

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 1692/2006

2010/EES/6/02

frá 24. október 2006

um að koma á annarri Marco Polo-áætlun um veitingu fjárhagsaðstoðar Bandalagsins til að auka vistvænleika vöruflutningakerfisins (Marco Polo II-áætlunin) og um niðurfellingu á reglugerð (EB) nr. 1382/2003 (*)

EVROÞUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 1. mgr. 71. gr. og 2. mgr. 80. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna ⁽¹⁾,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans ⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Í hvítbók framkvæmdastjórnarinnar um sameiginlega stefnu í flutningamálum frá september 2001 er lögð áhersla á þróun samþættra flutninga sem hagnýts og árangursríks úrræðis til að koma á stöðugu flutningakerfi og sem meginþætti í þessari áætlun er bæði lagt til að hraðbrautir hafsins verði þróaðar í formi hágæða samþættra sjóflutningakerfa og að notkun járnbrauta og skipgengra vatnaleiða verði aukin. Leiðtogaráðið lýsti því yfir á fundi, sem haldinn var í Gautaborg 15. og 16. júní 2001, að lykilatridi í áætluninni um sjálfbæra þróun væri að breyta vægi milli flutningsgreina. Á fundi sínum í Barselóna 15. og 16. mars 2002 lagði leiðtogaráðið enn fremur áherslu á nauðsyn þess að draga úr umferðarþröng í flöskuhálsum á nokkrum svæðum og tóltók sérstaklega Alpana, Pýreneafjöllin og Eystrasaltið, sem bendir til þess að siglingaleiðir á hraðbrautum hafsins séu óaðskiljanlegur og mikilvægur hluti af

samevrópska flutninganetinu. Markaðsstýrð fjármögnunaráætlun fyrir samþætta flutninga er mikilvægur gæringur fyrir frekari þróun samþættra flutninga og skal einkum styðja við uppbyggingu hraðbrauta hafsins og m.a. tryggja umbætur á efnahagslegri, félagslegri og svæðisbundinni samheldni og flutningum með járnbrautum og á skipgengum vatnaleiðum.

2) Ef ekki verður gripið til afgerandi aðgerða munu heildarvöruflutningar á vegum í Evrópu aukast um meira en 60% fyrir árið 2013. Þetta þýðir að áætlaður vöxtur í alþjóðlegum vöruflutningum á vegum yrði um 20,5 milljarða tonnkilómetra á ári fyrir tímabilið 2007 til 2013 fyrir 25 aðildarríki Evrópusambandsins með neikvæðum afleiðingum sökum viðbótarkostnaðar vegna vegamannvirkja, slysa, umferðarálags, staðbundinnar og hnattrænnar mengunar, skorts á áreiðanleika í aðfangakeðjunni og vöruferilsstjórnun ásamt umhverfispjöllum.

3) Til þess að ráða við þennan vöxt í vöruflutningum á vegum verður að nota flutninga á stuttum sjóleiðum, járnbrautum og skipgengum vatnaleiðum í ríkara mæli en nú er gert og nauðsynlegt er að hvetja til enn áhrifaríkari frumkvæðisverkefna á sviði vöruflutninga og vöruferilsstjórnunar, t.d. með þróun tækninýjunga fyrir járnbrautarvagna til að draga úr umferðarþröng á vegum.

4) Efla skal áætlunina, sem komið var á fót með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1382/2003 frá 22. júlí 2003 um að veita fjárhagsaðstoð Bandalagsins til að auka vistvænleika vöruflutningakerfisins (Marco Polo áætlunin) ⁽³⁾, með nýjum aðgerðum sem miða að því að draga raunverulega úr alþjóðlegum flutningum á vegum. Framkvæmdastjórnin hefur því lagt til að komið verði á öflugri áætlun, hér á eftir nefnd „Marco Polo II-áætlunin“ eða „áætlunin“, til að efla samþætta flutninga, draga úr umferðarþröng á vegum og auka vistvænleika vöruflutningakerfisins innan Bandalagsins. Til að ná þessu markmiði skal með áætluninni stutt við aðgerðir á sviði vöruflutninga og vöruferilsstjórnunar og annarra viðkomandi markaða en taka tillit til þarfa lítilla og meðalstórra fyrirtækja. Áætlunin skal stuðla að tilfærslu a.m.k. væntanlegrar heildaraukningar alþjóðlegra vöruflutninga á vegum, en helst meira, yfir á stuttar

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 328, 24.11.2006, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 70/2007 frá 29. júní 2007 um breytingu á bókun 31 við EES-samninginn, um samvinnu á sérstökum sviðum utan marka fjórþætta frelsisins við EES-samninginn, sjá EES-viðbæti við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins nr. 56, 22.11.2007, p. 8.

⁽¹⁾ Stjtið. ESB C 234, 22.9.2005, bls. 19.

⁽²⁾ Álit Evrópuþingsins frá 17. maí 2006 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB) og ákvörðun ráðsins frá 12. október 2006.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 196, 2.8.2003, bls. 1. Reglugerðinni var breytt með reglugerð (EB) nr. 788/2004 (Stjtið. ESB L 138, 30.4.2004, bls. 17).

- sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða samsettar flutningsgreinar þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt. Því ber að láta nýja áætlun koma í stað Marco Polo-áætlunarinnar sem komið var á með reglugerð (EB) nr. 1382/2003.
- 5) Marco Polo II-áætlunin felur í sér mismunandi aðgerðir sem eiga að stuðla að mælanlegri og sjálfbærri tilfærslu milli flutningsgreina og betri samvinnu á markaðinum fyrir samþætta flutninga. Aðgerðir samkvæmt Marco Polo II-áætluninni ættu enn fremur að stuðla að því að draga í raun úr alþjóðlegum vöruflutningum á vegum.
- 6) Þær aðgerðir, sem eru fjármagnaðar samkvæmt Marco Polo II-áætluninni, skulu vera alþjóðlegar og taka til margra landa. Til að endurspeglar Evrópuþátt aðgerðanna skulu verkefni lögð fram af samtökum fyrirtækja sem hafa staðfestu í mismunandi löndum. Opinberir lögaðilar, sem stunda atvinnustarfsemi í samræmi við eigin landslög, skulu eiga rétt á því að gerast aðilar að slíkum samtökum.
- 7) Umsækjendur skulu geta lagt fram ný, eða eftir því sem við á, fyrirbyggjandi verkefni sem samræmast best núverandi þörfum markaðarins. Viðeigandi verkefnum, einkum þeim sem taka tillit til þarfa lítilla og meðalstórra fyrirtækja, skal ekki hafna á grundvelli ósveigjanlegra skilgreininga styrkhæfra aðgerða.
- 8) Í ákveðnum tilvikum kann ávinningurinn af því að þróa fyrirbyggjandi þjónustu að vera a.m.k. jafnmikill, með tilliti til viðbótartilfærslu milli flutningsgreina, gæða, umhverfis og þess hversu vænlegur kosturinn er, og við að koma á fót nýrri þjónustu með töluverðum tilkostnaði.
- 9) Til dæmis skal aðstoð við að hefja tilfærslu milli flutningsgreina, svo að hún sé gagnsæ, hlutlæg og skýrt afmörkuð, vera byggð á þeim kostnaði sem sparast í samfélaginu með flutningum á stuttum sjóleiðum, járnbrautum og skipgengum vatnaleiðum í stað þess að nota eingöngu vegaflytninga. Af þessum sökum skal þessi reglugerð kveða á um leiðbeinandi fjárhæð fjármálaaðstoðarinnar sem byggist á tonnkilómetrum af tilfærðum vöruflutningum á vegum.
- 10) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins, sem byggist á tonnkilómetrum af tilfærðum flutningum af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða sem byggist á tonnkilómetrum eða ökutækjakilómetrum af vöruflutningum á vegum sem komist er hjá að aka, ætti að vera aðlögunarhæf svo að hægt sé að veita umbun fyrir hágæðaverkefni eða verkefni sem tengjast raunverulegum umhverfisbótum.
- 11) Við úthlutun styrkja skal sérstök áhersla lögð á viðkvæm svæði og stórborgarsvæði innan landfræðilegs gildissvæðis áætlunarinnar.
- 12) Niðurstöðum allra aðgerða áætlunarinnar skal dreift nægilega víða svo að hægt sé að tryggja kynningu og gagnsæi ásamt miðlun á bestu starfsvenjum.
- 13) Meðan á valferlinu stendur og á framkvæmdartíma aðgerðanna er nauðsynlegt að tryggja að aðgerðir, sem valdar eru, séu í raun til framdráttar sameiginlegu stefnunnar í flutningamálum og valdi ekki röskun á samkeppni sem stríðir gegn sameiginlegum hagsmunum. Framkvæmdastjórnin skal því leggja mat á framkvæmd beggja áætlanna. Hún skal eigi síðar en 30. júní 2007 leggja fram matskýrslu um niðurstöður Marco Polo-áætlunarinnar fyrir tímabilið 2003 til 2006.
- 14) Aðgerðir skulu ekki raska samkeppni, sérstaklega ekki milli flutningsgreina annarra en flutninga á vegum eða innan hvernar flutningsgreinar að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum. Leggja skal sérstaka áherslu á það að komast hjá slíkum röskunum svo að aðgerðir stuðli að tilfærslu vöruflutninga frá flutningum á vegum til annarra flutningsgreina fremur en að taka vöruflutninga frá fyrirbyggjandi þjónustu á sviði flutninga á járnbrautum, stuttum sjóleiðum eða skipgengum vatnaleiðum.
- 15) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiðum Marco Polo II-áætlunarinnar og auðveldara er að ná markmiðunum á vettvangi Bandalagsins vegna þess hve áætlunin er umfangsmikil er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreiffræðisregluna eins og fram kemur í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og kveðið er á um í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari reglugerð til að ná því markmiði.
- 16) Ráðstafanir, sem eru nauðsynlegar vegna framkvæmdar þessarar reglugerðar, skulu samþykktar í samræmi við ákvörðun ráðsins 1999/468/EB frá 28. júní 1999 um reglur um meðferð framkvæmdarvalds sem framkvæmdastjórninni er falið ⁽¹⁾.
- 17) Í þessari reglugerð er mælt fyrir um fjárhagsramma sem gildir meðan áætlunin varir og er helsta viðmiðun fjárveitingavaldsins við árlega fjárlagagerð, í skilningi 37. liðar samstarfssamnings milli Evrópuþingsins, ráðsins og framkvæmdastjórnarinnar um eftirlit með fjárlögum og góða fjármálastjórnun ⁽²⁾.

(1) Stjtuð. EB L 184, 17.7.1999, bls. 23. Ákvörðuninni var síðast breytt með ákvörðun 2006/512/EB (Stjtuð. ESB L 200, 22.7.2006, bls. 11).

(2) Stjtuð. ESB C 139, 14.6.2006, bls. 1.

- 18) Til að tryggja samfelldni og gagnsæi Marco Polo-áætlunarinnar skal mælt fyrir um bráðabirgðaákvæði varðandi samninga og valferli.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

I. KAFLI

ALMENN ÁKVÆÐI

1. gr.

Viðfangsefni

Með þessari reglugerð er komið á fjármálagerning, hér á eftir nefndur „Marco Polo II-áætlunin“ eða „áætlunin“, með það fyrir augum að draga úr umferðarþröng, auka vistvænleika flutningakerfisins og bæta samþætta flutninga og stuðla þar með að skilvirkni og sjálfbærni flutningakerfi sem eykur vægi Evrópusambandsins án þess að hafa neikvæð áhrif á efnahagslega, félagslega eða svæðisbundna samheldni. Gildistími áætlunarinnar skal vera frá 1. janúar 2007 til 31. desember 2013 og markmið hennar er að dreifa sem mestu af væntanlegri heildaraukningu á alþjóðlegum vöruflutningum á vegum, sem mælist í tonnkilómetrum, á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir eða samsettar flutningsgreinar þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt, áður en tímabilinu lýkur.

2. gr.

Skilgreiningar

Í þessari reglugerð er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- a) „aðgerð“: hvers kyns verkefni á vegum fyrirtækja sem stuðlar að því að draga úr umferðarþröng í vöruflutningakerfinu á vegum og/eða auka vistvænleika flutningakerfisins á yfirráðasvæðum aðildarríkjanna eða þátttökulöndum; hvataaðgerðir, tilfærsluaðgerðir og sameiginlegar fræðsluaðgerðir geta verið mörg samræmd verkefni,
- b) „hvataaðgerð“: nýsköpunaraðgerð sem miðar að því að vinna bug á mikilvægum skipulagshindrunum á vöruflutningamarkaði Bandalagsins sem hindra skilvirka starfsemi markaðanna, samkeppnishæfni flutninga á stuttum sjóleiðum, járnbrautum eða skipgengum vatnaleiðum og/eða skilvirkni flutningakeðja sem nota þessar flutningsgreinar, þ.m.t. breyting eða gerð viðbótargrunnvirkis; í þessari skilgreiningu merkir „skipulagshindrun“ raunverulega hindrun á eðlilegri starfsemi vöruflutningakeðjunnar sem er ekki vegna reglusetningar og ekki tímabundin,

- c) „aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins“: nýsköpunaraðgerð sem færir vöruflutninga beint af vegum yfir á stuttar siglingaleiðir eða samsetningu af stuttum siglingaleiðum og öðrum flutningsgreinum þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og við verður komið, slíkar aðgerðir geta falið í sér aðlögun á eða gerð viðbótargrunnvirkis, sem er nauðsynlegt til að koma á umfangsmikilli, samþættri sjóflutningaþjónustu með tíðum ferðum, þ.m.t. notkun flutningsgreina sem eru hvað umhverfisvænastar, s.s. skipgengar vatnaleiðir og járnbrautir fyrir vöruflutninga á upplandinu og samþætta þjónustu að húsdýrum; flutningsgetuna á afskekktum svæðum skal einnig samþætta ef unnt er,
- d) „tilfærsla milli flutningsgreina“: aðgerð sem færir vöruflutninga beint, mælanlega, að verulegu leyti og án tafar af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, járnbrautir, skipgengar vatnaleiðir eða samsettar flutningsgreinar, þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og framast er unnt, án þess að um hvataaðgerð sé að ræða; þetta felur m.a. í sér, ef við á, aðgerðir þar sem tilfærsla er komið í kring með því að auka þá þjónustu sem fyrir er; framkvæmdastjórnin skal kanna möguleikann á því að veita verkefnum er tengjast viðbótargrunnvirkjum stuðning,
- e) „aðgerð til að draga úr umferð“: nýsköpunaraðgerð sem samþættar flutninga í vöruferilsstjórnun til þess að draga verulega úr vöruflutningum á vegum án þess að það hafi neikvæð áhrif á afköst eða vinnuafli; slíkar aðgerðir geta falið í sér aðlögun á eða gerð viðbótargrunnvirkis og aukabúnaðar,
- f) „sameiginleg fræðsluaðgerð“: aðgerð sem miðar að því að bæta samstarfið við að skipuleggja sem best vinnuafferðir og verklagsreglur í vöruflutningakeðjunni, að teknu tilliti til þarfa vöruferilsstjórnunar,
- g) „nýsköpunaraðgerð“: aðgerð sem felur í sér þætti sem ekki hafa áður verið fyrir hendi á tilteknum markaði,
- h) „viðbótargrunnvirki“: grunnvirki, sem er nauðsynlegt til að ná markmiðum aðgerðanna, þ.m.t. mannvirki fyrir vörur og farþega,
- i) „hliðarráðstöfun“: ráðstöfun sem miðar að undirbúningi eða stuðningi við yfirstandandi eða fyrirhugaðar aðgerðir, þ.m.t. miðlunarstarfsemi, verkefnaeftirlit og –mat og söfnun og greining tölfraðilegra gagna; ráðstafanir sem helgaðar eru markaðssetningu vara, ferla eða þjónustu, markaðsstarfi og sölukynningu eru ekki „hliðarráðstafanir“,
- j) „undirbúningsráðstöfun“: ráðstöfun sem er gerð til undirbúnings á hvataaðgerð, aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins eða aðgerð til að draga úr umferð, t.d. tæknilegar, rekstrarlegar eða fjárhagslegar hagkvæmniathuganir og prófanir á búnaði,

- k) „fyrirtæki“: aðili sem stundar atvinnustarfsemi, óháð lagalegri stöðu og því hvernig fyrirtækið er fjármagnað,
- l) „samtek“: fyrirkomulag varðandi aðgerð sem a.m.k. tvö fyrirtæki standa að í sameiningu og deila með sér áhættunni af,
- m) „tonnkílómetri“: flutningur á einu tonni af vörum eða rúmmálsjafngildis þess í einn kílómetra,
- n) „ökutækjakílómetri“: akstur hlaðinnar eða óhlaðinnar vörubifreiðar í einn kílómetra,
- o) „nærliggjandi þriðja land“: land sem er ekki aðildarríki að Evrópusambandinu en á sameiginleg landamæri með Evrópusambandinu eða strandlengju sem liggur að aflokuðu eða hálfaflokuðu hafsvæði sem liggur að Evrópusambandinu.

3. gr.

Gildissvið

1. Áætlunin skal ná yfir aðgerðir:

- a) sem taka til yfirráðasvæðis a.m.k. tveggja aðildarríkja eða
- b) sem taka til yfirráðasvæðis a.m.k. eins aðildarríkis og yfirráðasvæðis nærliggjandi þriðja lands.

2. Þegar aðgerð tekur til yfirráðasvæðis þriðja lands skal kostnaður, sem stofnað er til á yfirráðasvæði þess lands, ekki greiddur af áætluninni nema við þær aðstæður sem settar eru fram í 3. og 4. mgr.

3. Þátttaka í áætluninni skal opin löndum sem hafa sótt um aðild að Evrópusambandinu. Þátttakan skal stjórnast af þeim skilyrðum sem mælt er fyrir um í samstarfssamningum við löndin og á grundvelli þeirra reglna sem mælt er fyrir um í ákvörðun samstarfsráðs hlutaðeigandi lands.

4. Þátttaka í áætluninni skal einnig opin aðildarríkjum EFTA og Evrópska efnahagssvæðisins og nærliggjandi þriðju löndum á grundvelli viðbótarfjárveitinga í samræmi við málsmeðferð sem ákveðin skal í samráði við þau lönd.

II. KAFLI

HÆFIR UMSÆKJENDUR OG AÐGERÐIR

4. gr.

Hæfir umsækjendur

1. Aðgerðir skulu lagðar fram af samtökum tveggja eða fleiri fyrirtækja, sem hafa staðfestu í a.m.k. tveimur mismunandi aðildarríkjum eða a.m.k. einu aðildarríki og einu nærliggjandi þriðja landi, eða geta, svo framarlega sem um er að ræða

flutningaleiðir við nærliggjandi þriðja land, í einstaka tilvikum verið lagðar fram af einu fyrirtæki sem hefur staðfestu í aðildarríki.

2. Fyrirtæki sem hafa staðfestu utan þáttökulandanna, sem um getur í 3. og 4. mgr. 3. gr., og kunna að tengjast verkefninu en geta ekki undir neinum kringumstæðum fengið fjárveitingu frá Bandalaginu samkvæmt áætluninni.

5. gr.

Styrkhæfar aðgerðir og skilyrði fyrir fjármögnun

1. Eftirfarandi aðgerðir skulu vera styrkhæfar samkvæmt áætluninni:

a) hvataaðgerðir; sérstaka athygli fá aðgerðir sem miða að því að bæta samvirkni í flutningum með járnbrautum á skipgengum vatnaleiðum og á stuttum sjóleiðum, þ.m.t. hraðbrautir hafsins, með því að nýta betur þau grunnvirki sem fyrir eru,

b) aðgerðir varðandi hraðbrautir hafsins; innan Evrópusambandsins skulu slíkar aðgerðir notast við samevrópsku netkerfin sem skilgreind eru í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1692/96/EB frá 23. júlí 1996 um viðmiðunarreglur bandalagsins við uppbyggingu samevrópska flutningakerfisins ⁽¹⁾,

c) tilfærsla milli flutningsgreina,

d) aðgerðir til að draga úr umferð,

e) sameiginlegar fræðsluáðgerðir.

2. Sérstök skilyrði fyrir fjármögnun og aðrar kröfur í tengslum við hinar ýmsu aðgerðir eru settar fram í I. viðauka. Skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkja í skilningi hliðar 2. gr. eru sett fram í II. viðauka.

3. Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal byggjast á samningum sem framkvæmdastjórnin gerir við styrkþega. Skilmálar og skilyrði samningana tryggja, að svo miklu leyti sem unnt er, að fjárhagsleg og stjórnsýsluleg byrði haldist í lágmarki, t.d. með því að greiða fyrir viðskiptavænum bankaábyrgðum, eins og fjallað er um í viðeigandi reglum og reglugerðum, einkum reglugerð ráðsins (EB, KBE) nr. 1605/2002 frá 25. júní 2002 um fjárhagsreglugerðina sem gildir um fjárlög Evrópubandalaganna ⁽²⁾, svo að hámarkshagkvæmni og -sveigjanleiki í stjórnsýslu náist.

⁽¹⁾ Stjótið. EB L 228, 9.9.1996, bls. 1. Ákvörðuninni var síðast breytt með ákvörðun nr. 884/2004/EB (Stjótið. ESB L 167, 30.4.2004, bls. 1, með leiðréttingum samkvæmt Stjótið. ESB L 201, 7.6.2004, bls. 1).

⁽²⁾ Stjótið. EB L 248, 16.9.2002, bls. 1.

4. Með fyrirvara um heildarstefnumarkmiðin, sem um getur í 1. gr., fastsetur framkvæmdastjórnin, með aðstoð nefndarinnar sem um getur í 10. gr. og í samræmi við ferlið sem um getur í 2. mgr. 10. gr., árleg forgangsverkefni er varða auglýsingu um umsóknir er tengjast hvataaðgerðum og sameiginlegum fræðsluáðgerðum og endurskoðar þær, ef þörf krefur.

6. gr.

Ítarlegar reglur

Ítarlegar reglur er varða málsmeðferð fyrir framlagningu og val aðgerða samkvæmt áætluninni skulu samþykktar í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr.

7. gr.

Ríkisaðstoð

Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við þær aðgerðir, sem skilgreindar eru í áætluninni, útiloka ekki þær aðgerðir sem hljóta ríkisaðstoð á lands-, svæðis- eða staðbundnum vettvangi að svo miklu leyti sem slík aðstoð samrýmist fyrirkomulaginu á ríkisaðstoð, sem mælt er fyrir um í sáttmálanum, og innan þeirra takmarkana sem mælt er fyrir um fyrir hverja tegund aðgerðar sem sett er fram í I. viðauka. Heildaraðstoðin, sem er veitt í formi ríkisaðstoðar og fjárhagsaðstoðar Bandalagsins að því er varðar viðbótargrunnvirki, skal ekki fara yfir 50% af styrkhæfum kostnaði.

III. KAFLI

FRAMLAGNING OG VAL AÐGERÐA

8. gr.

Framlagning aðgerða

Leggja skal aðgerðir fyrir framkvæmdastjórnina í samræmi við ítarlegar reglur sem gefnar eru út skv. 6. gr. Framlagning skal innihalda allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til að gera framkvæmdastjórninni kleift að taka ákvörðun í samræmi við 9. gr.

9. gr.

Val aðgerða með tilliti til fjárhagsaðstoðar

Framkvæmdastjórnin skal meta þær aðgerðir sem eru lagðar fyrir hana. Við val á aðgerðum með tilliti til fjárhagsaðstoðar samkvæmt áætluninni skal framkvæmdastjórnin taka mið af eftirfarandi:

- markmiðunum sem um getur í 1. gr.,
- skilyrðunum, sem sett eru fram í I. og II. viðauka, eins og við á,

- framlagi aðgerðanna til þess að draga úr umferðarþröng á vegum,
- hlutfallslegum umhverfiskosti vegna aðgerðanna, þ.m.t. framlag þeirra til þess að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum vegna flutninga á stuttum sjóleiðum, járnbrautum og skipgengum vatnaleiðum; sérstakur gaumur skal gefinn þeim verkefnum sem fara yfir umhverfiskröfur sem eru lagalega bindandi,
- sjálfbærni fyrirhugaðra aðgerða sem heild. Samþykking skal ákvörðun um að veita fjárhagsaðstoð í samræmi við málsmeðferðina sem um getur í 2. mgr. 10. gr. Framkvæmdastjórnin skal tilkynna styrkþegunum um ákvörðun sína.

IV. KAFLI

LOKAÁKVÆÐI

10. gr.

Nefnd

- Framkvæmdastjórnin skal njóta aðstoðar nefndar.
- Þegar vísað er til þessarar málsgreinar gilda ákvæði 4. og 7. gr. ákvörðunar 1999/468/EB með hliðsjón af ákvæðum 8. gr. hennar. Fresturinn, sem um getur í 3. mgr. 4. gr. ákvörðunar 1999/468/EB, skal vera þrjú mánuðir.
- Nefndin setur sér starfsreglur.

11. gr.

Fjárhagsáætlun

Fjárhagsramminn til að hrinda Marco Polo II-áætluninni í framkvæmd, á tímabilinu 1. janúar 2007 til 31. desember 2013, er 450 milljónir evra ⁽¹⁾. Árlegar fjárveitingar skulu háðar samþykki fjárveitingarvaldsins og rúmast innan fjárhagsrammans.

12. gr.

Varasjóður vegna hliðarráðstafana og mats á áætluninni

Allt að 5% af fjárhagsáætluninni, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, skal leggja til hliðar vegna hliðarráðstafana og sjálfstæðs mats á framkvæmd 5. gr.

⁽¹⁾ Þessi upphæð byggist á tölum frá 2004 og skal vera háð tæknilegum breytingum til að taka tillit til verðbólgu.

13. gr.

Verndun fjárhagslegra hagsmuna Evrópubandalaganna

1. Þegar gripið er til aðgerða sem fjármagnaðar eru samkvæmt þessari reglugerð skal framkvæmdastjórnin sjá til þess að vernda fjárhagslega hagsmuni Bandalagsins með því að beita fyrirbyggjandi aðgerðum gegn svikum, spillingu og hvers kyns öðru ólöglegu athæfi, með því að beita skilvirku eftirliti og endurheimta allar þær fjárhæðir, sem greiddar hafa verið á ólögmetan hátt og, ef í ljós kemur að reglur eru ekki virtar, með viðurlögum sem eru skilvirk, í réttu hlutfalli við brotið og letjandi í samræmi við reglugerð ráðsins (EB, KBE) nr. 2988/95 frá 18. desember 1995 um verndun fjárhagslegra hagsmuna Evrópubandalaganna ⁽¹⁾, reglugerð ráðsins (KBE, EB) nr. 2185/96 frá 11. nóvember 1996 um vettvangsskoðanir og athuganir sem framkvæmdastjórnin framkvæmir til þess að vernda fjárhagslega hagsmuni Evrópubandalaganna gegn svikum og öðrum brotum ⁽²⁾ og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1073/1999 frá 25. maí 1999 um rannsóknir Evrópuskrifstofunnar um aðgerðir gegn svikum (OLAF) ⁽³⁾.

2. Að því er varðar aðgerðir, sem eru fjármagnaðar samkvæmt þessari reglugerð, skal hugtakið brot, sem um getur í 1. gr. reglugerðar (EB, KBE) nr. 2988/95, merkja hvers kyns brot á ákvæðum Bandalagslaga eða hvers kyns brot á samningsskyldum vegna athafnar eða athafnaleysis rekstraraðila, sem hefur eða getur haft þau áhrif að tefla fjárlögum Evrópusambandsins eða fjárlögum undir stjórn þess í tvísýnu með óréttmætum útgjaldalið.

3. Samningar og samkomulag, svo og samningar við þriðju lönd, sem taka þátt í áætluninni, sem leiða af þessari reglugerð, skulu einkum kveða á um eftirlit og fjármálastjórn af hálfu framkvæmdastjórnarinnar eða þeirra fulltrúa sem hún tilnefnir og um endurskoðun af hálfu endurskoðunarréttarins, ef nauðsyn krefur, á staðnum.

14. gr.

Mat

1. Framkvæmdastjórnin skal upplýsa nefndina a.m.k. tvisvar á ári um fjárhagslega framkvæmd áætlunarinnar og gefa upplýsingar um stöðu allra aðgerða sem eru fjármagnaðar samkvæmt áætluninni. Framkvæmdastjórnin skal framkvæma mat á áætluninni bæði við miðbik hennar og í lok hennar til þess að meta framlag áætlunarinnar til markmiða Bandalagsins við stefnumótun í flutningamálum og skilvirka notkun fjárveitingarinnar.

2. Framkvæmdastjórnin skal leggja matsskýrslu um árangur Marco Polo-áætlunarinnar fyrir tímabilið 2003 til 2006 fyrir Evrópuþingið, ráðið, efnahags- og félagsmálanefndina og svæðanefndina eigi síðar en 30. júní 2007. Ef þessi skýrsla sýnir fram á að þörf sé á að leiðrétta Marco Polo II-áætlunina skal framkvæmdastjórnin leggja fram tillögur til samræmis við það.

15. gr.

Niðurfelling

Reglugerð (EB) nr. 1382/2003 er hér með felld úr gildi frá 14. desember 2006. Samningar, sem tengjast aðgerðum innan ramma reglugerðar (EB) nr. 1382/2003, skulu áfram falla undir gildissvið þeirrar reglugerðar þar til samningnum er lokið bæði rekstrarlega og fjárhagslega. Allt mats- og valferlið fyrir árið 2006 skal einnig falla undir gildissvið reglugerðar (EB) nr. 1382/2003, jafnvel þótt ferlinu ljúki árið 2007.

16. gr.

Gildistaka

Reglugerð þessi öðlast gildi 14. desember 2006.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Strassborg 24. október 2006.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

J. BORELL FONTELLES

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

P. LEHTOMÄKI

forseti.

⁽¹⁾ Stjtið. EB L 312, 23.12.1995, bls. 1.

⁽²⁾ Stjtið. EB L 292, 15.11.1996, bls. 2.

⁽³⁾ Stjtið. EB L 136, 31.5.1999, bls. 1.

I. VÍÐAUKI

Skilyrði og kröfur fyrir fjármögnun skv. 2. mgr. 5. gr.

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerð a-líður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafnsins b-líður 1. mgr. 5. gr.	C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-líður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-líður 1. mgr. 5. gr.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-líður 1. mgr. 5. gr.
1. Skilyrði fyrir fjármögnun	<p>a) hvataaðgerðin nær 60 markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er hagkvæm efir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,</p>	<p>a) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafnsins nær markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er lífvænleg efir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,</p>	<p>a) tilfærslan milli flutningsgreina sinum innan 36 mánaða að hámarki og er hagkvæm efir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,</p>	<p>a) aðgerðin til að draga úr umferð nær markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er hagkvæm efir það í samræmi við skiptaáætlun,</p>	<p>a) sameiginleg fræðsluáætlun mun leiða til umbóta á þjónustu í viðskiptum á markaðnum og einkum efla og/eða einfalda aðgerðir til að draga úr umferð eða tilfærslu milli flutningsgreina af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir með því að bæta samvinnu og miðla þekkingu; aðgerðin mun vara í 24 mánuði að hámarki,</p>
	<p>b) hvataaðgerðin er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til vöruferilsstjórnunar, tækni, aðferða, búnaðar, vara, grunnvirkis eða veittrar þjónustu,</p>	<p>b) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafnsins er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til vöruferilsstjórnunar, tækni, aðferða, búnaðar, vara, grunnvirkis eða veittrar þjónustu, einnig verður lögð áhersla á vandaða þjónustu, einföldun málsmeðferðar og eftirlitis, framfylgd öryggis- og verndarstaðla, góðan aðgang að höfnum, skilvirka tengingu við upplandið og sveigjanlega og skilvirka hafnarþjónustu,</p>	<p>b) tilfærslan milli flutningsgreina má ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsgreina en vegalutninga einna eða innan hverrar flutningsgreinar, á þann hátt sem stríðir gegn sameiginlegum hagsmunum,</p>	<p>b) aðgerðin til að draga úr umferð er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til samþættingar vöruferilsstjórnunar, samgöngu og flutninga,</p>	<p>b) aðgerðin er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi,</p>

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerð a-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafisins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.
	<p>c) hvataaðgerðinni er ætlað að leiða til raunverulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu flutningsgreina af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skippengar vatnaleiðir.</p>	<p>c) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafisins skal stuðla að samþættri þjónustu með mikla afkastagetu og tíða vöruflutninga á stuttum sjóleiðum, þ.m.t. samtengdur vöru-/farþegaflutningar, eins og við á, eða samsetningu af flutningum á stuttum sjóleiðum og öðrum flutningsgreinum þar sem vegalengdir eru eins stuttar og hægt er; aðgerðin skal helst fela í sér samþætta vöruflutninga á upplandinu með járnbraut og/eða skippengum vatnaleiðum.</p>	<p>c) tilfærslan milli flutningsgreina er raunhæf áætlun þar sem kveðið er á um sérstök stig, sem notuð eru til að ná markmiðum hennar.</p>	<p>c) aðgerðin til að draga úr umferð miðar að því að hvetja til hagkvæmari alþjóðlegra vöruflutninga á Evrópumarkaðnum án þess að hindra hagvöxt með því að leggja sérstaka áherslu á breytingu á framleiðslu- og/eða dreifingarferlunum og ná þannig styttri vegalengdum, hærri hleðsluþoli, færri ferðum með öhláðinn vagn, minna úrgangsfæði, færri ferðum og/eða minni þyngd eða öðrum áhrifum sem leiðir til þess að umtalsvert dregur úr vöruflutningum á vegum án þess að það hafi neikvæð áhrif á framleiðslu eða vinnuafli.</p>	<p>c) aðgerðin skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsgreina en vegaflutninga einna saman eða innan hverrar flutningsgreinar að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum.</p>
	<p>d) hvataaðgerðin er raunhæf áætlun þar sem kveðið er á um sérstök stig, sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind.</p>	<p>d) aðgerðinni varðandi hraðbrautir hafisins er ætlað að leiða til raunverulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu milli flutningsgreina, sem er hæri en áætluð aukning vöruflutninga á vegum, af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, skippengar vatnaleiðir eða járnbrautir.</p>	<p>d) þegar aðgerðin þarfnast þjónustu þriðju aðila, sem ekki eru aðilar að samtökum þeirra sem stunda flutninga, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlega sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismunni engum.</p>	<p>d) aðgerðinni til að draga úr umferð er ætlað að draga úr umferð á beinan, mælanlegan og sjálfbæran hátt sem samsvarar a.m.k. 10% af vöruflutningum, mælt í tonnklómetrum eða ökutækjaklómetrum.</p>	<p>d) í sameiginlegu fræðsluáætluninni er lögð til raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstök stig sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind.</p>
	<p>e) hvataaðgerðin skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsgreina en vegaflutninga einna saman eða innan hverrar flutningsgreinar að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum.</p>	<p>e) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafisins er raunhæf áætlun þar sem kveðið er á um sérstök stig, sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind.</p>		<p>e) aðgerðin til að draga úr umferð er raunhæf áætlun þar sem kveðið er á um sérstök stig sem notuð eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind.</p>	

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerð a-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsisins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.
	f) Þegar aðgerðin þarfnast þjónustu þriðju aðila, sem ekki eru aðilar að samtökum, sérstaklega ekki milli þeirra sem stunda flutninga, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.	f) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsisins skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsgreina en innan hverrar flutningsgreinar að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum, g) Þegar aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsisins þarfnast þjónustu þriðju aðila, sem ekki eru aðilar að samtökum þeirra sem stunda flutninga, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.	f) aðgerðin til að draga úr umferð skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli þeirra er varðar flutningsgreinar aðrar en vegaflutninga að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum, g) Þegar aðgerðin til að draga úr umferð þarfnast þjónustu þriðju aðila, sem ekki eru aðilar að samtökum þeirra sem stunda flutninga, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.	f) aðgerðin til að draga úr umferð skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli þeirra er varðar flutningsgreinar aðrar en vegaflutninga að því marki að það stríði gegn sameiginlegum hagsmunum, g) Þegar aðgerðin til að draga úr umferð þarfnast þjónustu þriðju aðila, sem ekki eru aðilar að samtökum þeirra sem stunda flutninga, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.
2. Umfang og gildissvið fjármógnunar	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við hvataaðgerðir skal takmarkast við að hámarki 35% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar að meðöldum undirbúningsráðstöfunum og viðbótargrunnvirkjum. Slik útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir varðandi hraðbrautir hafsisins skal takmarkast við að hámarki 35% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar að meðöldum undirbúningsráðstöfunum og viðbótargrunnvirkjum. Slik útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við tilfærslu milli flutningsgreina skal takmarkast við að hámarki 35% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar að meðöldum undirbúningsráðstöfunum og teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir til að draga úr umferð skal takmarkast við að hámarki 35% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar að meðöldum undirbúningsráðstöfunum og aukabúnaði. Slik útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins sameiginlegar fræðsluáætlunir skal takmarkast við að hámarki 50% af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna aðgerðarinnar og stofnað er til vegna undirbúningsráðstöfunum og viðbótargrunnvirkjum og aukabúnaði. Slik útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,

<p>Tegund aðgerðar</p>	<p>A. Hvataaðgerð a-liður 1. mgr. 5. gr.</p>	<p>B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafisins b-liður 1. mgr. 5. gr.</p>	<p>C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.</p>	<p>D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.</p>	<p>E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.</p>
<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu,</p>	<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu,</p>	<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu,</p>	<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu,</p>	<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna veltufjármuna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu,</p>	<p>útgjöld sem stofnað er til á skiladegi umsóknar samkvæmt valferli, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins,</p>
<p>b) skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis eru sett fram í II. viðauka,</p>	<p>b) fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að undirbúningsráðstöfunum og viðbótargrunnvirkjum, sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skippengar vatnaleiðir, skal í byrjun vera 1 evra fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði verkefnisins eða þær raunverulegu umhverfisumbætur sem nást,</p>	<p>b) fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að undirbúningsráðstöfunum og viðbótargrunnvirkjum, sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skippengar vatnaleiðir, skal í byrjun vera 1 evra fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði verkefnisins eða þær raunverulegu umhverfisumbætur sem nást,</p>	<p>b) fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að undirbúningsráðstöfunum, búnaði undanskildum, skal í byrjun vera 1 evra fyrir hverja 500 tonnkilómetra eða 25 ökutækjakilómetra af vöruflutningum á vegum sem dregið er úr. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði verkefnisins eða þær raunverulegu umhverfisumbætur sem nást,</p>	<p>b) ekki má nota fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir til að draga úr umferð til að styðja fyrirtæki eða framleiðslustarfsemi sem tengjast ekki flutningum eða dreifingu með beinum hætti,</p>	<p>b) skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis: eiga ekki við,</p>

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerð a-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafðins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.
	c) í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 10. gr., getur framkvæmdastjórnin endurskoðað öðru hverju, eftir því sem þörf krefur, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsynlegt er, aðlagð upphæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.	c) í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 10. gr., getur framkvæmdastjórnin endurskoðað öðru hverju, eftir því sem þörf krefur, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsynlegt er, aðlagð upphæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.	d) í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 10. gr., getur framkvæmdastjórnin endurskoðað öðru hverju, eftir því sem þörf krefur, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsynlegt er, aðlagð upphæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.	d) í samræmi við málsmeðferðina, sem um getur í 2. mgr. 10. gr., getur framkvæmdastjórnin endurskoðað öðru hverju, eftir því sem þörf krefur, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsynlegt er, aðlagð upphæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.	
3. Form og gildistími samningsins um styrkveitingu	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við hvataaðgerðir skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennir skal hámarks-gildistími þessara samninga vera 62 mánuðir.	d) skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis eru sett fram í II. viðauka.	d) skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis, að því leyti sem það á við, eru sett fram í II. viðauka.	e) skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis eru sett fram í II. viðauka.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluáætlunir skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennir skal hámarks-gildistími þessara samninga vera 62 mánuðir.
4. Viðmiðunarmörk samningsupphæðar	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða hámarks-gildistíma.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða hámarks-gildistíma.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 38 mánaða hámarks-gildistíma.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða hámarks-gildistíma.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 26 mánaða hámarks-gildistíma.
	Viðmiðunarmörk um hvataaðgerðir fyrir hverja milljónir evra.	Viðmiðunarmörk um hvataaðgerðir fyrir hverja milljónir evra.	Viðmiðunarmörk um hvataaðgerðir fyrir hverja milljónir evra.	Viðmiðunarmörk um hvataaðgerðir fyrir hverja milljónir evra.	Viðmiðunarmörk um hvataaðgerðir fyrir hverja milljónir evra.

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerð a-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Tilfærsla milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Sameiginleg fræðsluáætlun e-liður 1. mgr. 5. gr.
5. Miðlun	Miðla skal árangri og aðferðum hvataaðgerða og hvetja til miðlunar á bestu starfsvenjum, eins og tiltekið er í miðlunaráætlun, til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.	Miðla skal árangri og aðferðum varðandi hraðbrautir hafsins og hvetja til miðlunar á bestu starfsvenjum, eins og tiltekið er í miðlunaráætlun, til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.	Ekki er áætluð nein sérstök miðlunarstarfsemi fyrir tilfærslu milli flutningsgreina.	Miðla skal árangri og aðferðum aðgerða til að draga úr umferð og hvetja til miðlunar á bestu starfsvenjum, eins og tiltekið er í miðlunaráætlun, til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.	Miðla skal árangri og aðferðum sameiginlegra fræðsluáætlun og hvetja til miðlunar á bestu starfsvenjum, eins og tiltekið er í miðlunaráætlun, til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.

*II. VIÐAUKI***SKILYRÐI FYRIR FJÁRMÖGNUN VIÐBÓTARGRUNNVIRKIS SKV. H-LIÐ 2. GR. OG 2. MGR. 5. GR.**

1. Viðbótargrunnvirki skal styrkhæft samkvæmt áætluninni, að því tilskildu að eftirfarandi skilyrði séu uppfyllt:
 - a) að vegna aðgerðarinnar sé þörf á framkvæmdum við grunnvirki til þess að flutningaþjónusta, sem færir vöruflutninga af vegum, eða aðgerð, sem dregur úr vöruflutningum á vegum, komist tímanlega í framkvæmd,
 - b) að framkvæmdum við grunnvirki sé lokið innan 24 mánaða frá upphafsdegi aðgerðarinnar,
 - c) að innan þriggja mánaða frá því að framkvæmdum við grunnvirki er lokið skuli flutningaþjónusta hafin eða byrjað að draga úr umferð; auk þess gildir, þegar um er að ræða aðgerðir til að draga úr umferð, að heildarhlutfall þeirrar umferðar, sem dregið er úr, náist á gildistímabili samningsins um styrkveitingu,
 - d) að viðeigandi löggjöf Bandalagsins, einkum umhverfislöggjöfin, sé virt.
2. Heimilt er að lengja hámarksgildistíma samningsins, sem ákvarðaður er fyrir hverja tegund aðgerðar, sem um getur í 5. gr., um þann tíma sem það tekur að ljúka við framkvæmdir grunnvirkisins en hann má ekki undir neinum kringumstæðum fara yfir 74 mánuði samanlagt.
3. Ef farið er fram á fjármögnun fyrir grunnvirki samkvæmt áætluninni er fjármögnun frá öðrum áætlunum Bandalagsins, einkum fjármögnun samkvæmt ákvörðun nr. 1692/96/EB fyrir sama grunnvirki, útilokuð.