

I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 923/2009

av den 16 september 2009

om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71.1 och 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽²⁾, och

av följande skäl:

(1) I halvtidsöversynen av kommissionens vitbok från 2001 "Hållbara transporter för ett rörligt Europa" av den 22 juni 2006 betonas den potential som Marco Polo-programmet, inrättat genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1382/2003 av den 22 juli 2003 om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda ("Marco Polo-programmet") ⁽³⁾, har som en finansierings-

källa som erbjuder operatörer på överbelastade vägar alternativ i form av andra transportsätt. Marco Polo-programmet är därför ett grundläggande element i den aktuella transportpolitiken.

(2) Om inga drastiska åtgärder vidtas kommer de sammanlagda vägtransporterna i Europa att öka med mer än 60 % fram till 2013. Enligt uppskattningar skulle detta leda till en ökning av den internationella godstrafiken på väg med cirka 20,5 miljarder tonkilometer per år i Europeiska unionen fram till 2013, vilket skulle få negativa konsekvenser i form av tilläggskostnader för väginfrastrukturen, olyckor, trafikstockningar, lokala och globala föroreningar, miljöförstöring samt mindre tillförlitliga leverantörs- och logistikkedjor.

(3) För att denna ökning ska kunna hanteras måste närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar utnyttjas bättre än för närvarande och det är nödvändigt att ytterligare stimulera kraftfulla initiativ från transport- och logistikbranschen, inklusive inlandsterminaler och andra plattformar som underlättar intermodalitet, för att uppmuntra nya metoder och tekniska förnyelser inom alla transportsätt och förvaltningen av dem.

(4) Ett av Europeiska unionens mål är att främja miljövänliga transportsätt, oberoende av om detta leder till specifika omställningar till andra transportsätt eller till att godstransporter på väg undviks.

(5) Enligt förordning (EG) nr 1692/2006 ⁽⁴⁾ var kommissionen skyldig att genomföra en utvärdering av Marco Polo II-programmet (nedan kallat *programmet*) och vid behov lägga fram lämpliga förslag för ändring av programmet.

⁽¹⁾ Yttrande av den 24 mars 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets yttrande av den 23 april 2009 (ännu ej offentliggjort i EUT) och rådets beslut av den 27 juli 2009.

⁽³⁾ EUT L 196, 2.8.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT L 328, 24.11.2006, s. 1.

- (6) I en extern utvärdering av resultaten av Marco Polo-programmet gjordes bedömningen att det programmet inte skulle nå sina mål vad gäller trafikomställning och vissa rekommendationer rörande förbättring av programmets effektivitet lämnades.
- (7) Kommissionen har analyserat verkningarna av de förslag som läggs fram i den externa bedömningen och andra åtgärder avsedda att öka programmets effektivitet. Den analysen visade att ett antal ändringar av förordning (EG) nr 1692/2006 behövdes för att göra det lättare för små företag och mikroföretag att delta, sänka tröskeln för stödberättigande, höja stödnivån och förenkla programmets genomförande och förvaltning.
- (8) Små företags och mikroföretags deltagande i programmet bör ökas genom att enskilda företag tillåts ansöka om finansiering och genom att tröskeln för stödberättigande sänks för förslag från företag för transport på inre vattenvägar.
- (9) Trösklarna för finansieringsförslagens stödberättigande bör sänkas och uttryckas som årligen omställda tonkilometer, utom när det gäller åtgärder för gemensamt lärande. Dessa trösklar bör beräknas för hela genomförandeperioden för de åtgärder som avses i bilagan utan att någon årlig genomförandegrad fastställs. Det bör inte finnas något ytterligare behov av en särskild tröskel som gäller åtgärder avseende trafikundvikande åtgärder och en minimilöptid bör fastställas för denna typ av åtgärd, katalysatoråtgärder och åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss.
- (10) Stödnivån bör höjas genom att en definition av begreppet gods införs i syfte att inkludera transportelementet i beräkningen av trafikomställningar, och i undantagsfall genom att medge en förlängning av längsta tillåtna löptid för åtgärder som drabbas av förseningar vid starten. Höjningen av stödnivån från 1 EUR till 2 EUR enligt det förfarande som föreskrivs i bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006 bör återspeglas i den bilagan i dess ändrade lydelse.
- (11) För att förenkla genomförandet av programmet bör bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 om finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur utgå. Vidare bör kommittéförfarandet för det årliga urvalet av åtgärder som får finansiering elimineras.
- (12) En mer detaljerad koppling bör etableras mellan programmet och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för att ange ramen för höghastighetsleder till sjöss, och miljöaspekterna bör utvidgas till att omfatta de totala externa kostnaderna för åtgärderna.
- (13) Förordning (EG) nr 1692/2006 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (14) För att säkerställa att de åtgärder som fastställs i denna förordning kan tillämpas så ändamålsenligt och snabbt som möjligt, bör denna förordning träda i kraft så snart det är möjligt efter det att den har antagits.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1692/2006 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 2 ska följande led läggas till:

"p) *gods*: för beräkning av omställda tonkilometer det gods som transporteras, den intermodala transportenheten, vägfordonet, inklusive tomma intermodala transportenheter och tomma vägfordon om dessa överförs från vägarna."

2. Artikel 4.1 ska ersättas med följande:

"1. Åtgärdsförslag ska lämnas in av företag eller konsortier etablerade i någon medlemsstat eller i deltagande län-der, enligt artikel 3.3 och 3.4."

3. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska led b ersättas med följande:

"b) *åtgärder rörande höghastighetsleder till sjöss*: de ska inom Europeiska unionen vara förenliga med den prioriterade åtgärden för höghastighetsleder till sjöss som definieras inom ramen för Europaparlamentets och rådets beslut nr 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (*).

(*) EGT L 228, 9.9.1996, s. 1."

b) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Närmare finansieringsvillkor och andra krav för respektive åtgärd anges i bilagan.”

4. Artikel 7 ska ersättas med följande:

”Artikel 7

Statligt stöd

Gemenskapsfinansiering till en åtgärd enligt programmet utesluter inte att samma åtgärd tilldelas offentligt stöd på nationell, regional eller lokal nivå, om stödet är förenligt med bestämmelserna om statligt stöd enligt fördraget och tilldelas inom de gränser som fastställs för varje typ av åtgärd i bilagan.”

5. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Inlämnande av åtgärdsförslag

Åtgärdsförslag ska lämnas in till kommissionen på det sätt som anges i de närmare bestämmelser som utfärdas enligt artikel 6. Åtgärdsförslaget ska innehålla alla de upplysningar som kommissionen behöver för att kunna göra ett urval i enlighet med kriterierna i artikel 9.

Kommissionen ska vid behov erbjuda sökande stöd för att underlätta deras ansökningsprocess, exempelvis genom en helpdesk online.”

6. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Urval av åtgärder som ska beviljas finansiering

Inlämnade åtgärdsförslag ska bedömas av kommissionen. När kommissionen väljer vilka åtgärder som ska beviljas finansiering enligt programmet, ska den beakta följande:

- a) Det syfte som avses i artikel 1.
- b) De villkor som anges i tillämplig kolumn i bilagan.
- c) Åtgärdernas bidrag till att minska vägtrafikstockningarna.
- d) Åtgärdernas relativa miljöfördelar och åtgärdernas relativa fördelar vad gäller minskning av externa kostnader,

inbegripet i vilken utsträckning de minskar de negativa miljöeffekterna av närsjöfart, järnvägstransporter och transport på inre vattenvägar. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åtgärder som går utöver rättsligt bindande miljökrav.

e) Åtgärdernas hållbarhet som helhet.

Kommissionen ska, efter att ha informerat den kommitté som avses i artikel 10, anta beslutet om beviljande av finansiering.

Kommissionen ska underrätta stödmottagarna om sitt beslut.”

7. Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Kommissionen ska lägga fram ett meddelande om Marco Polo-programmets resultat för perioden 2003–2010 för Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén. Kommissionen ska lägga fram detta meddelande innan den utarbetar ett förslag till ett tredje Marco Polo-program, och synpunkterna i meddelandet ska beaktas vid utarbetandet av detta förslag.”

b) Följande punkt ska läggas till:

”2a. Det meddelande som avses i punkt 2 ska särskilt behandla följande:

- Effekterna av denna förordning i dess lydelse enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 923/2009 av den 16 september 2009 om ändring av förordning (EG) nr 1692/2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av gods-transportssystemets miljöprestanda (Marco Polo II) (*).
- Erfarenheterna från programförvaltning som utförs av genomförandeorganet för konkurrenskraft och innovation.
- Behovet av att utifrån säkerhet, miljöprestanda och energieffektivitet skilja mellan olika transportsätts finansieringsvillkor.

- Trafikundvikande åtgärders effektivitet.
- Behovet av att införa efterfrågestyrt stöd i ansökningskedet, med beaktande av de små och mycket små transportföretagens behov.
- Erkännandet av lågkonjunktur som ett särskilt skäl att förlänga åtgärders varaktighet.
- Sänkning av trösklarna för stödberättigande för produktspecifika åtgärder.
- Möjligheten att ange riktvärden för minimitrösklar för stödberättigande för föreslagna åtgärder uttryckt i energieffektivitet och miljöfördelar samt omställda tonkilometer.
- Lämpligheten i att integrera transportenheten i definitionen av termen *gods*.
- Tillgången till en fullständig årlig översyn av medfinansierade åtgärder.
- Möjligheten att säkerställa samstämmigheten mellan programmet, handlingsplanen för godslogistik och TEN-T genom att vidta lämpliga åtgärder för att samordna fördelningen av gemenskapsmedel, särskilt till höghastighetsleder till sjöss.
- Möjligheten att betrakta kostnader som uppstår i ett tredjeland som stödberättigande, om åtgärden utförs av ett företag från en medlemsstat.

- Behovet av att ta hänsyn till de inre vattenvägarnas särdrag och sektorns små och medelstora företag, exempelvis genom ett särskilt program för de inre vattenvägarna.
- Möjligheten att utvidga programmet till att även omfatta grannländerna.
- Möjligheten att ytterligare anpassa programmet till medlemsstater med öar och skärgård.

(*) EUT L 266, 9.10.2009, s. 1."

8. Artikel 15 ska ersättas med följande:

"Artikel 15

Upphävande

Förordning (EG) nr 1382/2003 ska upphävas med verkan från den 14 december 2006.

Avtal som avser åtgärder inom ramen för förordning (EG) nr 1382/2003 ska fortsätta att omfattas av den förordningen till dess att de har avslutats operationellt och finansiellt."

9. Bilaga I till förordning (EG) nr 1692/2006 ska ersättas med texten i bilagan till den här förordningen.

10. Bilaga II till förordning (EG) nr 1692/2006 ska utgå.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 16 september 2009.

På Europaparlamentets vägnar

J. BUZEK

Ordförande

På rådets vägnar

C. MALMSTRÖM

Ordförande

Finansieringsvillkor och krav enligt artikel 5.2

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
1. Finansieringsvillkor	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att katalysatoråtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden för höghastighetsleder till sjöss kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att trafikomställningsåtgärden kommer att uppnå uppställda mål inom 36 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) En realistisk verksamhetsplan ska visa att åtgärden rörande trafikundvikande kommer att uppnå uppställda mål inom 60 månader och vara ekonomiskt lönsam av egen kraft efter denna period.	a) Åtgärden för gemensamt lärande ska leda till att de kommersiella tjänsterna på marknaden blir bättre, särskilt att främja och/eller underlätta trafikundvikande eller trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg och inre vattenvägar, genom att förbättra samarbete och kunskapsöverföring, och ha en varaktighet på högst 24 månader.
	b) Katalysatoråtgärden ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster.	b) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser logistik, teknik, metoder, utrustning, produkter, infrastruktur eller tjänster; viktigt är också att tjänsten är av hög kvalitet, att förfaranden och inspektioner är enkla, att säkerhets- och skyddsnormer är uppfyllda, att hamnen är lättillgänglig, att förbindelserna med inlandet är goda och att hamntjänsterna är flexibla och effektiva.	b) Trafikomställningsåtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	b) Åtgärden rörande trafikundvikande ska vara innovativ på europeisk nivå vad avser integrering av produktionslogistik i transportlogistik.	b) Åtgärden för gemensamt lärande ska vara innovativ på europeisk nivå.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Høghastighetsleder till sjøss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	c) Katalysatoråtgärden ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar.	c) Åtgärden för høghastighetsleder till sjøss ska främja mycket storskaliga intermodala gods-transporttjänster via närsjöfart inbegripet, i förekommande fall, kombinerad gods- och passagerartransport eller en kombination av närsjöfart och andra transportsätt där vägsträckorna är så korta som möjligt. Åtgärden ska företrädesvis omfatta integrerade godstransporttjänster till inlandet via järnväg och/eller inre vattenvägar.	c) Det ska finnas en realistisk plan för trafikomställningsåtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås.	c) Åtgärden rörande trafikundvikande ska främja effektivare internationella godstransporter på de europeiska marknaderna utan att bromsa den ekonomiska tillväxten genom att fokusera på att modifiera produktions- och/eller distributionsprocesser och på så sätt uppnå högre lastningsfaktorer, färre tomkörningar, mindre avfallsflöden, mindre volym eller vikt eller andra resultat som leder till en betydande minskning av godstrafiken på väg, utan att negativt påverka produktionen eller sysselsättningen.	c) Åtgärden för gemensamt lärande får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det allmänna intresset.
	d) Det ska finnas en realistisk plan för katalysatoråtgärden med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	d) Åtgärden för høghastighetsleder till sjøss ska förväntas leda till en faktisk, mätbar och hållbar trafikomställning från vägtransport till närsjöfart, inre vattenvägar eller järnvägar som är större än den förväntade ökningen av godstransporterna på väg.	d) När en trafikomställningsåtgärd förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivi och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden för gemensamt lärande med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.
	e) Katalysatoråtgärden får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport eller inom vart och ett av transportsätten, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	e) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden för høghastighetsleder till sjøss med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.		d) Det ska finnas en realistisk plan för åtgärden rörande trafikundvikande med konkreta etappmål för hur målen ska uppnås och med uppgift om vilket behov det finns av ledningsstöd från kommissionens sida.	

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	f) När en katalysatoråtgärd förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	f) Åtgärden för höghastighetsleder till sjöss får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.		e) Åtgärden rörande trafikundvikande får inte leda till snedvridning av konkurrensen på de relevanta marknaderna, särskilt inte mellan transportsätt som utgör alternativ till endast vägtransport, på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.	
		g) När en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.		f) När en åtgärd rörande trafikundvikande förutsätter tjänster från utomstående avtalsparter, ska sökanden visa att tjänsterna upphandlats i enlighet med ett öppet, objektivet och icke diskriminerande förfarande för urval av de berörda tjänsterna.	
2. Stödets nivå och omfång	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande trafikundvikande får uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande. De stödberättigande kostnaderna relaterade till kringliggande infrastruktur får inte överstiga 20 % av åtgärdens totala stödberättigande kostnader.	a) Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande får uppgå till högst 50 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. Ekonomiskt gemenskapsstöd ska betalas ut för sådana utgifter om de är direkt förknippade med åtgärdens genomförande.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	I katalysatoråtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder för höghastighetsleder till sjöss som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I trafikomställningsåtgärder som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder rörande trafikundvikande som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet. Bidrag till finansiering av kostnader för tillgångar i lös egendom ska medföra skyldighet att under hela stödperioden huvudsakligen använda tillgångarna för åtgärden, i enlighet med bestämmelserna i stödkontraktet.	I de åtgärder för gemensamt lärande som beviljas gemenskapsfinansiering är utgifter stödberättigande från och med den dag ansökan lämnas in i samband med urvalsförfarandet.
				b) Gemenskapens ekonomiska stöd för trafikundvikande åtgärder får inte användas för att stödja företags- eller produktionsverksamhet som inte är direkt knuten till transport eller distribution.	
	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	b) Det ekonomiska gemenskapsstöd som kommissionen fastställer på grundval av antalet omställda tonkilometer från väg till närsjöfart, järnväg eller inre vattenvägar, ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer omställd vägtransport. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	c) Det ekonomiska gemenskapsstödet ska till en början vara 2 EUR per 500 tonkilometer respektive 25 fordonskilometer vägtransport som undviks. Detta riktvärde kan särskilt justeras i förhållande till åtgärdens kvalitet eller den erhållna faktiska fördelen för miljön.	

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	c) I enlighet med förfarandet i artikel 10.2 får kommissionen med lämpliga tidsintervall se över hur de faktorer som beräkningen ska grundas på har utvecklats, och om nödvändigt anpassa beloppet för det ekonomiska gemenskapsstödet i enlighet därmed.	
3. Stödkontraktets form och varaktighet	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en katalysatoråtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd ska delas ut på grundval av stödkontrakt. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 38 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd rörande trafikundvikande ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Kontraktet ska som regel ha en längsta löptid på 62 månader och en minsta löptid på 36 månader. I fall av extraordinära förseningar i genomförandet, till exempel på grund av en ovanligt kraftig ekonomisk nedgång, som stödmottagaren tillbörligt motiverar kan en undantagsförlängning på 6 månader beviljas.	Det ekonomiska gemenskapsstödet till en åtgärd för gemensamt lärande ska delas ut på grundval av stödkontrakt, med lämpliga bestämmelser om ledning och tillsyn. Den längsta löptiden för dessa kontrakt ska som regel vara 26 månader, som på stödmottagarens begäran och inom budgetramen kan förlängas med ytterligare 26 månader, förutsatt att resultatet från de 12 första månaderna är positivt.
	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 38 månader eller i undantagsfall 44 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 62 månader eller i undantagsfall 68 månader.	Det ekonomiska gemenskapsstödet får inte förnyas efter den föreskrivna maximiperioden på 52 månader.

Åtgärdstyp	A. Katalysator Artikel 5.1 a	B. Höghastighetsleder till sjöss Artikel 5.1 b	C. Trafikomställning Artikel 5.1 c	D. Trafikundvikande Artikel 5.1 d	E. Gemensamt lärande Artikel 5.1 e
4. Lägsta kont- raktsvärde	Lägsta vägledande stödbelopp för en katalysatoråtgärd ska motsvara 30 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning eller trafikundvikande per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för höghastighetsleder till sjöss ska motsvara 200 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikomställning ska motsvara 60 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid. Trafikomställningsåtgärder i syfte att genomföra överföring till inre vattenvägar har en särskild tröskel på 13 miljoner tonkilometer eller dess volymekvivalent för genomförd trafikomställning per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd rörande trafikundvikande ska motsvara 80 miljoner tonkilometer eller 4 miljoner fordonskilometer som undviks per år, över stödkontraktets hela löptid.	Lägsta vägledande stödbelopp för en åtgärd för gemensamt lärande ska vara 250 000 EUR.
5. Spridning	Katalysatoråtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Inga spridningsåtgärder föreskrivs för trafikomställningsåtgärder.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.	Åtgärdens resultat och metoder ska spridas och utbyte av bästa metoder främjas i enlighet med en i förväg uppgjord spridningsplan i syfte att bidra till att förordningens mål uppnås.”