

## I

(Besluiten op grond van het EG- en het Euratom-Verdrag waarvan publicatie verplicht is)

## VERORDENINGEN

## VERORDENING (EG) Nr. 923/2009 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 16 september 2009

tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren („Marco Polo II”)

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 71, lid 1, en artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag <sup>(2)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De tussentijdse evaluatie van het witboek Vervoer van 2001 van de Commissie: „Europa duurzaam in beweging: duurzame mobiliteit voor ons continent” van 22 juni 2006 legt de nadruk op de mogelijkheden van het Marco Polo-programma dat is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 1382/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 betreffende de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren („Marco Polo-programma”) <sup>(3)</sup> als financieringsbron om exploitanten op

overbelaste wegen alternatieven te bieden door het gebruik van andere vervoerswijzen. Het Marco Polo-programma is daarom één basiselement van het huidige vervoersbeleid.

(2) Als er geen ingrijpende maatregelen worden genomen, zal het totale vrachtvervoer over de weg in Europa in 2013 met 60 % zijn gegroeid. Dit komt overeen met een groei van het internationale goederenvervoer over de weg van naar schatting 20,5 miljard tonkilometer per jaar in de Europese Unie in 2013, met alle negatieve gevolgen van dien, zoals bijkomende kosten voor de weginfrastructuur, ongevallen, congestie, plaatselijke en wereldwijde verontreiniging, milieuschade, een onbetrouwbare voorzieningsketen en onbetrouwbare logistieke processen.

(3) Om deze groei het hoofd te kunnen bieden, moet nog meer dan nu het geval is, gebruik worden gemaakt van de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart en moeten verdere krachtige initiatieven uit de vervoers- en de logistieke sector, met inbegrip van inlandterminals en andere platforms ter facilitering van de intermodaliteit, worden gestimuleerd om nieuwe benaderingen en het gebruik van technische innovaties van vervoersmodaliteiten en het beheer ervan te bevorderen.

(4) Het is een doelstelling van de Europese Unie om milieuvriendelijker vormen van vervoer te bevorderen, ongeacht of deze doelstelling een specifieke modal shift of ontwijkingseffect in het goederenvervoer over de weg tot gevolg hebben.

(5) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1692/2006 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> diende de Commissie het Marco Polo II-programma („het programma”) te evalueren en indien nodig voorstellen in te dienen om dat programma te wijzigen.

<sup>(1)</sup> Advies uitgebracht op 24 maart 2009 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt).

<sup>(2)</sup> Advies van het Europees Parlement van 23 april 2009 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt) en besluit van de Raad van 27 juli 2009.

<sup>(3)</sup> PB L 196 van 2.8.2003, blz. 1.

<sup>(4)</sup> PB L 328 van 24.11.2006, blz. 1.

- (6) In een externe evaluatie van de resultaten van het Marco Polo-programma werd verwacht dat dat programma zijn doelstellingen op het gebied van modal shift niet zou halen en werd een aantal aanbevelingen gedaan om de effectiviteit ervan te verbeteren.
- (7) De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd van de door de externe evaluatie voorgestelde maatregelen en andere maatregelen die de efficiency van het programma trachten te verbeteren. Deze beoordeling toonde aan dat er behoefte was aan een aantal wijzigingen in Verordening (EG) nr. 1692/2006 om de deelname van kleine en microbedrijven te vergemakkelijken, de drempels voor acties om in aanmerking te komen voor steun te verlagen, de steunintensiteit te verhogen en de administratieve en uitvoeringsprocedures van het programma te vereenvoudigen.
- (8) De deelname van kleine en microbedrijven in het programma moet verhoogd worden door toe te staan dat afzonderlijke bedrijven steun aanvragen en door de drempels om in aanmerking te komen voor steun te verlagen voor voorstellen die ingediend worden door binnenvaartbedrijven.
- (9) De drempels voor voorstellen om in aanmerking te komen voor steun moeten verlaagd worden en uitgedrukt worden in overgeheveld tonkilometers per jaar, behalve voor gemeenschappelijke leeracties. Deze drempels moeten worden berekend over de gehele periode van uitvoering van de in de bijlage bedoelde acties, zonder dat er een jaarlijks uitvoeringspercentage wordt vastgesteld. Er hoeft niet langer een speciale drempel voor verkeersvermijdingsacties te zijn en er moet een minimale looptijd worden vastgesteld voor dit soort acties, alsmede voor katalysator- en „snelwegen-op-zee“-acties.
- (10) De steunintensiteit moet verhoogd worden door de invoering van een definitie voor „vracht“ om het vervoers-element te betrekken in de berekening van de modal shift en door uitzonderlijke verlengingen van de maximale looptijd voor acties die vertragingen in de startfase hebben opgelopen, toe te staan. De verhoging van de steunintensiteit van 1 EUR naar 2 EUR volgens de procedure van bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1692/2006 moet duidelijk tot uiting komen in de gewijzigde tekst van die bijlage.
- (11) Om de uitvoering van het programma te vereenvoudigen, moet bijlage II bij Verordening (EG) nr. 1692/2006 betreffende de financieringsvoorwaarden voor aanvullende infrastructuur worden geschrapt. Voorts moet de comitéprocedure voor de jaarlijkse selectie van de te steunen acties geschrapt worden.
- (12) Er moet een gedetailleerder verband gelegd worden tussen het programma en het trans-Europese vervoersnetwerk („TEN-T“) dat het kader aangeeft voor de snelwegen op zee, en de milieuoverwegingen moeten zodanig uitgebreid worden dat ze de volledige externe kosten van de acties omvatten.
- (13) Verordening (EG) nr. 1692/2006 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (14) Om te waarborgen dat de maatregelen van deze verordening op de meest doelmatige en snelle wijze kunnen worden toegepast, dient deze verordening zo spoedig mogelijk nadat zij is vastgesteld, in werking te treden,

HEBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

#### Artikel 1

Verordening (EG) nr. 1692/2006 wordt als volgt gewijzigd:

1) In artikel 2 wordt het volgende punt toegevoegd:

„p) „vracht“ betekent, ten behoeve van de berekening van „tonkilometer“ die van het wegennet wordt overgeheveld, de vervoerde goederen, de intermodale vervoers-eenheid plus het wegvoertuig, met inbegrip van lege intermodale vervoerseenheden en lege wegvoertuigen, indien deze van het wegennet worden overgeheveld.“

2) Artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

„1. Acties moeten worden ingediend door ondernemingen of consortia die gevestigd zijn in de lidstaten of in deelnemende landen, zoals bepaald in artikel 3, leden 3 en 4.“

3) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1, punt b), wordt vervangen door:

„b) snelwegen-op-zeeacties; binnen de Europese Unie moeten dergelijke acties beantwoorden aan de kenmerken van het prioritaire project „Snelwegen op zee“, zoals omschreven in Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996 betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (\*);

(\*) PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.”;

b) lid 2 wordt vervangen door:

„2. De specifieke financieringsvoorwaarden en andere eisen met betrekking tot de verschillende acties worden vermeld in de bijlage.”.

4) Artikel 7 wordt vervangen door:

„Artikel 7

#### Overheidssteun

Financiële bijstand van de Gemeenschap voor de in het programma omschreven acties sluit niet uit dat voor dezelfde actie overheidssteun of openbare middelen worden toegekend op nationaal, regionaal of lokaal niveau, voor zover zulks verenigbaar is met de in het Verdrag vastgestelde regeling inzake steunmaatregelen van de staat en binnen de voor de verschillende soorten acties in de bijlage gestelde cumulatieve grenzen.”.

5) artikel 8 wordt vervangen door:

„Artikel 8

#### Voorstel voor acties

Acties worden aan de Commissie voorgesteld overeenkomstig de ingevolge artikel 6 vastgestelde nadere voorschriften. Het voorstel bevat alle elementen waarover de Commissie moet beschikken om een selectie overeenkomstig de criteria van artikel 9 te maken.

Indien nodig verleent de Commissie aanvragers bijstand om de te doorlopen aanvraagprocedure te vergemakkelijken, bijvoorbeeld door middel van een online helpdesk.”.

6) Artikel 9 wordt vervangen door:

„Artikel 9

#### Selectie van acties voor financiële bijstand

De voorgestelde acties worden door de Commissie beoordeeld. Bij de selectie van acties voor financiële bijstand in het kader van het programma, houdt de Commissie rekening met de volgende elementen:

- a) de in artikel 1 vermelde doelstellingen;
- b) de in de desbetreffende kolom van de bijlage opgenomen voorwaarden;
- c) de bijdrage van de acties tot ontlasting van het wegennet;

d) de relatieve milieuverdiensten uit de acties en de relatieve verdiensten uit de acties in termen van vermindering van externe kosten en de bijdrage daarvan tot het verminderen van de door de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart veroorzaakte negatieve milieueffecten. Specifieke aandacht wordt besteed aan acties die verder gaan dan hetgeen krachtens wettelijk bindende milieueisen verplicht is;

e) de algehele duurzaamheid van de acties.

De Commissie neemt, na het in artikel 10 bedoelde comité daarvan in kennis te hebben gesteld, het besluit tot verlening van financiële bijstand.

De Commissie stelt de begunstigen in kennis van haar besluit.”.

7) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 2 wordt vervangen door:

„2. De Commissie doet het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een mededeling toekomen over de resultaten van de Marco Polo-programma's in de periode 2003-2010. Zij komt met deze mededeling voordat zij een voorstel voor een derde Marco Polo-programma uitwerkt en houdt bij de formulering van dit voorstel rekening met de in de mededeling gedane constatering.”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„2 bis. De in lid 2 bedoelde mededeling heeft met name betrekking op het volgende:

- de effecten van deze verordening zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 923/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1692/2006 tot instelling van het tweede Marco Polo-programma voor de toekenning van communautaire financiële bijstand om de milieuprestaties van het vrachtvervoersysteem te verbeteren („Marco Polo II”) (\*);
- de ervaring die met het programmabeheer is opgedaan door het Uitvoerend Agentschap voor concurrentievermogen en innovatie;
- de noodzaak om met betrekking tot de financieringsvoorwaarden naar gebruikt vervoermiddel te differentiëren op basis van veiligheid, milieuprestaties en energie-efficiëntie;

- de effectiviteit van verkeersvermijdingsacties;
  - de noodzaak om in de toepassingsfase vraaggestuurde bijstand te organiseren onder inachtneming van de behoeften van kleine en microbedrijven in de transportsector;
  - de erkenning van economische recessies als een bijzondere reden om de looptijd van acties te verlengen;
  - de verlaging van de drempels om voor steun in aanmerking te komen voor productspecifieke acties;
  - de mogelijkheid om de referentiewaarden voor de minimale subsidiedrempels voor voorgestelde acties naast overgehevelde aantallen tonkilometer ook uit te drukken in termen van energie-efficiëntie en milieuvoordelen;
  - de wenselijkheid tot het betrekken van de vervoers-eenheid bij de definitie van het begrip „vracht”;
  - de beschikbaarheid van complete jaaroverzichten van gefinancierde acties;
  - de mogelijkheid om de samenhang tussen het programma, het logistieke actieplan en het TEN-T te waarborgen door middel van passende maatregelen voor de coördinatie van de toewijzing van communautaire middelen, in het bijzonder voor de snelwegen op zee;
  - de mogelijkheid om in een derde land gemaakte kosten voor subsidiëring in aanmerking te laten komen, voor zover de actie is uitgevoerd door bedrijven uit een lidstaat;
- de noodzaak rekening te houden met de specifieke kenmerken van de binnenvaartsector en van de kleine en middelgrote ondernemingen die daarin actief zijn, bijvoorbeeld door middel van een specifiek programma voor de binnenvaartsector;
  - de mogelijkheid om het programma uit te breiden tot de buurlanden, en
  - de mogelijkheid om het programma verder aan te passen voor de eiland- en archipelidstaten.
- (\*) PB L 266 van 9.10.2009, blz. 1.”
- 8) Artikel 15 wordt vervangen door:
- „Artikel 15*
- Intrekking**
- Verordening (EG) nr. 1382/2003 wordt ingetrokken met ingang van 14 december 2006.
- Op contracten met betrekking tot acties in het kader van Verordening (EG) nr. 1382/2003 blijven de regels van de verordening van toepassing tot de operationele en financiële afronding van die contracten.”.
- 9) Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 1692/2006 wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze verordening.
- 10) Bijlage II bij Verordening (EG) nr. 1692/2006 wordt geschrapt.
- Artikel 2*
- Deze verordening treedt in werking op de dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg, 16 september 2009.

*Voor het Europees Parlement*  
De voorzitter  
J. BUZEK

*Voor de Raad*  
De voorzitter  
C. MALMSTRÖM

## Financieringsvoorwaarden en eisen overeenkomstig artikel 5, lid 2

Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
1. Financieringsvoorwaarden	a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de katalysatoractie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de katalysatoractie levensvatbaar blijft.	a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de actie snelwegen op zee binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de actie levensvatbaar blijft.	a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de modal-shiftactie binnen ten hoogste 36 maanden bereikt, waarna de modal-shiftactie levensvatbaar blijft.	a) Volgens een realistisch ondernemingsplan worden de doelstellingen van de verkeersvermijdingsactie binnen ten hoogste 60 maanden bereikt, waarna de verkeersvermijdingsactie levensvatbaar blijft.	a) De gemeenschappelijke leeractie leidt tot verbetering van commerciële diensten op de markt, met name door het bevorderen en/of vergemakkelijken van vermijding van wegverkeer of van modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, via een betere samenwerking en het delen van knowhow; en duurt ten hoogste 24 maanden.
	b) De katalysatoractie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methoden, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten.	b) De snelwegen-op-zeeactie is innovatief op Europees niveau in termen van logistiek, technologie, methoden, materieel, producten, infrastructuur of verleende diensten; eveneens wordt de hoge kwaliteit van de dienstverlening, vereenvoudigde procedures en inspecties, naleving van veiligheids- en beveiligingsnormen, goede toegang tot havens, efficiënte verbindingen met het achterland, en flexibele en efficiënte haven-diensten in overweging genomen.	b) De modal-shiftactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.	b) De verkeersvermijdingsactie is innovatief op Europees niveau in termen van integratie van de productielogistiek in de vervoerslogistiek.	b) De gemeenschappelijke leeractie is innovatief op Europees niveau.

Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
	c) Naar verwachting zal de katalysatoractie leiden tot een werkelijke en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart en het spoorvervoer.	c) De snelwegen-op-zeeactie beoogt een impuls te geven aan zeer grootschalige, hoogfrequente intermodale diensten voor goederenvervoer, zo nodig met inbegrip van gemengd goederenpassagiersvervoer, via de korte vaart, of een combinatie van de korte vaart met andere vervoerswijzen waarbij de trajecten over de weg binnen de vervoersketen tot een minimum worden beperkt; de actie omvat bij voorkeur ook geïntegreerde vrachtvervoerdiensten met het achterland via het spoor en/of de binnenwateren.	c) Voor de modal-shiftactie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappen voor het verwezenlijken van de doelstellingen.	c) De verkeersvermijdings-actie beoogt een grotere efficiëntie in het internationale goederenvervoer binnen de Europese markten te bevorderen zonder de economische groei af te remmen, door de aandacht te concentreren op wijziging van de productie- en/of distributieprocessen, om zodoende te komen tot kortere afstanden, hogere laadfactoren, minder lege ritten, vermindering van afvalstromen, vermindering van het volume en/of het gewicht of enig ander effect dat leidt tot een aanzienlijke vermindering van het goederenvervoer over de weg, zonder een negatief effect te hebben op de productie en het productiepersoneel.	c) De gemeenschappelijke leeractie leidt niet tot een zodanige vervalving van de concurrentie op de betrokken markten - met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen - dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.
	d) Voor de katalysatoractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappen voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.	d) Naar verwachting zal de snelwegen-op-zeeactie leiden tot een werkelijke, meetbare en duurzame modal shift van het wegvervoer naar de korte vaart, de binnenvaart of het spoor die de voorspelde groei van het goederenvervoer over de weg overtreft.	d) Wanneer de modal-shiftactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derde partijen bij de subsidieovereenkomst, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.		d) Voor de gemeenschappelijke leeractie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappen voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.
	e) De katalysatoractie leidt niet tot een zodanige vervalving van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer alleen en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.	e) Voor de snelwegen-op-zeeactie wordt een realistisch plan met concrete etappen voor het verwezenlijken van de doelstellingen voorgesteld en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.		d) Voor de verkeersvermijdings-actie wordt een realistisch plan voorgesteld met concrete etappen voor het verwezenlijken van de doelstellingen en wordt aangegeven welke behoefte er is aan een sturende rol van de Commissie.	

Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
	f) Wanneer de katalysatoractie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derde partijen bij de subsidieovereenkomst, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	f) De snelwegen-op-zeeactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name tussen vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer en binnen elk van die vervoerswijzen — dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.		e) De verkeersvermijdingsactie leidt niet tot een zodanige vervalsing van de concurrentie op de betrokken markten — met name wat betreft vervoerswijzen die een alternatief vormen voor het wegvervoer — dat het gemeenschappelijke belang wordt geschaad.	
		g) Wanneer de snelwegen-op-zeeactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derde partijen bij de subsidieovereenkomst, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.		f) Wanneer de verkeersvermijdingsactie afhankelijk is van diensten die worden verleend door derde partijen bij de subsidieovereenkomst, verstrekt de indiener het bewijs dat voor de selectie van de betrokken diensten een transparante, objectieve en niet-discriminerende procedure is gevolgd.	
2. Intensiteit en reikwijdte van de financiering	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties is beperkt tot maximaal 35 % van het totaalbedrag van de uitgaven die noodzakelijk zijn voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de actie en voor de uitgaven die voortvloeien uit de actie. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 20 % van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor de actie.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor snelwegen-op-zeeacties is beperkt tot maximaal 35 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 20 % van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor de actie.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modalshiftacties is beperkt tot maximaal 35 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen voor financiële bijstand van de Gemeenschap in aanmerking, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 20 % van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor de actie.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties is beperkt tot maximaal 35 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie. De voor steun in aanmerking komende kosten voor aanvullende infrastructuur mogen niet hoger zijn dan 20 % van de totale voor steun in aanmerking komende kosten voor de actie.	a) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties is beperkt tot maximaal 50 % van het totaalbedrag van de uit de actie voortvloeiende uitgaven die noodzakelijk zijn om de doelstellingen ervan te verwezenlijken. Deze uitgaven komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, voor zover zij rechtstreeks betrekking hebben op de uitvoering van de actie.

Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering. Een bijdrage in de kosten van roerende activa wordt alleen geleverd wanneer die activa gedurende de looptijd van de bijstand, volgens de bepalingen van de subsidieovereenkomst, in hoofdzaak voor die actie worden gebruikt.	Uitgaven in het kader van de selectieprocedure vanaf de datum van indiening van een aanvraag, komen in aanmerking voor financiële bijstand van de Gemeenschap, op voorwaarde dat definitief goedkeuring wordt gegeven voor communautaire financiering.
				b) De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties mag niet worden gebruikt ter ondersteuning van bedrijfs- of productieactiviteiten die geen rechtstreeks verband houden met vervoer of distributie.	
	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 EUR voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van de actie of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 EUR voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van de actie of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	b) De financiële bijstand van de Gemeenschap die door de Commissie wordt bepaald op basis van het aantal tonkilometers dat van het wegvervoer wordt overgeheveld naar de korte vaart, het spoorvervoer en de binnenvaart, wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 EUR voor elke overheveling van 500 tonkilometer goederenvervoer over de weg. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van de actie of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	c) De financiële bijstand van de Gemeenschap wordt in eerste instantie vastgesteld op een bedrag van 2 EUR voor elke 500 tonkilometer of 25 voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden. Dit indicatieve bedrag kan aangepast worden, onder meer op basis van de kwaliteit van de actie of het daadwerkelijk behaalde milieuvoordeel.	



Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	c) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	d) Overeenkomstig de procedure van artikel 10, lid 2, kan de Commissie met de vereiste regelmaat de ontwikkeling van de gegevens waarop deze berekening is gebaseerd, opnieuw bezien en zo nodig het bedrag van de financiële bijstand van de Gemeenschap dienovereenkomstig aanpassen.	
3. Vorm en duur van de subsidieovereenkomst	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor katalysatoracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone verträgen in de uitvoering — bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang — die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor snelwegen-op-zee-acties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone verträgen in de uitvoering — bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang — die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor modal-shiftacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 38 maanden. In het geval van buitengewone verträgen in de uitvoering — bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang — die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor verkeersvermijdingsacties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 62 maanden en de minimale looptijd 36 maanden. In het geval van buitengewone verträgen in de uitvoering — bijvoorbeeld als gevolg van een uitzonderlijke economische neergang — die door de begunstigde voldoende worden gerechtvaardigd, kan een uitzonderlijke verlenging met 6 maanden toegekend worden.	De financiële bijstand van de Gemeenschap voor gemeenschappelijke leeracties wordt verleend op basis van subsidieovereenkomsten met de nodige bepalingen inzake sturing en monitoring. Normaliter is de maximale looptijd van deze overeenkomsten 26 maanden, welke verlengd kan worden op verzoek van de begunstigde, binnen de oorspronkelijke begroting voor een aanvullende periode van 26 maanden, indien er positieve resultaten zijn bereikt tijdens de eerste 12 maanden van het project.
	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 38 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 44 maanden, niet worden vernieuwd.	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 62 maanden, of in uitzonderlijke gevallen 68 maanden, niet worden vernieuwd.	De financiële bijstand van de Gemeenschap kan na de beoogde maximumperiode van 52 maanden niet worden vernieuwd.

Type actie	A. Katalysator Artikel 5, lid 1, onder a)	B. Snelwegen op zee Artikel 5, lid 1, onder b)	C. Modal shift Artikel 5, lid 1, onder c)	D. Verkeersvermijding Artikel 5, lid 1, onder d)	E. Gemeenschappelijk leren Artikel 5, lid 1, onder e)
4. Contractwaardedrempel	De indicatieve minimale subsidiedrempel per katalysatoractie komt overeen met 30 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift of verkeersvermijding daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per snelwegen-op-zeeactie komt overeen met 200 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per modal-shiftactie komt overeen met 60 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst. Modal-shiftacties die beogen een verschuiving naar de binnenvaart te bewerkstelligen, zijn onderworpen aan een speciale drempel van 13 miljoen tonkilometer of het volume-equivalent modal shift daarvan per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per verkeersvermijdingsactie komt overeen met 80 miljoen tonkilometer of 4 miljoen voertuigkilometer goederenvervoer over de weg die wordt vermeden per jaar, door te voeren over de volledige looptijd van de subsidiëringsovereenkomst.	De indicatieve minimale subsidiedrempel per gemeenschappelijke leeractie is 250 000 EUR.
5. Verspreiding	De resultaten en methoden van katalysatoracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van snelwegen-op-zeeacties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	Specifieke verspreidingsacties voor modal-shiftacties zijn niet gepland.	De resultaten en methoden van verkeersvermijdingsacties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.	De resultaten en methoden van gemeenschappelijke leeracties worden verspreid en de uitwisseling van beste praktijken wordt gestimuleerd volgens een specifiek verspreidingsplan om bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening.”