

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1692/2006

2010/EØS/38/37

av 24. oktober 2006

om innføring av det andre «Marco Polo»-programmet for tildeling av finansiell støtte frå Fellesskapet for å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem (Marco Polo II), og om oppheving av forordning (EF) nr. 1382/2003(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR —

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet, særleg artikkel 71 nr. 1 og artikkel 80 nr. 2,

med tilvising til framlegget frå Kommisjonen,

med tilvising til fråsegna frå Det europeiske økonomi- og sosialutvalet⁽¹⁾,

etter samråd med Regionutvalet,

etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 251 i traktaten⁽²⁾, og

ut frå desse synsmåtanane:

1) I kvitboka si av september 2001 om den felles transportpolitikken legg Kommisjonen vekt på å utvikle transport med ulike transportsystem som eit praktisk og effektivt middel til å oppnå eit balansert transportsystem, og gjer framlegg ikkje berre om å utvikle motorvegar til sjøs i form av integrerte former for sjøtransport med ulike transportsystem av høg kvalitet, men òg om ein meir intensiv bruk av jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar som eit viktig element i denne strategien. Under møtet sitt i Göteborg 15.-16. juni 2001 slo Det europeiske rådet fast at ei betre fordeling mellom ulike transportmåtar er avgjerande i strategien for ei berekraftig utvikling. Under møtet sitt i Barcelona 15.-16. mars 2002 streka Det europeiske rådet under at opphopinga av trafikken i flaskehalsar må reduserast i fleire regionar, og nemnde særleg Alpane, Pyreneane og Austersjøen, noko som syner at transportlinjene til motorvegane til sjøs er ein integrert og viktig del av det transeuropeiske transportnett. Eit marknadsdrive

finansieringsprogram for transport med ulike transportsystem er eit sentralt verkemiddel for å utvikle ei slik transportform vidare, og dette bør særleg medverke til å støtte skipinga av motorvegar til sjøs, samstundes som det m.a. vert sytt for ei betring av den økonomiske, sosiale og territoriale utjamninga og av transporten med jarnbane og på innlandsvassvegar.

2) Dersom det ikkje vert gjort målmedvitne tiltak, vil den samla godstransporten på veg i Europa auke med over 60 % innan 2013. For dei 25 medlemsstatane i Den europeiske unionen vil dette svare til ein forventa vekst på 20,5 milliardar tonnkilometer i internasjonal godstransport på veg i tidsrommet 2007-2013, noko som vil få negative følgjer i form av tilleggsutgifter til veginfrastrukturen, ulukker, opphoping, ureining på lokalplan og på verdsplan, ei mindre påliteleg forsynings- og logistikkjede og miljøskadar.

3) For å kunne handtere denne veksten i godstransport på veg må nærskipfart, jarnbanar og innlandsvassvegar utnyttast betre enn i dag, og transport- og logistikksektoren må oppmuntrast til å kome med fleire kraftige initiativ med sikte på å redusere opphopinga på vegane, t.d. utvikling av tekniske nyvinningar når det gjeld rullande materiell.

4) Programmet som vart skipa ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1382/2003 av 22. juli 2003 om tildeling av finansiell støtte frå Fellesskapet for å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem (Marco Polo-programmet)⁽³⁾, bør difor betrast med nye tiltak som tek sikte på ein faktisk reduksjon i den internasjonale vegtransporten. Kommisjonen har difor gjort framlegg om eit utvida program, heretter kalla «Marco Polo II-programmet» eller «programmet», for å fremje transport med ulike transportsystem og betre miljøprestasjonen til godstransportsystemet innanfor Fellesskapet. For å nå dette målet bør programmet støtte tiltak innanfor godstransport, logistikk og andre relevante marknader, samstundes som det vert teke omsyn til kva små og mellomstore føretak treng. Programmet bør minst medverke til å flytte den samla veksten som er venta

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 328 av 24.11.2006, s.1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 70/2007 av 29. juni 2007 om endring av EØS-avtalens protokoll 31 (Om samarbeid på særlege områder utenfor de fire friheter), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 56, 22.11.2007, s. 8.

⁽¹⁾ TEU C 234 av 22.9.2005, s. 19.

⁽²⁾ Europaparlamentsfråsegn av 17. mai 2006 (enno ikkje offentleggjort i TEU), og rådsavgjerd av 12. oktober 2006.

⁽³⁾ TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1. Forordninga endra ved forordning (EF) nr. 788/2004 (TEU L 138 av 30.4.2004, s. 17).

- innanfor internasjonal godstrafikk på veg, men helst meir enn dette, over til nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportformer der transportstrekningane på veg er så korte som råd. Marco Polo-programmet som vart skipa ved forordning (EF) nr. 1382/2003, bør difor bytast ut.
- 5) Marco Polo II-programmet omfattar ulike typar tiltak som bør medverke til ein målbar og berekraftig overgang til andre transportmåtar og til betre samarbeid på marknaden for transport med ulike transportsystem. Tiltaka i medhald av Marco Polo II-programmet bør òg medverke til ein faktisk reduksjon i internasjonal godstransport på veg.
 - 6) Tiltaka som vert finansierte i medhald av Marco Polo II-programmet, bør ha eit internasjonalt geografisk omfang. For å spegle att den europeiske dimensjonen ved desse tiltaka bør føretak som er etablerte i ulike statar, leggje fram prosjekt i form av eit konsortium som gjer framlegg til tiltak. Offentlegrettslege einingar bør ha rett til å ta del i eit slikt konsortium dersom dei driv økonomisk verksemd, i samsvar med nasjonal lovgjeving.
 - 7) Søkjarane bør kunne leggje fram nye eller eventuelt eksisterande prosjekt som best mogleg svarar til dei aktuelle krava i marknaden. Høvelege prosjekt, særleg dei som tek omsyn til kva små og mellomstore føretak treng, bør ikkje forkastast som følgje av ein altfor streng definisjon av kva tiltak som kan få støtte.
 - 8) Det kan finnast tilfelle der vidareføringa av ei eksisterande teneste er minst like føremålstenleg i form av ytterlegare overgang til andre transportmåtar, kvalitet, miljøføremoner og berekraft, som innføringa av ei ny teneste som fører til monalege utgifter.
 - 9) For at støtta til iverksetjing av tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere definert på ein oversiktleg, objektiv og tydeleg måte, bør ho t.d. byggje på dei utgiftene som samfunnet kan spare ved å nytte nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar i staden for berre vegtransport. I denne forordninga bør det difor fastsetjast ein rettleiande sum for finansiell støtte på grunnlag av talet på tonnkilometer gods som er overført frå vegtransport.
 - 10) Finansiell støtte frå Fellesskapet på grunnlag av talet på tonnkilometer gods som er overført frå vegtransport til nærskipfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, eller på grunnlag av unngåing av tonnkilometer eller køyretøykilometer med vegtransport, bør tilpassast slik at ho fremjar prosjekt av høg kvalitet eller prosjekt som inneber faktiske miljøføremoner.
 - 11) Ved tildelinga av midlar bør det leggjast særleg vekt på følsame område og storbyområde som ligg innanfor den geografiske ramma for programmet.
 - 12) For å sikre offentleg merksemd og klarleik og for å utveksle best mogleg praksis bør resultatane av tiltaka innanfor programmet formidlast på høveleg måte.
 - 13) I samband med framgangsmåten for utveljing og heile den tida tiltaka varer, må det sikrast at dei tiltaka som vert valde ut, faktisk er til gagn for den felles transportpolitikken og ikkje vil føre til konkurransevridingar i strid med dei felles interessene. Kommisjonen bør difor evaluere gjennomføringa av begge programma. Han bør seinast 30. juni 2007 leggje fram ein evalueringsrapport om resultatane frå Marco Polo-programmet for tidsrommet 2003-2006.
 - 14) Tiltaka bør ikkje føre til konkurransevriding, særleg ikkje mellom andre transportmåtar enn vegtransport eller innanfor kvar einskild av dei andre transportmåtane, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene. Det bør leggjast særleg vekt på å unngå slik konkurransevriding, slik at tiltaka medverkar til å overføre godstransport frå veg til andre transportmåtar i staden for å trekkje godstransport bort frå eksisterande transporttenester med jarnbane, nærskipfart eller innlandsvassvegar.
 - 15) Ettersom målet for Marco Polo II-programmet ikkje kan nåast i tilstrekkeleg grad av medlemsstatane, og difor på grunn av omfanget til programmet betre kan nåast på fellesskapsplan, kan Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærleiksprinsippet slik det er fastsett i artikkel 5 i traktaten. I samsvar med prinsippet om rimeleg samhøve, slik det er fastsett i den nemnde artikkelen, går ikkje denne forordninga lenger enn det som er naudsynt for å nå dette målet.
 - 16) Dei tiltaka som er naudsynte for å gjennomføre denne forordninga, bør vedtakast i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽¹⁾.
 - 17) I denne forordninga er det for heile det tidsrommet som programmet varer, fastsett ei finansiell ramme som utgjer det viktigaste referansegrunnlaget for budsjettstyresmakta ved den årlege budsjetthandsaminga, slik det er definert i nr. 37 i den tverrinstitusjonelle avtala mellom Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen om budsjett disiplin og god økonomistyring⁽²⁾.

(¹) TEF L 184 av 17.7.1999, s. 23. Avgjerda sist endra ved avgjerd nr. 2006/512/EF (TEU L 200 av 22.7.2006, s. 11).

(²) TEU C 139 av 14.6.2006, s. 1.

- 18) For å sikre kontinuitet med og klarleik når det gjeld Marco Polo-programmet bør det fastsetjast overgangsføresegner for kontraktar og framgangsmåtar for utveljing —

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

KAPITTEL I

ALLMENNE FØRESEGNER

Artikkel 1

Mål

Ved denne forordninga vert det skipa ei finansieringsordning, heretter kalla «Marco Polo II-programmet» eller «programmet», som har som mål å redusere opphopinga på vegane, fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem og fremje transport med ulike transportsystem, for såleis å medverke til eit effektivt og berekraftig transportsystem som tilfører EU ein tilleggsverdi utan at det har negative innverknader på den økonomiske, sosiale eller territoriale utjamninga. Programmet skal vare i tidsrommet 1. januar 2007-31. desember 2013, og målet er å oppnå, når programmet vert avslutta, ei overføring av den forventta samla auken i internasjonal godstransport på veg, målt i tonnkilometer, til nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportmåtar der transporten på veg er så kort som råd.

Artikkel 2

Definisjonar

I denne forordninga tyder:

- a) «tiltak» alle prosjekt som vert gjennomførde av føretak som medverkar til å redusere opphopinga i systemet for godstransport på veg og/eller til å betre miljøprestasjonane til transportsystemet på territoriet til medlemsstatane eller andre deltakarstatar. Tiltak med katalyserande verknad, tiltak for overgang til andre transportmåtar og tiltak for felles læring kan omfatte fleire samordna prosjekt,
- b) «tiltak med katalyserande verknad» alle nyskapande tiltak som tek sikte på overvinne viktige strukturelle hindringar i godstransportmarknaden i Fellesskapet som gjer at marknadene ikkje verkar på ein effektiv måte, at nærskipfarten, jarnbanene eller innlandsvassvegane ikkje er konkurransedyktige og/eller at transportkjeder som nyttar desse transportmåtene, ikkje verkar på ein effektiv måte, medrekna endring eller innføring av utfyllande infrastruktur. For føremålet med denne definisjonen tyder «strukturelle hindringar i marknaden» alle faktiske hindringar for at godstransportkjeda skal verke på ein tilfredsstillande måte, bortsett frå dei som er fastlagde gjennom regelverket eller er mellombels,
- c) «tiltak for motorvegar til sjøs» alle nyskapande tiltak som direkte tek sikte på å overføre godstransport frå veg til nærskipfart eller til ein kombinasjon av nærskipfart og andre transportmåtar der vegtransporten er så kort som råd. Tiltak av denne typen kan omfatte endring eller innføring av den utfyllande infrastrukturen som krevst for å gjennomføre sjøtransporttenester med ulike transportsystem og med svært stor kapasitet og frekvens, helst medrekna bruk av dei mest miljøvennlege transportmåtene, t.d. innlandsvassvegar og jarnbanar, til godstransport i innlandet og til integrerte tenester frå dør til dør. Dersom det er mogleg, bør òg ressursane i dei mest fjernliggjande regionane integrerast,
- d) «tiltak for overgang til andre transportmåtar» alle tiltak som direkte, målbart, monaleg og utan opphald tek sikte på å overføre godstransport frå veg til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av ulike transportmåtar der vegtransporten er så kort som råd, men som ikkje er tiltak med katalyserande verknad. Dette omfattar eventuelt tiltak der overgangen finn stad som følge av at ei eksisterande teneste vert vidareført. Kommisjonen skal vurdere om det er mogleg å støtte utfyllande infrastrukturprosjekt,
- e) «tiltak for å unngå vegtrafikk» alle nyskapande tiltak der transport vert integrert i produksjonslogistikken, slik at ein høg prosentdel av godstransporten på veg kan unngåast utan at det får negative følgjer for produksjonsomfanget eller sysselsetjinga. Tiltak av denne typen kan omfatte endring eller innføring av utfyllande infrastruktur og utstyr,
- f) «tiltak for felles læring» alle tiltak som tek sikte på eit betre samarbeid for å skape strukturar for best moglege arbeidsmetodar og framgangsmåtar innanfor godstransportkjeda, samstundes som det vert teke omsyn til krava til logistikk,
- g) «nyskapande tiltak» alle tiltak som inneheld element som til no ikkje har vore å finne i ein viss marknad,
- h) «utfyllande infrastruktur» den infrastrukturen som er naudsynt for og tilstrekkeleg til at måla for tiltaka kan nåast, medrekna anlegg for gods- og persontransport,
- i) «oppfølgingstiltak» alle tiltak som tek sikte på å førebu eller støtte aktuelle eller framtidige tiltak, medrekna formidlingsverksemd, overvaking og evaluering av prosjekt og innsamling og analyse av statistiske opplysningar. Tiltak som tek sikte på marknadsføring av produkt, prosessar eller tenester, reklameverksemd og salsfremjing, er ikkje oppfølgingstiltak,
- j) «førebuande tiltak» alle tiltak som vert gjorde for å førebu eit tiltak med katalyserande verknad, eit tiltak for motorvegar til sjøs eller eit tiltak for å unngå vegtrafikk, t.d. tekniske, driftsmessige eller finansielle føregranskingar og prøving av utstyr,

- k) «føretak» alle einingar som driv økonomisk verksemd, utan omsyn til kva rettsleg status dei har og korleis dei er finansierte,
- l) «konsortium» alle samanslutningar der minst to føretak gjer avtale om å gjennomføre og dele risikoen i samband med eit tiltak,
- m) «tonnkilometer» transport av eitt tonn gods eller tilsvarende voluminnhald over ein avstand på ein kilometer,
- n) «køyretøykilometer» rørsle til ein lasta eller tom lastebil over ein avstand på ein kilometer,
- o) «nærleggjande tredjestat» alle statar som ikkje er medlemmer i Den europeiske unionen, og som har felles grense med Den europeiske unionen eller har kyst mot eit lukka eller delvis lukka havområde som grensar til Den europeiske unionen.

Artikkel 3

Verkeområde

1. Programmet skal omfatte tiltak
 - a) som omfattar territoriet til minst to medlemsstatar,

eller
 - b) som omfattar territoriet til minst ein medlemsstat og territoriet til ein nærleggjande tredjestat.
2. Dersom eit tiltak omfattar territoriet til ein tredjestat, vert utgifter som kjem på i dette territoriet eller i denne staten, ikkje dekte gjennom programmet, bortsett frå i dei tilfella som er nemnde i nr. 3 og 4.
3. Programmet skal vere ope for deltaking for dei statane som er kandidatar for tilmelding til Den europeiske unionen. Deltakinga skal finne stad på dei vilkåra som er fastsette i assosieringsavtalene med desse statane, og på grunnlag av dei reglane som er fastsette ved avgjerd i assosieringsrådet for kvar av dei statane som det gjeld.
4. Programmet skal òg vere ope for deltaking for medlemsstatane i EFTA og EØS og for nærleggjande tredjestatar på grunnlag av tilleggsøyvingar i samsvar med dei framgangsmåtane som skal avtalast med desse statane.

KAPITTEL II

SØKJARAR OG TILTAK SOM KAN FÅ STØTTE

Artikkel 4

Søkjarar som kan få støtte

1. Tiltak skal leggjast fram av eit konsortium som er samansett av to eller fleire føretak som er etablerte i minst to ulike medlemsstatar eller i minst ein medlemsstat og

ein nærleggjande tredjestat, eller kan, dersom det finst eit transportsamband med ein nærleggjande tredjestat, i særlege tilfelle leggjast fram av eitt føretak som er etablert i ein medlemsstat.

2. Føretak som er etablerte utanfor dei deltakarstatane som er nemnde i artikkel 3 nr. 3 og 4, kan vere knytte til eit tiltak, men kan ikkje under nokon omstende få fellesskapsstøtte innanfor ramma av programmet.

Artikkel 5

Tiltak som kan få støtte, og finansieringsvilkår

1. Følgjande tiltak kan finansierast i medhald av programmet:
 - a) tiltak med katalyserande verknad: det bør leggjast særleg vekt på tiltak som tek sikte på å betre samverknaden med jarnbane-, innlandsvassvegs- og nærskipfartssektorane, medrekna motorvegar til sjøs, gjennom betre bruk av eksisterande infrastrukturar,
 - b) tiltak for motorvegar til sjøs: innanfor Den europeiske unionen skal slike tiltak nytte transeuropeiske nett slik det er definert i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett⁽¹⁾,
 - c) tiltak for overgang til andre transportmåtar,
 - d) tiltak for å unngå vegtrafikk,
 - e) tiltak for felles læring.
2. Dei særlege finansieringsvilkåra og andre krav til dei ulike tiltaka, er fastsette i vedlegg I. Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastrukturar slik det er definert i artikkel 2 bokstav h), er fastsette i vedlegg II.

3. Finansiell støtte frå Fellesskapet skal byggje på kontraktar som skal forhandlast fram av Kommisjonen og støttmottakaren. Vilråra for desse kontraktane skal, så fram det er mogleg, sikre at dei finansielle og administrative byrdene vert så små som råd, t.d. ved å stille til rådvelde bankgarantiar som er tilpassa føretak slik det er fastsett ved gjeldande reglar og forordningar, særleg rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 av 25. juni 2002 om finansreglementet som får anvendelse på De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett⁽²⁾, slik at den administrative effektiviteten og fleksibiliteten vert størst mogleg.

⁽¹⁾ TEF L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endra ved vedtak nr. 884/2004/EF (TEU L 167 av 30.4.2004, s. 1, retta i TEU L 201 av 7.6.2004, s. 1).

⁽²⁾ TEF L 248 av 16.9.2002, s. 1.

4. Utan at det rører ved dei allmenne politiske måla som er nemnde i artikkel 1, skal dei årlege prioriteringane for innbydingar til søknader som gjeld tiltak med katalyserande verknad og tiltak for felles læring, fastsetjast og eventuelt reviderast av Kommissjonen, med hjelp frå det utvalet som er nemnt i artikkel 10 og i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

Artikkel 6

Nærmare reglar

Dei nærmare reglane for framgangsmåten for framlegging og utveljing av tiltak i medhald av programmet, skal vedtakast i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

Artikkel 7

Statsstøtte

Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak som er omfatta av programmet, skal ikkje vere til hinder for at dei same tiltaka kan få statsstøtte på nasjonalt, regionalt eller lokalt plan, på det vilkåret at slik støtte kan samordnast med dei ordningane for statsstøtte som er fastsette i traktaten, og ligg innanfor dei samla grensene som er fastsette for kvar type tiltak i vedlegg I. Når det gjeld utfyllande infrastruktur, skal statsstøtte og finansiell støtte frå Fellesskapet samanlagt ikkje overstige 50 % av dei utgiftene som gjev rett til støtte.

KAPITTEL III

FRAMLEGGING OG UTVELJING AV TILTAK

Artikkel 8

Framlegging av tiltak

Tiltak skal leggjast fram for Kommissjonen i samsvar med dei nærmare reglane som er fastsette i medhald av artikkel 6. Framlegga skal innehalde alle dei opplysningane som er naudsynte for at Kommissjonen skal kunne velje ut tiltak i samsvar med artikkel 9.

Artikkel 9

Utveljing av tiltak som kan få finansiell støtte

Tiltak som er lagde fram, skal evaluerast av Kommissjonen. Ved utveljinga av tiltak som kan få finansiell støtte i medhald av programmet, skal Kommissjonen ta omsyn til følgjande:

- a) dei måla som er nemnde i artikkel 1,
- b) dei vilkåra som er fastsette i vedlegg I og II, der det er relevant,

- c) medverknaden frå tiltak som tek sikte på å redusere opphopinga på vegane,
- d) miljøvinstane som dei framlagde tiltaka kan ha, medrekna korleis dei kan medverke til å redusere negative miljøverknader som følgjer av nærskipsfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar. Det vil verte lagt særleg vekt på prosjekt som går ut over rettsleg bindande miljøkrav,
- e) den samla berekrafta til tiltaka.

Avgjerda om tildeling av finansiell støtte skal takast i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

Kommissjonen skal melde frå til støttemottakarane om avgjerda si.

KAPITTEL IV

SLUTTFØRESEGNER

Artikkel 10

Utval

1. Kommissjonen skal få hjelp av eit utval.
2. Når det vert vist til dette nummeret, skal artikkel 4 og 7 i avgjerd 1999/468/EF nyttast, samstundes som det vert teke omsyn til føresegnene i artikkel 8 i den nemnde avgjerda.

Det tidsrommet som er fastsett i artikkel 4 nr. 3 i avgjerd 1999/468/EF, skal vere tre månader.

3. Utvalet fastset møteføresegnene sine.

Artikkel 11

Budsjett

Den finansielle ramma for gjennomføring av Marco Polo II-programmet er 450 millionar euro for tidsrommet 1. januar 2007-31. desember 2013⁽¹⁾.

Dei årlege løyvingane skal godkjennast av budsjettstyresmakta innanfor ramma av dei finansielle overslaga.

Artikkel 12

Midlar til oppfølgingstiltak og evaluering av programmet

Opptil 5 % av det budsjettet som er fastsett i denne forordninga, skal nyttast til oppfølgingstiltak og uavhengig evaluering av gjennomføringa av artikkel 5.

⁽¹⁾ Denne summen byggjer på tal frå 2004, og skal tilpassast teknisk for å ta omsyn til inflasjonen.

*Artikkel 13***Vern av dei økonomiske interessene til Dei europeiske fellesskapa**

1. Ved gjennomføringa av tiltak som vert finansierte i medhald av denne forordninga, skal Kommisjonen syte for at dei økonomiske interessene til Dei europeiske fellesskapa vert verna gjennom bruk av førebyggjande tiltak mot svik, korrupsjon og anna ulovleg verksemd, gjennom effektiv kontroll og tilbakebetaling av midlar som er utbetalte på urettkome vis og, dersom det vert oppdaga avvik, gjennom sanksjonar som er verknadsfulle, svarar til brotet og hindrar nye brot, i samsvar med rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 av 18. desember 1995 om beskyttelse av De europeiske fellesskaps økonomiske interesser⁽¹⁾, rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 av 11. november 1996 om kontroll og inspeksjon på stedet som foretas av Kommisjonen for å verne De europeiske fellesskaps økonomiske interesser mot bedrageri og andre uregelmessigheter⁽²⁾ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 av 25. mai 1999 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)⁽³⁾.

2. Når det gjeld dei tiltaka som vert finansierte i medhald av denne forordninga, tyder «avvik» slik det er nemnt i artikkel 1 i rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 alle brot på ei føresegn i fellesskapsretten eller alle brot på ei avtaleplikt som følgjer av ei handling eller forsømming frå ein marknadsdeltakar si side, som skadar eller kan skade det allmenne budsjettet til Den europeiske unionen eller andre budsjett som Unionen forvaltar, som følgje av ei utilbørleg utgift.

3. Kontraktar og avtaler, og avtaler med deltakande tredjestatar som følgjer av denne forordninga, skal særleg innehalde føresegner om overvaking og økonomistyring som skal gjennomførast av Kommisjonen (eller ein representant som har fått fullmakt av Kommisjonen), og om revisjon som Revisjonsretten skal utføre, om naudsynt på staden.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utferda i Strasbourg, 24. oktober 2006.

For Europaparlamentet

President

J. BORELL FONTELLES

*Artikkel 14***Evaluering**

1. Kommisjonen skal minst to gonger per år informere utvalet om den finansielle gjennomføringa av programmet, og leggje fram ei ajourført oversikt over alle dei tiltaka som er finansierte innanfor ramma av programmet.

Kommisjonen skal gjennomføre både ei førebels og ei endeleg evaluering av programmet for å vurdere korleis det har medverka til å nå måla for transportpolitikken til Fellesskapet, og kor effektivt løyvingane er vortne nytta.

2. Kommisjonen skal innan 30. juni 2007 leggje fram for Europaparlamentet, Rådet, Det europeiske økonomi- og sosialutvalet og Regionutvalet ein evalueringsrapport om dei resultatane som er oppnådde gjennom Marco Polo-programmet i tidsrommet 2003-2006. Dersom denne rapporten syner at Marco Polo II-programmet må tilpassast, skal Kommisjonen gjere høvelege framlegg om dette.

*Artikkel 15***Oppheving**

Forordning (EF) nr. 1382/2003 vert oppheva med verknad frå 14. desember 2006.

Kontraktar som gjeld tiltak innanfor ramma av forordning (EF) nr. 1382/2003, skal framleis vere underlagde føresegnene i den nemnde forordninga inntil dei vert driftsmessig og finansielt avslutta. Framgangsmåten for evaluering og utveljing for året 2006, skal fullt ut vere underlagd føresegnene i forordning (EF) nr. 1382/2003, sjølv om det aktuelle tiltaket vert avslutta i 2007.

*Artikkel 16***Iverksettjing**

Denne forordninga tek til å gjelde 14. desember 2006.

For Rådet

Formann

P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ TEF L 312 av 23.12.1995, s. 1.

⁽²⁾ TEF L 292 av 15.11.1996, s. 2.

⁽³⁾ TEF L 136 av 31.5.1999, s. 1.

VEDLEGG I

Finansieringsvilkår og krav i samsvar med artikkel 5 nr. 2

Type tiltak	A. Katalyserande verknad Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	B. Motorvegar til sjøs Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	C. Overgang til andre transportmåtar Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	D. Umngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
1. Finansieringsvilkår	<p>a) Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket med katalyserande verknad vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 60 månader, og vil vere lønsamt etter denne fristen.</p> <p>b) Tiltaket med katalyserande verknad skal vere nyskapannde på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, metodar, utstyr, produkt, infrastruktur eller tenesteyting.</p>	<p>a) Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket for motorvegar til sjøs vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 60 månader, og vil vere lønsamt etter denne fristen.</p> <p>b) Tiltaket for motorvegar til sjøs skal vere nyskapannde på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, metodar, utstyr, produkt, infrastruktur eller tenesteyting. Det vil òg verte teke omsyn til høg kvalitet på tenester, forenkla framgangsmåtar og inspeksjonar, stetting av tryggleiksstandardar, god tilgang til hamner, effektivt samband med innlandet og fleksible og effektive hamnerenester.</p>	<p>a) Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket for overgang til andre transportmåtar vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 36 månader, og vil vere lønsamt etter denne fristen.</p> <p>b) Tiltaket for overgang til andre transportmåtar skal ikkje føre til konkurransevridning i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einiskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.</p>	<p>a) Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket for å umngå vegtrafikk vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 60 månader, og vil vere lønsamt etter denne fristen.</p> <p>b) Tiltaket for å umngå vegtrafikk skal vere nyskapannde på europeisk plan med omsyn til å integrere produksjonslogistikk i transportlogistikken.</p>	<p>a) Tiltaket for felles læring skal føre til ei betring i dei kommersielle tenestene i marknaden, og skal særleg fremje og/eller leggje til rette for at vegtrafikk skal umngåast og for å få til ein overgang frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar gjennom betre samarbeid og deling av sakkunne. Tiltaket skal vere i høgst 24 månader.</p> <p>b) Tiltaket skal vere nyskapannde på europeisk plan.</p>

Type tiltak	A. Katalyserande verknad Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	B. Motorveggar til sjøs Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	C. Overgang til andre transportmåtar Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	D. Unngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	c) Tiltaket med katalyserande verknad er venta å føre til ein reell, målbar og berekraftig overgang frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassveggar.	c) Tiltaket for motorveggar til sjøs tek sikte på å oppmuntre til bruk av nærskipsfart for godstransporttenester med ulike transportsystem og med svært stor kapasitet og frekvens, eventuelt medrekna tenester som kombinerer gods- og persontransport, eller ein kombinasjon av nærskipsfart og andre transportmåtar der vegtransporten er så kort som råd. Tiltaket bør helst omfatte integrerte godstransporttenester til innlandet med jarnbane og/eller på innlandsvassveggar.	c) Tiltaket for overgang til andre transportmåtar skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast.	c) Tiltaket for å unngå vegtrafikk tek sikte på å oppmuntre til større effektivitet i den internasjonale godstransporten på dei europeiske marknadene utan å hemme den økonomiske veksten, ved å leggje vekt på endring av produksjons- og/eller distribusjonsprosessane. Dette kan innebære kortare avstandar, høgare lastfaktorar, færre etappar utan last, reduksjon av avfallsstraumane, reduksjon i volum og/eller vekt, eller andre verknader som fører til ein monaleg reduksjon av godstransporten på veg, men som ikkje har negative følgjer for produksjonsomfanget eller sysselsetjinga.	c) Tiltaket må ikkje føre til konkurransevridning i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar ein rein vegtransport eller innanfor kvar einiskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.
	d) Tiltaket med katalyserande verknad skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	d) Det er venta at tiltaket for motorveggar til sjøs skal føre til ein reell, målbar og berekraftig overgang frå godstransport på veg til nærskipsfart, transport på innlandsvassveggar eller jarnbanetransport som er høgare enn den veksten som er venta innanfor godstransport på veg.	d) Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av kon-sortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.	d) Tiltaket for felles læring skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	d) Tiltaket for felles læring skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.
	e) Tiltaket med katalyserande verknad må ikkje føre til konkurransevridning i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar ein rein vegtransport eller innanfor kvar einiskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.	e) Tiltaket for motorveggar til sjøs skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	e) Tiltaket for å unngå vegtrafikk skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	e) Tiltaket for å unngå vegtrafikk skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	e) Tiltaket for å unngå vegtrafikk skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.

Type tiltak	A. Katalyserande verknad Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	B. Motorvegar til sjøs Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	C. Overgang til andre transportmåtar Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	D. Umgå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	f) Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg og sikrar lik handsaming.	f) Tiltaket for motorvegar til sjøs må ikkje føre til konkurransevridning i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einiskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.		f) Tiltaket for å unngå vegtrafikk må ikkje føre til konkurransevridning i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.	
		g) Når tiltaket for motorvegar til sjøs krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.		g) Når tiltaket for å unngå vegtrafikk krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.	
2. Finansiering: nivå og omfang	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak med katalyserande verknad skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebauande tiltak og utgifter gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til sjøs skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebauande tiltak og utgifter gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebauande tiltak, utfyllande infrastruktur og utstyr. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal vere høgst 50 % av dei samla utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.

Type tiltak	A. Katalyserande verknad Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	B. Motorveggar til sjøs Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	C. Overgang til andre transportmåtar Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	D. Umgå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	<p>Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er lagd fram i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal yttast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike eigedelar i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.</p>	<p>Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er lagd fram i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal yttast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike eigedelar i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.</p>	<p>Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er lagd fram i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal yttast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike eigedelar i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.</p>	<p>Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er lagd fram i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte. Tilskot til finansiering av utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal yttast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike eigedelar i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.</p>	<p>Utgifter som har kome på frå og med den dagen ein søknad er lagd fram i medhald av framgangsmåten for utveljing, kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet dersom det er gjeve endeleg godkjenning til fellesskapsstøtte.</p>
				<p>b) Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal ikkje nyttast til å støtte forretnings- eller produksjonsverksemd som ikkje har direkte samanheng med transport eller distribusjon.</p>	
	<p>b) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtta til førebauande tiltak og utfyllande infrastruktur, som er fastsett av Kommissjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførde frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på prosjektet eller dei faktiske miljøfremomene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtta til førebauande tiltak, som er fastsett av Kommissjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførde frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg som vert umgått. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på prosjektet eller dei faktiske miljøfremomene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtta til førebauande tiltak, utfyllede infrastruktur og utstyr, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer eller per 25 køyretøykilometer godstransport på veg som vert umgått. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på prosjektet eller dei faktiske miljøfremomene som er oppnådde.</p>	<p>b) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur skal ikkje nyttast.</p>

Type tiltak	A. Katalyserende verknað Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	B. Motorvegar til sjøs Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	C. Overgang til andre transportmátar Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	D. Umgang vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	c) I samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2, kan Kommissjonen, når han finn det høveleg og naudsynt, granske på nytt korleis dei faktorane som ligg til grunn for utrekninga har utvikla seg, og om naudsynt tilpasse den finansielle støttesummen frå Fellesskapet tilsvarande.	c) I samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2, kan Kommissjonen, når han finn det høveleg og naudsynt, granske på nytt korleis dei faktorane som ligg til grunn for utrekninga har utvikla seg, og om naudsynt tilpasse den finansielle støttesummen frå Fellesskapet tilsvarande.	c) I samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2, kan Kommissjonen, når han finn det høveleg og naudsynt, granske på nytt korleis dei faktorane som ligg til grunn for utrekninga har utvikla seg, og om naudsynt tilpasse den finansielle støttesummen frå Fellesskapet tilsvarande.	d) I samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2, kan Kommissjonen, når han finn det høveleg og naudsynt, granske på nytt korleis dei faktorane som ligg til grunn for utrekninga har utvikla seg, og om naudsynt tilpasse den finansielle støttesummen frå Fellesskapet tilsvarande.	
	d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur, i den mon dei skal nyttast, er fastsette i vedlegg II.	e) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	
3. Tilskotsavtala: form og tidsfrist	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak med katalyserande verknað skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde i høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til sjøs skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde i høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmátar skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler. Desse avtalene skal gjelde i høgst 38 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for å umgå vegtrafikk skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde i høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde i høgst 26 månader.
	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 38 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 26 månader.
4. Grense for kontraktsverdi	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak med katalyserande verknað skal vere 2 000 000 euro per tiltak.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak for motorvegar til sjøs skal vere 1,25 milliardar tonnkilometer overført gods per tiltak eller tilsvarande voluminhald, eller i høve til den rettleiande summen for finansiell støtte per euro, dvs. 2 500 000 euro.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak for overgang til andre transportmátar skal vere 250 millionar tonnkilometer overført gods per tiltak eller tilsvarande voluminhald, eller i høve til den rettleiande summen for finansiell støtte per euro, dvs. 500 000 euro.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak for felles læring skal vere 250 000 euro per tiltak.	

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Umgå vegtrafikk	E. Felles læring
5. Formidling	<p>Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)</p> <p>Resultata frå og metodane for tiltaka med katalyserande verknad skal formidlast og det skal oppmuntrast til utveksling av best mogleg praksis, slik det er fastsett i ein eigen formidlingsplan, for såleis å medverke til å nå måla for denne forordninga.</p>	<p>Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)</p> <p>Resultata frå og metodane for tiltaka for motorvegar til sjøs skal formidlast og det skal oppmuntrast til utveksling av best mogleg praksis, slik det er fastsett i ein eigen formidlingsplan, for såleis å medverke til å nå måla for denne forordninga.</p>	<p>Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)</p> <p>Det er ikkje fastsett noka særskild formidlingsverksemd for tiltak for overgang til andre transportmåtar.</p>	<p>Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)</p> <p>Resultata frå og metodane for tiltaka for å unngå vegtrafikk skal formidlast og det skal oppmuntrast til utveksling av best mogleg praksis, slik det er fastsett i ein eigen formidlingsplan, for såleis å medverke til å nå måla for denne forordninga.</p>	<p>Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)</p> <p>Resultata frå og metodane for tiltaka for felles læring skal formidlast og det skal oppmuntrast til utveksling av best mogleg praksis, slik det er fastsett i ein eigen formidlingsplan, for såleis å medverke til å nå måla for denne forordninga.</p>

*VEDLEGG II***FINANSIERINGSVILKÅR FOR UTFYLLANDE INFRASTRUKTUR I SAMSVAR MED ARTIKKEL 2
BOKSTAV H) OG ARTIKKEL 5 NR. 2**

1. Utfyllande infrastruktur skal kunne få finansiell støtte innanfor ramma av programmet dersom følgjande vilkår er stetta:
 - a) tiltaket krev at det vert utført infrastrukturarbeid for at ei transportteneste som overfører gods frå vegtransport eller som gjer at godstrafikk på veg kan unngåast, skal kunne gjennomførast til rett tid,
 - b) infrastrukturarbeida vert fullførde innan 24 månader rekna frå datoen då tiltaket vert sett i verk,
 - c) transporttenesta eller tiltaket for å unngå vegtrafikk tek til innan tre månader rekna frå datoen då infrastrukturarbeida vert fullførde. Når det gjeld tiltak for å unngå vegtrafikk, skal den samla mengda vegtrafikk som er unngått, oppnåast medan tilskotsavtala gjeld,
 - d) det må takast omsyn til det relevante fellesskapsregelverket, særleg det som gjeld miljøet.
 2. Den kontrakten som vert inngådd for kvar type tiltak som er nemnt i artikkel 5, kan lengjast med det tidsrommet som krevst for å fullføre infrastrukturarbeida, men han kan under ingen omstende overstige eit samla tidsrom på 74 månader.
 3. Dersom det er søkt om finansiering av infrastruktur i medhald av programmet, kan den same infrastrukturen ikkje finansierast gjennom andre fellesskapsprogram særleg når det gjeld finansiering i medhald av vedtak nr. 1692/96/EF.
-