

REGLUGERÐ EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS (EB) nr. 923/2009**2010/EES/71/14****frá 16. september 2009****um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1692/2006 um að koma á annarri Marco Polo-áætlun um veitingu fjárhagsaðstoðar Bandalagsins til að auka vistvænleika vöruflutningakerfisins (Marco Polo II-áætlunin) (*)**

EVROPUÞINGIÐ 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 endurskoðun á hvítbók framkvæmdastjórnarinnar frá 2001, sem ber yfirskriftina „Höldum Evrópu gangandi - sjálfbær hreyfanleiki í álfunni okkar“, sem fram fór á miðju tímabili 22. júní 2006, er lögð áhersla á möguleikana sem felast í Marco Polo-áætluninni 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⁾, sem leið fyrir rekstraraðila, sem starfa á vegum þar sem mikið umferðarálag er, til að fjármagna annars konar flutningsmáta. Marco Polo-áætlunin er því einn grunnþátturinn í nógildandi stefnu í flutningamálum.

2) Ef ekki verður gripið til afgerandi aðgerða munu heildarvöruflutningar á vegum í Evrópu hafa aukist um meira en 60 % árið 2013. Þetta þýðir að áætlaður vöxtur í alþjóðlegum vöruflutningum á vegum yrði á ársgrundvelli kominn í um 20,5 milljarða tonnkilómetra í Evrópusambandinu árið 2013 með neikvæðum afleiðingum sökum viðbótarkostnaðar vegna vegamannvirkja, slysa, umferðarteppa, staðbundinnar og hnattrænnar mengunar, umhverfisspjalla og skorts á áreiðanleika í aðfangakeðjunni og við vöruferilsstjórnun.

3) Til þess að takast á við þennan vöxt verður að nota flutninga á stuttum sjóleiðum, járnbrautum og skipengum vatnaleiðum í ríkari mæli en nú er gert og nauðsynlegt er að hvetja til enn öflugri frumkvæðisverkefna á sviði vöruflutninga og vöruferilsstjórnunar, þ.m.t. þurrhafnir (e. dry port) við vatnaleiðir og annar vettvangur sem auðveldar tengingu flutningsgreina, til að stuðla að nýjum aðferðum og notkun tækninýjunga í tengslum við alla flutningsmáta og stjórnun þeirra.

4) Markmið Evrópusambandsins er að efla flutningsmáta sem eru umhverfisvænir, án tillits til þess hvort það markmið leiði til sérstakrar tilfærslu milli flutningsgreina eða sneitt verði hjá farmflutningum á vegum.

5) Samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1692/2006 ⁽⁴⁾ átti framkvæmdastjórnin að annast mat á Marco Polo II-áætluninni (hér á eftir nefnd „áætlunin“) og leggja fram tillögur um breytingar á henni ef þörf krefði.

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 266, 9.10.2009, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 58/2010 frá 30. apríl 2010 um breytingu á bókun 31 við EES-samninginn, um samvinnu á sérstökum sviðum utan marka fjórþætta frelsisins, sjá *EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 37, 15.7.2010, bls. 36.

⁽¹⁾ Álit frá 24. mars 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).

⁽²⁾ Álit Evrópuþingsins frá 23. apríl 2009 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB) og ákvörðun ráðsins frá 27. júlí 2009.

⁽³⁾ Stjtið. ESB L 196, 2.8.2003, bls. 1.

⁽⁴⁾ Stjtið. ESB L 328, 28.11.2006, bls. 1.

- 6) Í mati utanaðkomandi aðila á árangri Marco Polo-áætlunarinnar kom fram að markmið áætlunarinnar, að því er varðar tilfærslu milli flutningsgreina, myndu ekki nást og tillögur voru gerðar til að auka skilvirkni hennar.
- 7) Framkvæmdastjórnin hefur annast greiningu á áhrifum af ráðstöfunum sem eru lagðar til í þessu mati utanaðkomandi aðila og öðrum ráðstöfunum sem miða að því að auka skilvirkni áætlunarinnar. Í greiningunni kom fram að nauðsynlegt væri að gera nokkrar breytingar á reglugerð (EB) nr. 1692/2006 til þess að greiða fyrir þátttöku lítilla fyrirtækja og örfyrirtækja, að lækka viðmiðunarmörk fyrir aðstoðarhæfi vegna aðgerða, að auka umfang fjármögnunar og einfalda framkvæmd áætlunarinnar og stjórnsýslu hennar vegna.
- 8) Auka skal þátttöku lítilla fyrirtækja og örfyrirtækja í áætluninni með því að leyfa einstökum fyrirtækjum að sækja um fjárframlag (EB) nr. 1692/2006 til þess að lækka viðmiðunarmörk fyrir aðstoðarhæfi vegna tillagna frá flutningsfyrirtækjum á skipgengum vatnaleiðum.
- 9) Viðmiðunarmörk fyrir aðstoðarhæfi vegna tillagna um fjármögnun skulu lækkuð og gefin upp sem árleg tilfærsla tonnkilómetra, nema þegar um sameiginlegar fræðsluaðgerðir er að ræða. Þessi viðmiðunarmörk skulu reiknuð fyrir allt framkvæmdartímabil þeirra aðgerða sem um getur í viðaukanum, án þess að árlegt framkvæmdahlutfall sé ákveðið. Ekki ætti að vera frekari þörf á sértækum viðmiðunarmörkum vegna aðgerða til að draga úr umferð og ákvarða skal lágmarksgildistíma aðgerðar af þessu tagi, hvataaðgerða og aðgerða varðandi hraðbrautir hafsins (e. Motorways of the Sea).
- 10) Auka skal umfang fjármögnunar með því að setja fram skilgreiningu á hugtakinu „farmur“ þannig að gert sé ráð fyrir flutningsþættinum í útreikningi á tilfærslu milli flutningsgreina og, sem undantekningu, lengingu hámarksgildistíma aðgerða sem tefjast í byrjun. Í I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1692/2006, eins og texta hans er breytt, skal koma fram uppfærð fjárhæð fjármögnunar úr einni evru í tvær evrur í kjölfar málsmeðferðarinnar sem sett er fram í þeim viðauka.
- 11) Í þeim tilgangi að einfalda framkvæmd áætlunarinnar skal fella brott II. viðauka reglugerðar (EB) nr. 1692/2006 um skilyrði fyrir fjármögnun viðbótargrunnvirkis. Enn fremur skal leggja niður nefndar meðferð við árlegt val á aðgerðum sem verða fjármagnaðar.
- 12) Koma skal á ítarlegri tengingu milli áætlunarinnar og samevrópska flutninganetsins (TEN-T) þar sem mælt er fyrir um að ramma fyrir hraðbrautir hafsins og umhverfissjónarmið skulu rýmkuð svo þau taki til alls ytri kostnaðar við aðgerðirnar.
- 13) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 1692/2006 til samræmis við það.
- 14) Í þeim tilgangi að tryggja að hægt sé að grípa til þeirra ráðstafana, sem kveðið er á um í þessari reglugerð, á skjótan og þægilegan máta, tekur þessi reglugerð gildi eins fljótt og auðið er eftir að hún hefur verið samþykkt.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

Reglugerð (EB) nr. 1692/2006 er breytt sem hér segir:

1. Í 2. gr. bætist við eftirfarandi liður:

„p) „farmur“: merkir, við útreikning á „tonnkilómetra“ sem er færður af vegum, fluttar vörur, samþættar flutningseiningar, auk ökutækisins, þ.m.t. samþættar flutningseiningar án farms og ökutæki án farms, ef þau hafa verið færð af vegum.“

2. Í stað 1. mgr. 4. gr. komi eftirfarandi:

„1. Fyrirtæki eða samtök, sem hafa staðfestu í aðildarríkjum eða þáttökulöndum, skulu leggja fram tillögur að aðgerðum eins og kveðið er á um í 3. og 4. mgr. 3. gr.“

3. Ákvæðum 5. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað b-liðar 1. mgr. komi eftirfarandi:

„b) aðgerðir varðandi hraðbrautir hafsins; innan Evrópusambandsins skulu slíkar aðgerðir vera í samræmi við þætti forgangsverkefnisins um hraðbrautir hafsins, sem er skilgreint í ákvörðun Evrópuþingsins og ráðsins nr. 1692/96/EB frá 23. júlí 1996 um viðmiðunarreglur Bandalagsins við uppbyggingu samevrópska flutningakerfisins (*),

(*) Stjtið. EB L 228, 9.9.1996, bls. 1.“

b) í stað 2. mgr. komi eftirfarandi:

„2. Sérstök skilyrði fyrir fjármögnun og aðrar kröfur í tengslum við hinar ýmsu aðgerðir eru settar fram í viðaukanum.“

4. Í stað 7. gr. komi eftirfarandi:

„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 viðaukanum.“

5. Í stað 8. gr. komi eftirfarandi:

„8. gr.

Framlagning á tillögum um aðgerðir

Leggja skal tillögur um aðgerðir fyrir framkvæmdastjórnina í samræmi við ítarlegar reglur sem gefnar eru út skv. 6. gr. Tillögur um aðgerðir sem lagðar eru fram skulu innihalda allar þær upplýsingar sem nauðsynlegar eru til að gera framkvæmdastjórninni kleift að taka ákvörðun um val í samræmi við skilyrðin sem sett eru fram í 9. gr.

Ef þörf krefur skal framkvæmdastjórnin veita umsækjendum aðstoð til að auðvelda þeim umsóknarferlið, t.d. með þjónustuborði á Netinu.“

6. Í stað 9. gr. komi eftirfarandi:

„9. gr.

Val aðgerða með tilliti til fjárhagsaðstoðar

Framkvæmdastjórnin skal leggja mat á þær tillögur um aðgerðir sem lagðar eru 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 viðkomandi dálki viðaukans,
- að hvaða marki aðgerðirnar stuðla að því að draga úr umferðartæppum á vegum,

d) því hvaða áhrif þær hafa hver um sig á umhverfið og geta leitt til lækkunar á ytri kostnaði, 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 aðgerðum sem ganga lengra en þær kröfur sem eru gerðar vegna umhverfismála og eru lagalega bindandi,

e) sjálfbærni fyrirhugaðra aðgerða sem heildar.

Framkvæmdastjórnin skal samþykkja ákvörðunina um að veita fjárhagsaðstoð eftir að hafa tilkynnt það nefndinni sem um getur í 10. gr.

Framkvæmdastjórnin skal tilkynna styrkþegunum um ákvörðun sína.“

7. Ákvæðum 14. gr. er breytt sem hér segir:

a) í stað 2. mgr. komi eftirfarandi:

„2. Framkvæmdastjórnin skal leggja greinargerð um árangur Marco Polo-áætlunarinnar á tímabilinu 2003 til 2010 fyrir Evrópuþingið, ráðið, efnahags- og félagsmálanefndina og svæðanefndina. Hún skal gera það áður hún semur tillögu að þriðju Marco Polo-áætluninni og skal hafa niðurstöður greinargerðarinnar til hliðsjónar við tillögugerðina.“

b) eftirfarandi málsgrein bætist við:

„2a. Í greinargerðinni, sem um getur í 2. mgr., skal einkum fjalla um eftirfarandi:

- áhrif þessarar reglugerðar, eins og henni er breytt með reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 923/2009 frá 16. september 2009 um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1692/2006 um að koma á annarri Marco Polo-áætlun um veitingu fjárhagsaðstoðar Bandalagsins til að auka vistvænleika vöruflutningakerfisins (Marco Polo II-áætlunin) (*),
- reynslu Framkvæmdastofnunar fyrir samkeppnishæfni og nýsköpun af stjórn áætlana,
- hvort þörf sé á því að gera greinarmun á flutningsmátum, með tilliti til skilyrða fyrir fjármögnun, á grundvelli öryggismála, vistvænleika og orkunýtni,

- skilvirkni aðgerða til að draga úr umferð,
 - hvort þörf sé á því að koma á aðstoð, sem miðast við eftirspurn, á umsóknarstigi með tilliti til þarfa lítilla fyrirtækja og örfyrirtækja á sviði flutninga,
 - viðurkenningu á því að sérstök ástæða sé til að lengja gildistíma aðgerða í efnahagslægd,
 - lækkun viðmiðunarmarkna fyrir aðstoðarhæfi vegna aðgerða er varða tilteknar vörur,
 - möguleikann á því að tilgreina markmið, að því er varðar lágmarksviðmiðunarmörk fyrir fjármögnun til fyrirhugaðra aðgerða, með tilliti til orkunýtni og jákvæðra áhrifa á umhverfið sem koma til viðbótar tilfærðum tonnkilómetrum,
 - hvort viðeigandi sé að láta skilgreininguna á hugtakinu „farmur“ einnig taka til flutningseiningarinnar,
 - hvort setja skuli fram árlegt heildaryfirlit yfir aðgerðir sem eru fjármagnaðar sameiginlega,
 - möguleikann á því að tryggja samræmi milli áætlunarinnar, aðgerðaáætlunar um vöruférlisstjórnun og samevrópska flutningsnetsins með því að gera viðeigandi ráðstafanir til þess að samræma úthlutun úr sjóðum Bandalagsins, einkum vegna hraðbrauta hafsins,
 - möguleikann á því að gera kostnað, sem stofnað er til í þriðja landi, aðstoðarhæfan ef fyrirtæki í aðildarríki annast aðgerðina,
 - hvort þörf sé á því að taka tillit til sérstakra eiginleika flutninga á skipgengum vatnaleiðum og lítilla og meðalstórra fyrirtækja á því sviði, t.d. með sérhæfðri áætlun fyrir flutninga á skipgengum vatnaleiðum,
 - möguleikann á að færa út áætlunina svo að hún taki til nágrannalanda og
 - möguleikann á að aðlaga áætlunina enn frekar aðildarríkjum sem eru eyjar og eyjaklasar.
- (7) Stjtið. ESB L 266, 9.10.2009, bls. 1.“
8. Í stað 15. gr. komi eftirfarandi:
„15. gr.
Niðurfelling
Reglugerð (EB) nr. 1382/2003 er hér með felld úr gildi frá og með 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.“
9. Í stað I. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1692/2006 komi viðaukinn við þessa reglugerð.
10. Ákvæði II. viðauka við reglugerð (EB) nr. 1692/2006 falli brott.
2. gr.
- Reglugerð þessi öðlast gildi daginn eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

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

Gjört í Strassborg 16. september 2009.

Fyrir hönd Evrópuþingsins,

J. BUZEK

forseti.

Fyrir hönd ráðsins,

C. MALMSTRÖM

forseti.

VIÐAUKI

„VIÐAUKI

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

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu e-liður 1. mgr. 5. gr.
1. Skilyrði fyrir fjármögnun	a) hvataaðgerðin nær markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er lífvænleg eftir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,	a) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsins nær markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er lífvænleg eftir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,	a) aðgerðin varðandi tilfærslu milli flutningsgreina nær markmiðum sínum innan 36 mánaða að hámarki og er hagkvæm eftir það í samræmi við raunhæfa viðskiptaáætlun,	a) aðgerðin til að draga úr umferð nær markmiðum sínum innan 60 mánaða að hámarki og er hagkvæm eftir það í samræmi við skiptaáætlun,	a) aðgerðin varðandi sameiginlega fræðslu mun leiða til umbóta á þjónustu í atvinnuskyni á markaðnum og einkum efla og/eða greiða götu aðgerða til að draga úr umferð eða vegna 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,
	b) hvataaðgerðin er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til vöruferilsstjórnunar, tækni, aðferða, búnaðar, vara, grunnvirkis eða veittrar þjónustu,	b) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsins 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 eftirlits, framfylgd öryggis- og verndarstaðla, góðan aðgang að höfnum, skilvirka tengingu við dreifbýlið og sveigjanlega og skilvirka hafnarþjónustu,	b) aðgerðin varðandi tilfærslu milli flutningsgreina má ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli flutningsgreina annarra en hreinna vegaflutninga eða innan hverrar flutningsgreinar, á þann hátt að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum,	b) aðgerðin til að draga úr umferð er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi með tilliti til samþættingar vöruferilsstjórnunar við framleiðslu og flutninga,	b) aðgerðin er varðar sameiginlega fræðslu er nýsköpunaraðgerð á Evrópuvettvangi,

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu e-liður 1. mgr. 5. gr.
	c) hvataaðgerðinni er ætlað að leiða til raunverulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu milli flutningsgreina, af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir,	c) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsins skal stuðla að samþættri þjónustu fyrir umfangsmikla og tíða vöruflutninga á stuttum sjóleiðum, þ.m.t. samtengdir vöru-/farþegaflutningar, eftir því sem við á, eða flutningar á stuttum sjóleiðum sem eru samtengdir öðrum flutningsmátum þar sem ferðir á vegum eru eins stuttar og hægt er; aðgerðin skal helst fela í sér samþætta vöruflutninga í dreifbýli með járnbrautum og/eða á skipgengum vatnaleiðum,	c) aðgerðin varðandi tilfærslu milli flutningsgreina er raunhæf áætlun þar sem settir eru fram tilteknir áfangar til að ná markmiðum hennar,	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 dreifingarferlum og ná þannig styttri vegalengdum, hærri hleðslustuðli, færri ferðum án farms, minna úrgangsfleißi, minna umfangi 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 vinnuafl,	c) aðgerðin varðandi sameiginlega fræðslu skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli flutningsgreina annarra en hreinna vegaflytninga eða innan hvernar flutningsgreinar að því marki að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum,
	d) hvataaðgerðin er sett fram raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstaka áfanga sem notaðir eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind,	d) aðgerðinni varðandi hraðbrautir hafsins er ætlað að leiða til raunverulegrar, mælanlegrar og sjálfbærrar tilfærslu milli flutningsgreina, sem er meiri en áætluð aukning vöruflutninga á vegum, af vegum yfir á stuttar sjóleiðir, skipgengar vatnaleiðir eða járnbrautir,	d) þegar aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina treystir á þjónustu þriðju aðila, sem eru aðilar samningnum um styrkveitingu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum,		d) í sameiginlegu fræðsluaðgerðinni er sett fram raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstaka áfanga sem notaðir eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind,
	e) hvataaðgerðin skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli flutningsgreina annarra en hreinna vegaflytninga eða innan hvernar flutningsgreinar að því marki að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum,	e) í aðgerðinni varðandi hraðbrautir hafsins er sett fram raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstaka áfanga sem notaðir eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind,		d) í aðgerðinni til að draga úr umferð er sett fram raunhæf áætlun, þar sem kveðið er á um sérstaka áfanga sem notaðir eru til að ná markmiðum hennar, og þörfin á stýriaðstoð frá framkvæmdastjórninni er tilgreind,	

Tegund aðgerðar	A. Hvataaáðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu e-liður 1. mgr. 5. gr.
	f) Þegar hvataaáðgerðin treystir á þjónustu þriðju aðila, sem eiga hlut að samningnum um styrkveitingu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum,	f) aðgerðin varðandi hraðbrautir hafsins skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki milli annarra flutningsgreina en hreinna vegaflutninga eða innan hvernar flutningsgreinar að því marki að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum,		e) aðgerðin til að draga úr umferð skal ekki raska samkeppni á hlutaðeigandi mörkuðum, sérstaklega ekki að því er varðar flutningsgreinar aðrar en vegaflutninga að því marki að stríði gegn sameiginlegum hagsmunum,	
		g) Þegar aðgerðin til að draga úr umferð treystir á þjónustu þriðju aðila, sem eiga aðild að samningnum um styrkveitingu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum,		f) Þegar aðgerðin til að draga úr umferð treystir á þjónustu þriðju aðila, sem eiga aðild að samningnum um styrkveitingu, skal umsækjandi leggja fram gagnsæja, hlutlæga sönnun fyrir því að verklagsregla við val á hlutaðeigandi þjónustu mismuni engum.	
2. Umfang fjármögnunar og gildissvið	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluáðgerðir skal takmarkast við að hámarki 35 % af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint, Aðstoðarhæfur kostnaður er tengist viðbótargrunnvirkjum skal ekki vera hærri en 20% af þeim heildarkostnaði við aðgerðina sem telst vera aðstoðarhæfur.	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir vegna hraðbrauta hafsins skal takmarkast við að hámarki 35 % af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint, Aðstoðarhæfur kostnaður er tengist viðbótargrunnvirkjum skal ekki vera hærri en 20% af þeim heildarkostnaði við aðgerðina sem telst vera aðstoðarhæfur.	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 hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint, Aðstoðarhæfur kostnaður er tengist viðbótargrunnvirkjum skal ekki vera hærri en 20% af þeim heildarkostnaði við aðgerðina sem telst vera aðstoðarhæfur.	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins vegna aðgerða 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 hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint, Aðstoðarhæfur kostnaður er tengist viðbótargrunnvirkjum skal ekki vera hærri en 20% af þeim heildarkostnaði við aðgerðina sem telst vera aðstoðarhæfur.	a) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluáðgerðir skal takmarkast við að hámarki 50 % af heildarútgjöldum sem nauðsynleg eru til að ná markmiðum aðgerðarinnar og stofnað er til vegna hennar. Slík útgjöld skulu teljast uppfylla skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð Bandalagsins að því marki sem þau tengjast framkvæmd aðgerðarinnar beint,

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafnsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu e-liður 1. mgr. 5. gr.
	Útgjöld sem stofnað er til á innsendingardegi umsóknar samkvæmt valaðferð, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna færanlegra eigna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.	Útgjöld sem stofnað er til á innsendingardegi umsóknar samkvæmt valaðferð, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna færanlegra eigna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.	Útgjöld sem stofnað er til á innsendingardegi umsóknar samkvæmt valaðferð, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna færanlegra eigna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.	Útgjöld sem stofnað er til á innsendingardegi umsóknar samkvæmt valaðferð, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins. Greiðsla hluta kostnaðar vegna færanlegra eigna skal háð þeirri skuldbindingu að meðan á aðstoðinni stendur skuli slíkar eignir einkum notaðar í aðgerðinni, eins og skilgreint er í samningnum um styrkveitingu.	Útgjöld sem stofnað er til á innsendingardegi umsóknar samkvæmt valaðferð, eða síðar, skulu teljast uppfylla skilyrði til að hljóta fjárhagsaðstoð Bandalagsins, að því tilskildu að lokasamþykki fáið fyrir fjármögnun Bandalagsins.
				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.	
b) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins, sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir, skal í byrjun vera 2 evrur fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði aðgerðarinnar eða hinar raunverulegu umhverfisumbætur sem nást.	b) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins, sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir, skal í byrjun vera 2 evrur fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði aðgerðarinnar eða hinar raunverulegu umhverfisumbætur sem nást.	b) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins, sem framkvæmdastjórnin ákvarðar á grundvelli tonnkilómetra sem eru færðir af vegum á stuttar sjóleiðir, járnbrautir og skipgengar vatnaleiðir, skal í byrjun vera 2 evrur fyrir tilfærslu hverra 500 tonnkilómetra vöruflutninga á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði aðgerðarinnar eða hinar raunverulegu umhverfisumbætur sem nást.	c) Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal í byrjun vera 2 evrur fyrir hverja 500 tonnkilómetra eða 25 ökutækjakilómetra sem dregur úr vöruflutningum á vegum. Hægt er að aðlaga þessa leiðbeinandi fjárhæð, einkum í samræmi við gæði aðgerðarinnar eða hinar raunverulegu umhverfisumbætur sem nást.		

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafnsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu 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 er á, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsyn krefur, aðlagð fjárhæð 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 er á, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsyn krefur, aðlagð fjárhæð 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 er á, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsyn krefur, aðlagð fjárhæð 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 er á, þróun þeirra atriða sem þessir útreikningar byggjast á og, ef nauðsyn krefur, aðlagð fjárhæð fjárhagsaðstoðar Bandalagsins í samræmi við það.	
3. Form og gildistími samnings um styrkveitingu	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við hvataaðgerðir skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 62 mánuðir og að lágmarki 36 mánuðir. Ef óvenjulegar tafir verða á framkvæmd, s.s. vegna sérstakrar og lakari stöðu efnahagsmála, sem styrkþegi rökstyður svo fullnægjandi sé, er í sérstökum undantekningartilvikum heimilt að samþykkja 6 mánaða framlengingu.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir varðandi hraðbrautir hafnsins skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 62 mánuðir og að lágmarki 36 mánuðir. Ef óvenjulegar tafir verða á framkvæmd, s.s. vegna sérstakrar og lakari stöðu efnahagsmála, sem styrkþegi rökstyður svo fullnægjandi sé, er í sérstökum undantekningartilvikum heimilt að samþykkja 6 mánaða framlengingu.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir vegna tilfærslu milli flutningsgreina skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 38 mánuðir. Ef óvenjulegar tafir verða á framkvæmd, s.s. vegna sérstakrar og lakari stöðu efnahagsmála, sem styrkþegi rökstyður svo fullnægjandi sé, er í sérstökum undantekningartilvikum heimilt að samþykkja 6 mánaða framlengingu.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við aðgerðir til að draga úr umferð skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 62 mánuðir og að lágmarki 36 mánuðir. Ef óvenjulegar tafir verða á framkvæmd, s.s. vegna sérstakrar og lakari stöðu efnahagsmála, sem styrkþegi rökstyður svo fullnægjandi sé, er í sérstökum undantekningartilvikum heimilt að samþykkja 6 mánaða framlengingu.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins við sameiginlegar fræðsluáðgerðir skal veitt á grundvelli samninga um styrkveitingu með viðeigandi ákvæðum um stjórnun og eftirlit. Almennt skal hámarksgildistími þessara samninga vera 26 mánuðir en hægt er að framlengja að beiðni styrkþega, innan upphafslegs fjárhagsramma, um aðra 26 mánuði ef jákvæður árangur næst á fyrstu 12 mánuðum aðgerðarinnar.
	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða gildistíma eða, í undantekningartilvikum, umfram 68 mánuði.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða gildistíma eða, í undantekningartilvikum, umfram 68 mánuði.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 38 mánaða gildistíma eða, í undantekningartilvikum, umfram 44 mánuði.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 62 mánaða gildistíma eða, í undantekningartilvikum, umfram 68 mánuði.	Fjárhagsaðstoð Bandalagsins skal ekki endurnýjanleg umfram tilgreindan 52 mánaða hámarksgildistíma.

Tegund aðgerðar	A. Hvataaðgerða-liður 1. mgr. 5. gr.	B. Aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins b-liður 1. mgr. 5. gr.	C. Aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina c-liður 1. mgr. 5. gr.	D. Aðgerð til að draga úr umferð d-liður 1. mgr. 5. gr.	E. Aðgerð varðandi sameiginlega fræðslu e-liður 1. mgr. 5. gr.
4. Viðmiðunarmörk samningsupphæðar	Leiðbeinandi lágmarksmörk vegna styrks fyrir hverja hvataaðgerð skulu vera 30 milljarðar tonnkilómetra, eða rúmmálsjafngildi þess ef um ræðir það sem fært er milli flutningsgreina eða dregið úr umferð á hverju ári, sem koma skal til framkvæmda á gildistíma samningsins um styrkveitingu.	Leiðbeinandi lágmarksmörk vegna styrks fyrir hverja aðgerð varðandi hraðbrautir hafsins skulu vera 200 milljarðar tonnkilómetra, eða rúmmálsjafngildi þess ef um ræðir það sem fært er milli flutningsgreina á hverju ári, sem koma skal til framkvæmda á gildistíma samningsins um styrkveitingu.	Leiðbeinandi lágmarksmörk vegna styrks fyrir hverja aðgerð varðandi tilfærslu milli flutningsgreina skulu vera 60 milljarðar tonnkilómetra, eða rúmmálsjafngildi þess í tilfærslu milli flutningsgreina á hverju ári, sem koma skal til framkvæmda á gildistíma samningsins um styrkveitingu. Aðgerðir vegna tilfærslu milli flutningsgreina, sem miða að því að færa flutninga yfir á skipengar vatnaleiðir, skulu falla undir sérstök 13 milljón tollkilómetra viðmiðunarmörk eða rúmmálsjafngildi þess í tilfærslu milli flutningsgreina á hverju ári, sem koma skal til framkvæmda á gildistíma samningsins um styrkveitingu.	Leiðbeinandi lágmarksmörk vegna styrks fyrir hverja aðgerð til að draga úr umferð skulu vera 80 milljarðar tonnkilómetra, eða rúmmálsjafngildi þess sem dregið er úr farmflutningum á hverju ári, sem koma skal til framkvæmda á gildistíma samningsins um styrkveitingu.	Leiðbeinandi lágmarksmörk vegna styrks til aðgerðar vegna sameiginlegrar fræðslu skulu vera 250 000 evrur.
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 aðgerða 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 fyrirhuguð 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 fræðsluáðgerða og hvetja til miðlunar á bestu starfsvenjum, eins og tiltekið er í miðlunaráætlun, til að stuðla að því að markmiðum þessarar reglugerðar verði náð.“