

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 923/2009

2015/EØS/25/43

av 16. september 2009

om endring av forordning (EF) nr. 1692/2006 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)(*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR —

mogleg for transportørar på vegar med mykje opphoping å velje andre transportmåtar. Marco Polo-programmet er difor eit grunnleggjande element i den noverande transportpolitikken.

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 Kommissjonen,

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

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

- 3) For å kunne handtere denne veksten, må nærskipfart, jarnbanar og innlandsvassvegar utnyttast betre enn i dag, og transport- og logistikksektoren må oppmuntrast til å kome med fleire kraftige initiativ, medrekna tørrhamner og andre plattformer som kan gjere transport med ulike transportsystem lettare, for å fremje nye metodar og bruk av tekniske nyvinningar innanfor alle transportmåtar og forvaltninga av dei.

ut frå desse synsmåtane:

- 1) I den førebels vurderinga av 22. juni 2006 av kvitboka om transport, som vart offentleggjort av Kommissjonen i 2001, «Hald Europa i rørsle — Berekraftig mobilitet for kontinentet vårt», vert det lagt vekt på potensialet til Marco Polo-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⁾, som ei finansieringskjelde som gjer det

- 4) Det er eit mål for Den europeiske unionen å styrkje miljøvennlege transportmåtar, utan omsyn til om dette målet fører til ein spesifikk overgang frå godstransport på veg til andre transportmåtar.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 266 av 9.10.2009, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 58/2010 av 30. april 2010 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. 37 av 15.7.2010, s. 36.

⁽¹⁾ Fråsegn gjeven 24. mars 2009 (enno ikkje offentleggjort i TEU).

⁽²⁾ Europaparlamentsfråsegn av 23. april 2009 (enno ikkje offentleggjort i TEU), og rådsavgjerd av 27. juli 2009.

⁽³⁾ TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1.

- 5) I samsvar med forordning (EF) nr. 1692/2006⁽⁴⁾ skulle Kommissjonen gjennomføre ei evaluering av Marco Polo II-programmet (heretter kalla «programmet»), og om naudsynt gjere framlegg om endring av programmet.

⁽⁴⁾ TEU L 328 av 24.11.2006, s. 1.

- 6) I ei ekstern evaluering av resultatane av Marco Polo-programmet vart det vurdert at programmet ikkje ville nå måla sine med omsyn til overgang til andre transportmåtar, og det vart gjeve nokre tilrådingar for å gjere programmet meir effektivt.
- 7) Kommissjonen har analysert verknadene av dei tiltaka som det vart gjort framlegg om i den eksterne evalueringa, og andre tiltak med sikte på å betre effektiviteten av programmet. Denne analysen viste at det er naudsynt med ei rekkje endringar av forordning (EF) nr. 1692/2006 for å lette deltakinga for små og svært små føretak, senke grensene for kva tiltak som kan få støtte, auke finansieringsnivået og forenkle framgangsmåtane for gjennomføring og administrasjon av programmet.
- 8) Deltakinga i programmet av små og svært små føretak bør aukast ved å tillate einskilde føretak å søkje om finansiering og ved å senke grensene for kva framlegg frå transportføretak på innlandsvassvegar som kan få støtte.
- 9) Grensene for kva framlegg om finansiering som kan få støtte, bør senkast og uttrykkjast som overførte tonnkilometer per år, bortsett frå når det gjeld tiltak for felles læring. Desse grensene bør utrekast for heile gjennomføringsperioden til dei tiltaka som er nemnde i vedlegget, utan at det vert fastsett nokon årlig gjennomføringsgrad. Det bør ikkje vere noko ytterlegare behov for ei spesifikk grense som skal gjelde for tiltak for å unngå vegtrafikk, og det bør fastsetjast ei minste tidsavgrensing for denne typen tiltak, for tiltak med katalyserande verknad og for tiltak som gjeld motorvegar til sjøs.
- 10) Finansieringsnivået bør aukast ved å innføre ein definisjon av «gods», med sikte på å inkludere transportdelen i utrekninga av overgangen til andre transportmåtar, og ved unntaksvis å tillate lenging av den tida som tiltak med forseinkingar i startfasen skal gjelde for. Aukinga av finansieringsnivået frå 1 euro til 2 euro etter dei framgangsmåtane som er fastsette i vedlegg I til forordning (EF) nr. 1692/2006, bør speglast av i teksta i det endra vedlegget.
- 11) For å gjere gjennomføringa av programmet enklare, bør vedlegg II til forordning (EF) nr. 1692/2006 om finansieringsvilkår for utfyllande infrastruktur opphevast. Vidare bør utvalsframgangsmåten for den årlege utveljinga av tiltak som skal få støtte, gå ut.
- 12) Det bør innførast eit meir presist samband mellom programmet og det transeuropeiske transportnett (heretter kalla «TEN-T»), der ramma for motorvegar til sjøs vert fastsett, og der miljøaspektet vert utvida til å omfatte dei samla eksterne kostnadene til tiltaka.
- 13) Forordning (EF) nr. 1692/2006 bør difor endrast.
- 14) For å sikre at tiltaka i denne forordninga skal kunne gjennomførast på ein mest mogleg føremålstenleg og snøgg måte, bør denne forordninga ta til å gjelde så snart som råd etter at ho er vedteken —

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 1692/2006 vert det gjort følgjande endringar:

1. I artikkel 2, skal ny bokstav p) lyde:

«p) «gods», for utrekninga av «tonnkilometer» som vert overførte frå vegtransport, det godset som vert transportert, transporteringa innanfor ulike transportsystem, det veggåande køyretøyet, medrekna tomme transporteringar innanfor ulike transportsystem, og tomme veggåande køyretøy i tilfelle der desse vert overførte frå vegane.»

2. Artikkel 4 nr. 1 skal lyde:

«1. Tiltak skal leggjast fram av føretak eller konsortium som er etablerte i medlemsstatar eller deltakarstatar, slik det er fastsett i artikkel 3 nr. 3 og 4.»

3. I artikkel 5 vert det gjort følgjande endringar:

- a) Nr. 1 bokstav b) skal lyde:

«b) tiltak for motorvegar til sjøs: innanfor Den europeiske unionen skal slike tiltak vere i samsvar med kjenneteikna til det prioriterte tiltaket for motorvegar til sjøs slik det er definert innanfor ramma av europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsretningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett(*),

(*) TEF L 228 av 9.9.1996, s. 1.»

b) Nr. 2 skal lyde:

«2. Dei særlege finansieringsvilkåra og andre krav til dei ulike tiltaka er fastsette i vedlegget.»

4. Artikkel 7 skal lyde:

«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 som er fastsett i vedlegget.»

5. Artikkel 8 skal lyde:

«Artikkel 8

Framlegging av tiltak

Tiltak skal leggjast fram for Kommisjonen 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 Kommisjonen skal kunne velje ut tiltak i samsvar med dei kriteria som er fastsette i artikkel 9.

Dersom det er naudsynt, skal Kommisjonen gje hjelp til søkjarar for å lette søknadsprosessen deira, t.d. gjennom ein direktekopla brukarstøttefunksjon.»

6. Artikkel 9 skal lyde:

«Artikkel 9

Utveljing av tiltak som kan få finansiell støtte

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

- a) Dei måla som er nemnde i artikkel 1.
- b) Dei vilkåra som er fastsette i den aktuelle kolonnen i vedlegget.
- c) Medverknaden frå tiltak som tek sikte på å redusere opphoping på vegane.

d) Miljøvinstane som dei framlagde tiltaka kan ha, og vinstane som tiltaka kan ha med omsyn til reduksjon av eksterne kostnader, 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 av Kommisjonen etter at han har meldt frå til det utvalet som er nemnt i artikkel 10.

Kommisjonen skal melde frå til støttmottakarane om avgjerda si.»

7. I artikkel 14 vert det gjort følgjande endringar:

a) Nr. 2 skal lyde:

«2. Kommisjonen skal leggje fram for Europaparlamentet, Rådet, Det europeiske økonomi- og sosialutvalet og Regionutvalet ei melding om dei resultatane som er oppnådde gjennom Marco Polo-programmet i tidsrommet 2003/2010. Kommisjonen skal gjere dette før han utarbeider framlegget til eit tredje Marco Polo-program, og skal ta omsyn til konklusjonane i meldinga når han utarbeider dette framlegget.»

b) Nytt nr. 2a skal lyde:

«2a. Den meldinga som er nemnd i nr. 2, skal særleg dreie seg om følgjande:

- verknaden av denne forordninga slik ho er endra ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 923/2009 av 16. september 2009 om endring av forordning (EF) nr. 1692/2006 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)(*),
- røynsleane som Det utøvande kontoret for konkurranse og nyskaping har gjort med omsyn til programforvaltning,
- behovet for, på grunnlag av tryggleik, miljøprestasjon og energieffektivitet, å skilje mellom transportmåtar med omsyn til finansieringsvilkår,

- effektiviteten til tiltak for å unngå vegtrafikk,
- behovet for å innføre hjelp på grunnlag av etterspurnad i gjennomføringsfasen, samstundes som det vert teke omsyn til behova til små og svært små transportføretak,
- sannkjenning av økonomisk nedgang som ein særskild grunn til å lengje dei tidsromma som tiltaka varer,
- senking av grensene for kva produktspesifikke tiltak som kan få støtte,
- høve til å opplyse om måla for minstegrenser for finansiering av framlagde tiltak med omsyn til energieffektivitet og miljøføremoner i tillegg til overførte tonnkilometer,
- det føremålstenlege ved å ta med transporteininga i definisjonen av termen «gods»,
- tilgangen på fullstendige årlege oversikter over samfinansierte tiltak,
- høve til å sikre samsvar mellom programmet, handlingsplanen for logistikk og TEN-T ved å gjere eigna tiltak for å samordne tildelinga av fellesskapsmidlar, særleg til motorvegar til sjøs,
- høvet til å kunne gje støtte til kostnader som har kome på i ein tredjestat, dersom tiltaket vert gjort av føretak frå ein medlemsstat,
- behovet for å ta omsyn til særtrekka ved innlandsvassvegane og dei små og mellomstore føretaka i denne sektoren, t.d. ved eit særskilt program for innlandsvassvegar,
- høvet til å utvide programmet til nabostatar, og
- høvet til å tilpasse programmet vidare til medlemsstatar som er øyar og øygrupper.

(*) TEU L 266 av 9.10.2009, s. 1.»

8. Artikkel 15 skal lyde:

«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.»

9. Vedlegg I til forordning (EF) nr. 1692/2006 vert bytt ut med teksta i vedlegget til denne forordninga.

10. Vedlegg II til forordning (EF) nr. 1692/2006 vert oppheva.

Artikkel 2

Denne forordninga tek til å gjelde dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*.

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

Utfjerda i Strasbourg, 16. september 2009.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

C. MALMSTRÖM

Formann

VEGLEGG

«VEGLEGG

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. Unngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
1. Finansieringsvilkår	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.	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.	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.	a) Ein realistisk forretningsplan skal vise at tiltaket for å unngå vegtrafikk vil nå dei fastsette måla innan ein frist på 60 månader, og vil vere lønsamt etter denne fristen.	a) Tiltaket for felles læring skal føre til ei betring i dei kommersielle tenestene på marknaden, og skal særleg fremje og/eller leggje til rette for at vegtrafikk skal unngåast eller for å få til ein overgang frå vegtransport til nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar og gjennom betre samarbeid og deling av sakkunne. Tiltaket skal vere i høgst 24 månader.
	b) Tiltaket med katalyserande verknad skal vere nyskapande på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, metodar, utstyr, produkt, infrastruktur eller tenesteyting.	b) Tiltaket for motorvegar til sjøs skal vere nyskapande 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, oppfylling av tryggleiksstandardar, god tilgang til hammer, effektivt samband med innlandet og fleksible og effektive hamnetenester.	b) Tiltaket for overgang til andre transportmåtar skal ikkje føre til konkurransevriding på dei relevante marknaden, 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.	b) Tiltaket for å unngå vegtrafikk skal vere nyskapande på europeisk plan med omsyn til å integrere produktjonslogistikk i transportlogistikken.	b) Tiltaket for felles læring skal vere nyskapande på europeisk plan.

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. 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 innlandsvassvegar.	c) Tiltaket for motorvegar til sjøs tek sikte på å oppmunne 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 innlandsvassvegar.	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 oppmunne til større effektivitet i den internasjonale godstransporten utan å hemme den økonomiske veksten, ved å leggje vekt på endring av produksjons- og/eller distribusjonsprosessane og dermed oppnå kortare avstandar, høgare lastfaktorar, færre etappar utan last, reduksjon av ulykkesstraumane, 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 for felles læring må ikkje føre til konkurransevridning på 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.
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 behovet for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	d) Det er venta at tiltaket for motorvegar til sjøs skal føre til ein reell, målbar og berekraftig overgang frå godstransport på veg til nærskipsfart, transport på innlandsvassvegar eller jarnbanetransport som er høgare enn den veksten som er venta innanfor godstransport på veg.	d) Når tiltaket for overgang til andre transportmåtar krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er part i tilkotsavtala, 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 behovet for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	
e)	Tiltaket med katalyserande verknad må ikkje føre til konkurransevridning på 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.	e) Tiltaket for motorvegar til sjøs skal omfatte ein realistisk plan der det er fastsett konkrete etappar for korleis måla for tiltaket skal nåast, og der behovet for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	d) 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 behovet 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. Unngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	f) Når tiltaket med katalyserande verknad krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er part i tilskotsavtala, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.	f) Tiltaket for motorvegar til sjøs må ikkje føre til konkurransevridning på dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.		e) Tiltaket for å unngå vegtrafikk må ikkje føre til konkurransevridning på 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 part i tilskotsavtala, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.		f) Når tiltaket for å unngå vegtrafikk krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er part i tilskotsavtala, skal søkjaren leggje 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 naudsynne 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 samband med gjennomføringa av tiltaket. Dei kostnadene som gjev rett til støtte i samband med utfyllande infrastruktur, skal ikkje overstige 20 % av dei samla kostnadene til tiltaket som gjev rett til støtte.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til sjøs skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynne 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 samband med gjennomføringa av tiltaket. Dei kostnadene som gjev rett til støtte i samband med utfyllande infrastruktur, skal ikkje overstige 20 % av dei samla kostnadene til tiltaket som gjev rett til støtte.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynne 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 samband med gjennomføringa av tiltaket. Dei kostnadene som gjev rett til støtte i samband med utfyllande infrastruktur, skal ikkje overstige 20 % av dei samla kostnadene til tiltaket som gjev rett til støtte.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal vere høgst 35 % av dei samla utgiftene som er naudsynne 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 samband med utfyllande infrastruktur, skal ikkje overstige 20 % av dei samla kostnadene til tiltaket som gjev rett til støtte.	a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal vere høgst 50 % av dei samla utgiftene som er naudsynne 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 samband med utfyllande infrastruktur, skal ikkje overstige 20 % av dei samla kostnadene til tiltaket som gjev rett til støtte.

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. Unngå 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 kostnader til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pålegg mottakaren ei plikt til 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 kostnader til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pålegg mottakaren ei plikt til 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 kostnader til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pålegg mottakaren ei plikt til 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 kostnader til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pålegg mottakaren ei plikt til 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) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>b) Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal ikkje nyttast til å støtte forretnings- eller produktjonsverksemd som ikkje har direkte samanheng med transport eller distribusjon.</p>	
	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet som er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførte frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer godstransport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	<p>c) Den finansielle støtta frå Fellesskapet skal i byrjinga fastsetjast til 2 euro per 500 tonnkilometer eller per 25 køyretøykilometer godstransport på veg som vert unngått. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på tiltaket eller dei faktiske miljøføremonene som er oppnådde.</p>	

Type tiltak	A. Katalyserende 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. Unngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	c) I samsvar med den framangsmåten 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 framangsmåten 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 framangsmåten 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 framangsmåten 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.	
3. Tilskotsavtala: form og tidsfrist	Finansiell støtte frå Fellesskapet til katalyserande tiltak skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde for høgst 62 månader og minst 36 månader. Ved ekstraordinære forseinkingar i gjennomføringa, til dømes på grunn av uvanleg stor økonomisk nedgang, som vert tilbørleg grunnjevne av støttemottakaren, kan avtalene i unntakstilfelle lengjast med seks månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for motorvegar til sjøs skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde for høgst 62 månader og minst 36 månader. Ved ekstraordinære forseinkingar i gjennomføringa, til dømes på grunn av uvanleg stor økonomisk nedgang, som vert tilbørleg grunnjevne av støttemottakaren, kan avtalene i unntakstilfelle lengjast med seks månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler. Desse avtalene skal gjelde for høgst 38 månader. Ved ekstraordinære forseinkingar i gjennomføringa, til dømes på grunn av uvanleg stor økonomisk nedgang, som vert tilbørleg grunnjevne av støttemottakaren, kan avtalene i unntakstilfelle lengjast med seks månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde for høgst 62 månader og minst 36 månader. Ved ekstraordinære forseinkingar i gjennomføringa, til dømes på grunn av uvanleg stor økonomisk nedgang, som vert tilbørleg grunnjevne av støttemottakaren, kan avtalene i unntakstilfelle lengjast med seks 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 for høgst 26 månader, som på oppmoding frå støttemottakaren og innanfor den innleiande budsjetttramma, kan lengjast med 26 månader dersom gjennomføringa av dei første tolv månadene av tiltaket har gjeve positivt resultat.
	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje gjevast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader, eller 68 månader i unntakstilfelle.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje gjevast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader, eller 68 månader i unntakstilfelle.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje gjevast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 38 månader, eller 44 månader i unntakstilfelle.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje gjevast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader, eller 68 månader i unntakstilfelle.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje gjevast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 52 månader.

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. Unngå vegtrafikk Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	E. Felles læring Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
4. Grense for kontraktsverdi	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak med katalyserande verknad skal vere 30 millionar tonnkilometer eller tilsvarande voluminhald for overgang til andre transportmåtar eller unngåing av vegtrafikk per år, som skal gjennomførast i heile det tidsrommet som tilskotsavtala gjeld.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak for motorvegar til sjøs skal vere 200 millionar tonnkilometer eller tilsvarande voluminhald for overgang til andre transportmåtar per år, som skal gjennomførast i heile det tidsrommet som tilskotsavtala gjeld.	For tiltak for overgang til andre transportmåtar som tek sikte på å gjennomføre ei overføring til nærskipfart, gjeld ei særskild grense på 13 millionar tonnkilometer eller tilsvarande voluminhald for overgang til andre transportmåtar per år, som skal gjennomførast i heile det tidsrommet som tilskotsavtala gjeld.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til tiltak for å unngå vegtrafikk skal vere 80 millionar tonnkilometer eller 4 millionar køyretøykilometer overført gods per år, som skal gjennomførast i heile det tidsrommet som tilskotsavtala gjeld.	Den rettleiande nedre grensa for å få støtte til et tiltak for felles læring skal vere 250 000 euro per tiltak.
5. Formidling	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 formidlingsplan, for såleis å medverke til å nå måla for denne forordninga.	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.	Det er ikkje fastsett noka særskild formidlingsverksemd for tiltak for overgang til andre transportmåtar.	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.	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.»