overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, bedoelde procedure kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en indien nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen;	d) overeenkomstig de in artikel 10, lid 2, bedoelde procedure kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en indien nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen;	
		d) de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur zijn opgenomen in bijlage II.	d) de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur worden, voorzover van toepassing, opgesomd in bijlage II.	e) de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur zijn opgenomen in bijlage II.	
3. Vorm en duur van de subsidieovereenkomst	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor MoS-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor „modal shift”-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 26 maanden.
	Na de beoogde maximumperiode van 62 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.	Na de beoogde maximumperiode van 62 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.	Na de beoogde maximumperiode van 38 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.	Na de beoogde maximumperiode van 62 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.	Na de beoogde maximumperiode van 26 maanden kan de financiële bijstand van de Gemeenschap niet meer worden verlengd.
4. Contractwaardedrempel	De indicatieve minimale subsidiedrempel per katalysatoractie is 2 000 000 EUR.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per MoS-actie komt overeen met 1,25 miljard tonkilometer - of het volume-equivalent daarvan - verwezenlijkte „modal shift” en bedraagt dus, op basis van het indicatieve volume per euro financiële bijstand, 2 500 000 EUR.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per „modal shift”-actie komt overeen met 250 miljoen tonkilometer - of het volume-equivalent daarvan - verwezenlijkte „modal shift” en bedraagt dus, op basis van het indicatieve volume per euro financiële bijstand, 500 000 EUR.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per verkeersvermijdingsactie komt overeen met 500 miljoen tonkilometer of 25 miljoen voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden en bedraagt dus, op basis van het indicatieve volume per euro financiële bijstand, 1 000 000 EUR.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per gemeenschappelijke leeractie is 250 000 EUR.

Type actie	A. Katalysatoractie	B. Snelwegen op zee	C. „Modal shift”	D. Verkeersvermijding	E. Gemeenschappelijke leeractie
	Artikel 5, lid 1, onder a)	Artikel 5, lid 1, onder b)	Artikel 5, lid 1, onder c)	Artikel 5, lid 1, onder d)	Artikel 5, lid 1, onder e)
5. Verspreiding	De resultaten en methoden van katalysatoracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken bevordert volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van MoS-acties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	Specifieke verspreidingsacties voor „modal shift”-acties zijn niet gepland.	De resultaten en methoden van verkeersvermijdingsacties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van gemeenschappelijke leeracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.

BIJLAGE II

**FINANCIERINGSVOORWAARDEN VOOR AANVULLENDE INFRASTRUCTUUR OVEREENKOMSTIG
ARTIKEL 2, ONDER h), EN ARTIKEL 5, LID 2)**

1. Aanvullende infrastructuur komt in aanmerking voor financiering in het kader van het programma op voorwaarde dat
 - a) de actie voorziet in infrastructuurwerkzaamheden die nodig zijn voor de tijdige totstandbrenging van een vervoersdienst waardoor vracht bij het wegvervoer wordt weggehaald of waardoor goederenvervoer over de weg wordt vermeden;
 - b) de infrastructuurwerkzaamheden worden voltooid binnen 24 maanden na de aanvangsdatum van de actie;
 - c) de vervoersdienst of verkeersvermijding ingaat binnen drie maanden na voltooiing van de infrastructuurwerkzaamheden; voor verkeersvermijdingsacties geldt als extra voorwaarde dat het totale overeengekomen verkeersvolume dat moet worden vermeden, wordt gerealiseerd binnen de looptijd van de subsidiëringsovereenkomst;
 - d) de desbetreffende communautaire wetgeving, met name inzake het milieu, in acht wordt genomen.
 2. De maximale duur van de overeenkomst die voor elk van de in artikel 5 genoemde actietypes wordt vastgesteld, kan worden verlengd met de tijd die nodig is voor de voltooiing van de infrastructuurwerkzaamheden, maar kan in totaal niet meer dan 74 maanden bedragen.
 3. Wanneer infrastructuurfinanciering in het kader van het programma is aangevraagd, kan in het kader van andere communautaire programma's en meer bepaald in het kader van Beschikking nr. 1692/96/EG voor dezelfde infrastructuur geen financiering worden verleend.
-