

I

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare este obligatorie)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (CE) NR. 923/2009 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 16 septembrie 2009

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program „Marco Polo” de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri („Marco Polo II”)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) și articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽²⁾,

întrucât:

(1) Evaluarea intermediară a Cărții albe privind transporturile a Comisiei din 2001, intitulată „Pentru o Europă în mișcare – Mobilitate sustenabilă pentru continentul nostru” din 22 iunie 2006 accentuează potențialul programului Marco Polo, stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 iulie 2003 de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri (Programul Marco Polo) ⁽³⁾ ca sursă de finanțare

pentru a oferi alternative operatorilor care activează pe drumurile congestionate, prin utilizarea altor moduri de transport. Prin urmare, programul Marco Polo este un element fundamental al politicii actuale privind transporturile.

(2) În cazul în care nu se adoptă măsuri decisive, transportul total rutier de mărfuri în Europa ar putea crește cu peste 60 % până în 2013. Efectul ar consta într-o creștere estimată a transportului rutier internațional de mărfuri cu 20,5 miliarde de tone-kilometri pe an pentru Uniunea Europeană până în 2013, cu consecințe negative în termeni de costuri suplimentare privind infrastructura rutieră, accidente, congestione a traficului, poluare locală și globală, daune aduse mediului și lipsă de fiabilitate a lanțului aprovizionării și a proceselor de logistică.

(3) Pentru a face față acestei creșteri, ar trebui să se utilizeze într-o mai mare măsură decât în prezent transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare și este necesară continuarea stimulării inițiativelor solide din sectorul transporturilor și logisticii, inclusiv a porturilor terestre și a altor platforme care facilitează intermodalitatea, pentru încurajarea abordărilor noi și pentru utilizarea inovațiilor tehnice în cadrul tuturor modurilor de transport și în cadrul gestionării acestora.

(4) Consolidarea modurilor de transport mai puțin poluante este un obiectiv al Uniunii Europene, indiferent dacă acest obiectiv duce la un efect de migrare către alte moduri de transport sau la un efect de evitare în cazul transportului rutier.

(5) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 ⁽⁴⁾, Comisiei i s-a cerut să evalueze programul Marco Polo II (denumit în continuare „Programul”) și să depună propuneri pentru modificarea programului menționat, dacă este necesar.

⁽¹⁾ Avizul din 24 martie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Avizul Parlamentului European din 23 aprilie 2009 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 27 iulie 2009.

⁽³⁾ JO L 196, 2.8.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 328, 24.11.2006, p. 1.

- (6) O evaluare externă a rezultatelor programului Marco Polo a estimat faptul că programul menționat nu își va atinge obiectivele în ceea ce privește transferul modal și a prezentat anumite recomandări pentru îmbunătățirea eficacității acestuia.
- (7) Comisia a efectuat o analiză a impactului măsurilor propuse de evaluarea externă și a altor măsuri care vizau sporirea eficienței programului. Analiza respectivă a demonstrat necesitatea operării unui număr de modificări în Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 pentru facilitarea participării întreprinderilor mici și a microîntreprinderilor, pentru coborârea pragurilor de eligibilitate ale acțiunilor, pentru creșterea intensității finanțării și pentru simplificarea punerii în aplicare și a procedurilor administrative ale Programului.
- (8) Participarea întreprinderilor mici și a microîntreprinderilor în cadrul Programului ar trebui sporită, permițând întreprinderilor să solicite finanțare în mod individual prin coborârea pragurilor de eligibilitate pentru propunerile depuse de întreprinderile de transport pe căi navigabile interioare.
- (9) Pragurile de eligibilitate pentru propunerile de finanțare ar trebui coborâte și exprimate în termeni de transfer anual de tone-kilometri, cu excepția acțiunilor de învățare în comun. Pragurile respective ar trebui să fie calculate pentru întreaga perioadă de punere în aplicare a acțiunilor menționate în anexă, fără stabilirea vreunei rate anuale de punere în aplicare. Nu ar trebui să mai fie necesară aplicarea unui prag specific pentru acțiunile de tipul acțiunilor de evitare a traficului și ar trebui să se stabilească o durată minimă pentru acest tip de acțiuni, pentru acțiunile de tipul acțiunilor cu efect catalizator și pentru acțiunile privind autostrăzile maritime.
- (10) Intensitatea finanțării ar trebui sporită prin introducerea unei definiții pentru „mărfuri”, pentru a include elementul de transport în calculul transferului modal, și prin permiterea unor prelungiri excepționale ale duratei maxime a proiectului pentru acțiunile care au înregistrat întârzieri în demarare. Actualizarea intensității finanțării de la 1 EUR la 2 EUR în urma procedurii prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006, ar trebui să fie reflectată în textul anexei astfel cum a fost modificat.
- (11) Pentru a simplifica punerea în aplicare a Programului, anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 privind condițiile de finanțare pentru infrastructura auxiliară ar trebui eliminată. Mai mult decât atât, ar trebui eliminată procedura comitetului pentru selecția anuală a acțiunilor care urmează a fi finanțate.
- (12) Ar trebui stabilită o legătură mai strânsă între Program și Rețeaua Transeuropeană de Transport (denumită în continuare „TEN-T”) în vederea stabilirii cadrului pentru autostrăzile maritime, iar considerentele legate de mediu ar trebui extinse astfel încât să includă toate costurile externe ale acțiunilor.
- (13) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 ar trebui modificat în consecință.
- (14) Pentru a garanta faptul că măsurile prevăzute în prezentul regulament pot fi aplicate în modul cel mai eficace și rapid, prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare cât mai curând posibil după adoptare,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 se modifică după cum urmează:

1. La articolul 2 se adaugă următoarea literă:

„(p) «mărfuri» înseamnă, în scopul calculării numărului de «tone-kilometri» care trebuie transferate în cadrul transportului rutier, bunurile transportate, unitatea de transport intermodal plus vehiculul rutier, inclusiv unitățile de transport intermodal goale și vehiculele rutiere goale, în cazul în care acestea sunt transferate în cadrul transportului rutier.”

2. La articolul 4, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Acțiunile sunt depuse de întreprinderi sau consorții stabilite în statele membre sau în țările participante, astfel cum se prevede la articolul 3 alineatele (3) și (4).”

3. Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) acțiuni privind autostrăzile maritime; în cadrul Uniunii Europene aceste acțiuni sunt în conformitate cu caracteristicile proiectului prioritar privind autostrăzile maritime definite în cadrul Deciziei nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (*);

(*) JO L 228, 9.9.1996, p. 1.”;

(b) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Condițiile specifice de finanțare și celelalte cerințe privind diferitele acțiuni sunt prevăzute în anexă.”

reducerea costurilor externe, inclusiv contribuția acestora la reducerea efectelor negative asupra mediului înconjurător cauzate de transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare. O atenție deosebită se acordă acțiunilor care depășesc cerințele ecologice juridice obligatorii;

4. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 7

Ajutor de stat

Asistența financiară comunitară pentru acțiunile reglementate de program nu exclude acordarea de ajutoare de stat acestor acțiuni la nivel național, regional sau local, în măsura în care respectivele ajutoare sunt compatibile cu regimul ajutoarelor de stat stabilit de tratat și în limitele cumulative stabilite pentru fiecare tip de acțiune în anexă.”

(e) durabilitatea globală a acțiunilor.

După informarea comitetului menționat la articolul 10, Comisia adoptă decizia de acordare a asistenței financiare.

Comisia informează beneficiarii cu privire la decizia sa.”

5. Articolul 8 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 8

Prezentarea acțiunilor

Acțiunile sunt prezentate Comisiei în conformitate cu normele detaliate emise în temeiul articolului 6. Acțiunile prezentate conțin toate informațiile necesare pentru a permite Comisiei să efectueze selecția în conformitate cu criteriile prevăzute la articolul 9.

Comisia acordă asistență candidaților, dacă i se solicită acest lucru, pentru facilitarea procedurii de depunere a cererii, de exemplu prin intermediul unui serviciu de asistență online.”

7. Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului, Comitetului Economic și Social European și Comitetului Regiunilor o comunicare cu privire la rezultatele înregistrate de programele Marco Polo pentru perioada 2003-2010. Comisia prezintă această comunicare anterior elaborării propunerii pentru un al treilea program Marco Polo și ia în considerare concluziile acestei comunicări în elaborarea respectivei propuneri.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(2a) Comunicarea menționată la alineatul (2) analizează, în special, următoarele:

6. Articolul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 9

Selectarea acțiunilor pentru asistență financiară

Acțiunile prezentate sunt evaluate de Comisie. Atunci când selectează acțiuni pentru acordarea de ajutor financiar în cadrul programului, Comisia ține seama de:

(a) obiectivele menționate la articolul 1;

(b) condițiile menționate în coloana corespunzătoare din anexă;

(c) contribuția acțiunilor la reducerea ambuteiajului;

(d) avantajele ecologice relative ale acțiunilor și avantajele relative ale acțiunilor respective în ceea ce privește

— impactul prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr.923/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 septembrie 2009 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1692/2006 de stabilire a celui de-al doilea program «Marco Polo» de acordare a asistenței financiare comunitare pentru îmbunătățirea performanțelor de mediu ale sistemului de transport de mărfuri («Marco Polo II») (*);

— experiența Agenției Executive pentru Competitivitate și Inovare (EACI) în gestionarea programului;

— necesitatea diferențierii între modurile de transport în ceea ce privește stabilirea condițiilor de finanțare, în funcție de siguranță, performanțele de mediu și eficiența energetică;

- eficacitatea acțiunilor de evitare a traficului rutier;
 - necesitatea creării de asistență în funcție de caz în faza cererii de finanțare, având în vedere necesitățile microîntreprinderilor și ale întreprinderilor mici din sectorul transportului;
 - recunoașterea faptului că recesiunea economică este un motiv excepțional pentru prelungirea duratei acțiunilor;
 - scăderea pragurilor de eligibilitate pentru acțiuni specifice produselor;
 - posibilitatea de a indica valori țintă ale pragurilor minime de finanțare pentru acțiunile propuse în materie de eficiență energetică și avantajele pentru mediu, în plus față de numărul de tone-kilometri transferate;
 - gradul de adecvare a includerii unității de transport în definiția termenului «marfă»;
 - disponibilitatea sintezelor complete anuale privind acțiunile cofinanțate;
 - posibilitatea de a asigura armonizarea între Program, Planul de acțiune în domeniul logisticii și TEN-T prin adoptarea măsurilor corespunzătoare pentru coordonarea fondurilor comunitare, în special pentru autostrăzile mărilor;
 - posibilitatea de face eligibile costurile generate într-o țară terță în cazul în care acțiunea este realizată de întreprinderi dintr-un stat membru;
- necesitatea de a lua în considerare caracteristicile specifice ale sectorului căilor navigabile interioare și ale întreprinderilor mici și mijlocii aparținând acestui sector, de exemplu prin intermediul unui program special pentru sectorul căilor navigabile interioare;
 - posibilitatea extinderii Programului la țări învecinate; și
 - posibilitatea adaptării în continuare a Programului la statele membre insulare și sub formă de arhipelag.
- (*) JO L 266, 9.10.2009, p. 1.”
8. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:
- „Articolul 15
- Abrogare**
- Regulamentul (CE) nr. 1382/2003 se abrogă începând cu 14 decembrie 2006.
- Contractele referitoare la acțiuni desfășurate în cadrul Regulamentului (CE) nr. 1382/2003 continuă să fie reglementate de respectivul regulament până la data încetării lor operaționale și financiare.”
9. Anexa I la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 se înlocuiește cu textul care figurează în anexa la prezentul regulament.
10. Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 1692/2006 se elimină.
- Articolul 2
- Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 16 septembrie 2009.

Pentru Parlamentul European
Președintele
J. BUZEK

Pentru Consiliu
Președintele
C. MALMSTRÖM

Condiții și cerințe de finanțare în conformitate cu articolul 5 alineatul (2)

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
1. Condiții de finanțare	(a) acțiunea cu efect catalizator își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea privind autostrăzile maritime își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de transfer modal își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 36 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de evitare a traficului își va atinge obiectivele într-un termen de maximum 60 de luni și va rămâne viabilă după perioada respectivă, conform prognozei unui plan de afaceri realist;	(a) acțiunea de învățare în comun va duce la îmbunătățirea serviciilor comerciale de pe piață și, în special, va promova și/sau facilita evitarea traficului rutier sau transferul modal din cadrul transportului rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căi navigabile interioare, prin îmbunătățirea cooperării și prin transmiterea de know-how; aceasta va dura cel mult 24 de luni;
	(b) acțiunea cu efect catalizator este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate;	(b) acțiunea privind autostrăzile maritime este inovatoare la nivel european în ceea ce privește logistica, tehnologia, metodele, echipamentele, produsele, infrastructura sau serviciile furnizate; de asemenea, se va ține seama de calitatea superioară a serviciilor, de procedurile și inspecțiile simplificate, de respectarea standardelor de siguranță și securitate, de accesul corespunzător în porturi, de conexiunile eficiente cu interiorul țării și de serviciile portuare flexibile și eficiente;	(b) acțiunea de transfer modal nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	(b) acțiunea de evitare a traficului este inovatoare la nivel european în ceea ce privește integrarea logisticii de producție în logistica de transport;	(b) acțiunea de învățare în comun este inovatoare la nivel european;

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(c) se așteaptă ca acțiunea cu efect catalizator să ducă la un transfer modal real, măsurabil și sustenabil de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare;	(c) acțiunea privind autostrăzile maritime are ca scop încurajarea serviciilor intermodale de mare volum, cu frecvență ridicată pentru transportul de mărfuri prin transport maritim pe distanțe scurte, inclusiv servicii combinate de transport marfă-pasageri, după caz, sau o combinație între transportul maritim pe distanțe scurte și alte moduri de transport în cadrul cărora traseele rutiere sunt cât mai scurte cu putință; este de preferat ca acțiunea să includă servicii integrate de transport de mărfuri în interiorul țării prin transport feroviar și/sau transportul pe căile navigabile interioare;	(c) acțiunea de transfer modal propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele;	(c) acțiunea de evitare a traficului vizează încurajarea unei eficiențe mai ridicate a transportului internațional de mărfuri pe piețele europene fără a împiedica creșterea economică, punând accent pe modificarea proceselor de producție și/sau distribuție, în felul acesta obținându-se distanțe mai scurte, factori de încărcare mai ridicați, mai puține curse fără încărcătură, reducerea fluxurilor de deșeuri, reducerea volumului și/sau a greutateii sau orice alt efect care determină reducerea semnificativă a traficului rutier de mărfuri, dar care să nu afecteze în mod negativ producția sau forța de muncă;	(c) acțiunea de învățare în comun nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în interiorul fiecărui mod, contrar interesului comun;
	(d) acțiunea cu efect catalizator propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	(d) se așteaptă ca acțiunea privind autostrăzile maritime să ducă la un transfer modal real, măsurabil și sustenabil mai ridicat decât rata de creștere estimată a transportului rutier de mărfuri, de la transportul rutier la transportul maritim pe distanțe scurte, transportul pe căile navigabile interioare sau transportul feroviar;	(d) atunci când acțiunea de transfer modal presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(d) acțiunea de învățare în comun propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își îndeplinească obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei.
	(e) acțiunea cu efect catalizator nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;	(e) acțiunea privind autostrăzile maritime propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;		(d) acțiunea de evitare a traficului propune un plan realist care stabilește etapele specifice prin care să își atingă obiectivele și identifică necesitatea de asistență sub formă de coordonare din partea Comisiei;	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(f) atunci când acțiunea cu efect catalizator presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	(f) acțiunea privind autostrăzile maritime nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special între moduri de transport alternative transportului rutier sau în cadrul fiecărui mod, contrar interesului comun;		(e) acțiunea de evitare a traficului nu va duce la denaturarea concurenței pe piețele relevante, în special în ceea ce privește modurile de transport alternative transportului rutier, contrar interesului comun;	
		(g) atunci când acțiunea privind autostrăzile maritime presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.		(f) atunci când acțiunea de evitare a traficului presupune recurgerea la servicii furnizate de părți terțe față de acordul de subvenționare, candidatul face dovada unei proceduri transparente, obiective și nediscriminatorii de selecție a serviciilor relevante.	
2. Intensitatea și sfera de aplicare a finanțării	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile privind autostrăzile maritime se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se limitează la maximum 35 % din cheltuielile totale necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii. Costurile eligibile legate de infrastructura auxiliară nu trebuie să fie mai mari de 20 % din totalul costurilor eligibile ale acțiunii.	(a) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se limitează la maximum 50 % din totalul cheltuielilor necesare atingerii obiectivelor acțiunii, suportate ca urmare a acțiunii. Aceste cheltuieli sunt eligibile pentru acordarea asistenței financiare comunitare în măsura în care sunt legate direct de implementarea acțiunii.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective, în baza procedurii de selecție, sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară. Contribuția pentru acoperirea costurilor activelor mobiliare depinde de obligația de a utiliza aceste active pe durata acordării asistenței, în special pentru acțiunea respectivă, după cum se stabilește în acordul de subvenționare.	Cheltuielile contractate la data depunerii unei cereri sau ulterior datei respective în baza procedurii de selecție sunt eligibile pentru asistență financiară comunitară cu condiția acordării aprobării definitive pentru finanțare comunitară.
				(b) Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului nu trebuie utilizată pentru susținerea activităților comerciale sau de producție care nu au legătură directă cu transportul sau distribuția.	
	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	(b) Asistența financiară comunitară determinată de Comisie pe baza numărului de tone-kilometri transferate dinspre transportul rutier către transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar și transportul pe căile navigabile interioare este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare transfer de 500 de tone-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	(c) Asistența financiară comunitară este stabilită inițial la 2 EUR pentru fiecare evitare de 500 de tone-kilometri sau 25 de vehicule-kilometri de transport rutier de mărfuri. Această sumă orientativă poate fi modificată, în special în conformitate cu calitatea acțiunii sau beneficiul real de mediu obținut.	

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(c) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	(d) Conform procedurii la care se face referire la articolul 10 alineatul (2), Comisia poate reanaliza periodic, după cum este necesar, evoluția elementelor pe care se bazează acest calcul și, după caz, poate adapta în consecință suma asistenței financiare comunitare.	
3. Forma și durata acordului de subvenționare	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile cu efect catalizator se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile privind autostrăzile maritime se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de transfer modal se acordă pe bază de acorduri de subvenționare. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 38 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de evitare a traficului se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 62 de luni, iar cea minimă de 36 de luni. În cazul în care au loc întârzieri extraordinare în implementare, de exemplu, din cauza unor probleme economice excepționale, justificate în mod corespunzător de către beneficiar, se poate acorda o prelungire excepțională de 6 luni.	Asistența financiară comunitară pentru acțiunile de învățare în comun se acordă pe bază de acorduri de subvenționare, care conțin prevederi corespunzătoare privind coordonarea și monitorizarea. În general, durata maximă a acestor acorduri este de 26 de luni, care poate fi prelungită la cererea beneficiarului, în cadrul pachetului bugetar inițial, pentru o perioadă suplimentară de 26 de luni, în cazul în care se obțin rezultate pozitive pe parcursul primelor 12 luni de funcționare.
	Asistența financiară comunitară nu se prelungeste peste perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	Asistența financiară comunitară nu se prelungeste peste perioada maximă prevăzută de 62 de luni sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	Asistența financiară comunitară nu se prelungeste peste perioada maximă prevăzută de 38 de luni sau, în cazuri excepționale, de 44 de luni.	Asistența financiară comunitară nu se prelungeste peste perioada maximă prevăzută de 62 de luni, sau, în cazuri excepționale, de 68 de luni.	Asistența financiară comunitară nu se prelungeste peste perioada maximă prevăzută de 52 de luni.

Tipul acțiunii	A. Cu efect catalizator Articolul 5 alineatul (1) litera (a)	B. Autostrăzi maritime Articolul 5 alineatul (1) litera (b)	C. Transfer modal Articolul 5 alineatul (1) litera (c)	D. Evitarea traficului Articolul 5 alineatul (1) litera (d)	E. Învățare în comun Articolul 5 alineatul (1) litera (e)
4. Pragul valorii contractuale	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune cu efect catalizator este de 30 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal sau evitare a traficului pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune privind autostrăzile maritime este de 200 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de transfer modal este de 60 de milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii perioade a acordului de subvenționare. Acțiunile de transfer modal care vizează implementarea unui transfer către căile navigabile interioare va face obiectul unui prag special de 13 milioane de tone-kilometri sau echivalentul său volumetric de transfer modal pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de evitare a traficului este de 80 de milioane de tone-kilometri sau 4 milioane de vehicule-kilometri de trafic de mărfuri evitat pe an, care urmează a fi implementat pe parcursul întregii durate a acordului de subvenționare.	Pragul minim orientativ de subvenționare pentru fiecare acțiune de învățare în comun este de 250 000 EUR.
5. Difuzare	Rezultatele și metodele acțiunilor cu efect catalizator trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor privind autostrăzile maritime trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Nu sunt prevăzute activități specifice de difuzare pentru acțiunile de transfer modal.	Rezultatele și metodele acțiunilor de evitare a traficului trebuie difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.	Rezultatele și metodele acțiunilor de învățare în comun vor fi difuzate, încurajându-se schimbul de bune practici, în baza unui plan de difuzare, pentru a contribui la atingerea obiectivelor prezentului regulament.”