

I

(Kötelezően közzéteendő jogi aktusok)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1692/2006/EK RENDELETE

(2006. október 24.)

az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatására irányuló második „Marco Polo” program létrehozásáról („Marco Polo II.”) és az 1382/2003/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdésére és 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽²⁾,

mivel:

(1) A közös közlekedési politikáról 2001 szeptemberében kiadott bizottsági fehér könyv a kiegyensúlyozott közlekedési rendszer kialakításának gyakorlati és hatékony módjaként az intermodalitás kifejlesztését hangsúlyozza, és e stratégia kulcsfontosságú elemeként egyaránt javasolja mind a tengeri gyorsforgalmi utak, azaz jó minőségű, integrált, intermodális tengeri opciók kialakítását, mind pedig a vasúti forgalom és a belvízi hajózás intenzívebb kihasználását. Az Európai Tanács 2001. június 15-én és 16-án Göteborgban tartott ülésén a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé nyilvánította az egyes közlekedési módok közötti arányok újbóli kiegyensúlyozását. Továbbá 2002. március 15-én és 16-án Barcelonában tartott ülésén az Európai Tanács hangsúlyozta a több régióban – kiemelve az Alpok, a Pireneusok és a Balti-tenger régióját – meglévő szűk közlekedési keresztmetszeteknél tapasztalható túlterheltség csökkentésének szükségességét, jelezve, hogy a tengeri gyorsforgalmi utak útvonala szerves és fontos része a transzeurópai közlekedési hálózatnak. Az intermodalitás további fejlesztésének központi eszköze egy olyan, piaci ösztönzésű

finanszírozási program, amelynek a tengeri gyorsforgalmi utak létrehozását, valamint a vasúti forgalom és a belvízi hajózás fejlesztését külön támogatnia kell, biztosítva többek között a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősödését.

(2) Ha nem kerül sor határozott intézkedésre, az európai közúti teherszállítás 2013-ig mintegy 60 %-kal nő. Ennek hatására a nemzetközi közúti áruszállítás volumene 2007 és 2013 között az Európai Unió 25 tagállamát tekintve évente mintegy 20,5 milliárd tonnakilométerrel növekedne, negatív következményekkel a közúti infrastruktúra többletköltségei, a balesetek, a túlterheltség, a helyi és globális környezetszennyezés, az ellátási lánc, a logisztikai rendszerek megbízhatósága, valamint a környezeti károk vonatkozásában.

(3) Annak érdekében, hogy a közúti szállítás ilyen mértékű növekedésével meg lehessen birkózni, a rövid távú tengeri hajózást, a vasutat és a belvízi hajózást a mainál nagyobb mértékben kell alkalmazni, és a közutak zsúfoltságának csökkentése érdekében ösztönözni kell a közlekedési és logisztikai ágazat további, nagyhatású kezdeményezéseit, például a vasúti járművek műszaki újításait is.

(4) Az áru fuvarozási rendszer környezeti teljesítményjavításának közösségi pénzügyi támogatásáról („Marco Polo program”) szóló, 2003. július 22-i 1382/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽³⁾ által létrehozott programot ezért a nemzetközi közúti szállítások tényleges csökkentését célzó új akciókkal kell megerősíteni. A Bizottság ezért egy erőteljesebb programra (a továbbiakban: „Marco Polo II. program”) vagy „a program”) tesz javaslatot a Közösségen belül az intermodalitás megerősítése, a közutak túlterheltségének csökkentése, valamint az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményjavítása érdekében. E cél érdekében a programnak támogatnia kell az áruszállítás, a logisztika és a többi, kapcsolódó piac

⁽¹⁾ HL C 234., 2005.9.22., 19. o.

⁽²⁾ Az Európai Parlament 2006. május 17-i véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2006. október 12-i határozata.

⁽³⁾ HL L 196., 2003.8.2., 1. o. A legutóbb a 788/2004/EK rendelettel (HL L 138., 2004.4.30., 17. o.) módosított rendelet.

- területén végrehajtandó akciókat, különös tekintettel a kis- és közép vállalkozások (KKV-k) szükségleteire. Segítenie kell áttérni legalább a nemzetközi közúti teherszállítás várható összesített növekedési volumenét – de ha lehet, ennél nagyobb részt – a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve e szállítási módok valamely olyan kombinációjára, amelyben a közúti szállítás a lehető legrövidebb. Az 1382/2003/EK rendelet alapján létrehozott Marco Polo program helyébe ezért új programnak kell lépnie.
- (5) A Marco Polo II. program különféle akciókat foglal magában, melyeknek hozzá kell járulniuk a mérhető és fenntartható forgalmi eltereléshez, és az intermodális piacon belüli jobb együttműködéshez. Továbbá a Marco Polo II. programnak a nemzetközi közúti áruszállítás tényleges csökkenéséhez is hozzá kell járulnia.
- (6) A Marco Polo II. program keretében finanszírozott akcióknak földrajzi szempontból nemzetközi jellegűnek kell lenniük. Az akciók európai dimenziójának tükrözése érdekében a projekteket különböző országokban létrehozott vállalkozásoknak, konzorcium formájában kell benyújtaniuk. Közjogi intézmények, a rájuk vonatkozó nemzeti joggal összhangban, részt vehetnek ilyen konzorciumban, amennyiben gazdasági tevékenységet folytatnak.
- (7) A pályázóknak a jelenlegi piaci igényeknek a leginkább megfelelő új, vagy adott esetben már létező projekteket kell benyújtaniuk. A támogatható intézkedések túlzottan merev meghatározásával nem szabad elriasztani a megfelelő projekteket, különösen azokat nem, amelyek figyelembe veszik a KKV-k szükségleteit.
- (8) Előfordulhatnak olyan esetek, amikor valamely létező szolgáltatás továbbfejlesztésének hasznai a további forgalmi elterelés, a minőség, a környezet és az életképesség előnyei szempontjából legalábbis felérnek valamely, nagy költséggel létrehozandó új szolgáltatás beindításából esetlegesen származó haszonnal.
- (9) Az átláthatóság, a tárgyilagosság és a világos körülhatárolás érdekében például a forgalmi elterelési akciók beindítására nyújtandó támogatásnak a társadalmi költségeknek a kizárólag közúti szállítás helyett a rövid távú tengeri hajózásnak, a vasútnak, valamint a belvízi hajózás igénybevétele általi megtakarításán kell alapulnia. Ezért ezen rendelet a tonnakilométernyi közúti fuvar áttérelésére vonatkozó indikatív pénzügyi támogatást ír elő.
- (10) A közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy belvízi hajózásra hangsúlyt helyező, tonnakilométeren alapuló, vagy közúti fuvar esetén a tonnakilométerek vagy járműkilométerek elkerülésén alapuló közösségi pénzügyi támogatásnak kiigazíthatónak kell lennie a magas színvonalú projektek és a valós környezeti előnnyel járó projektek jutalmazása érdekében.
- (11) A finanszírozás odaítélésekor különös figyelmet kell fordítani a program földrajzi hatókörébe eső, érzékenyebb vagy nagyvárosi területekre.
- (12) A nyilvánosság, az átláthatóság és a bevált gyakorlatokra vonatkozó tapasztalatcsere biztosítása érdekében a program valamennyi akciójának az eredményét megfelelő módon terjeszteni kell.
- (13) A kiválasztási eljárás során, illetve az akciók tartama alatt biztosítani kell, hogy a kiválasztott akciók valóban hozzájáruljanak a közös közlekedési politikához, és ne okozzák a verseny közösségi érdekekkel ellentétes torzulását. A Bizottságnak ezért értékelnie kell mindkét program végrehajtását. Legkésőbb 2007. június 30-ig be kell nyújtania a Marco Polo program 2003 és 2006 közötti eredményeire vonatkozó értékelő jelentését.
- (14) Az akciók nem torzíthatják a versenyt – és különösen nem a közúti szállításra kívüli szállítási módok közötti, illetve az egyes alternatív módok közötti versenyt – a közérdekkel ellentétes mértékben. Különösen figyelni kell az ilyen torzítások elkerülésére, hogy az akciók révén a hangsúly a közúti szállításról az alternatív módokra helyeződjön át, ne pedig a már meglévő vasúti, rövid távú tengeri vagy belvízi hajózástól vonják el a fuvar.
- (15) Mivel a Marco Polo II. program célját a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a program nagyságrendje miatt az közösségi szinten jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében megállapított szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően, ez a rendelet nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.
- (16) Az e rendelet végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak ⁽¹⁾ megfelelően kell elfogadni.
- (17) Ez a rendelet a program teljes időtartamára meghatároz egy olyan pénzügyi keretösszeget, amely az éves költségvetési eljárás során a költségvetési fejeletről és a pénzgazdálkodás hatékonyságáról és eredményességéről szóló, az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság közötti intézményközi megállapodás ⁽²⁾ 37. pontja szerinti elsődleges hivatkozási alapot jelenti a költségvetési hatóság számára.

(1) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A legutóbb a 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.) módosított határozat.

(2) HL C 139., 2006.6.14., 1. o.

(18) A Marco Polo program folytonosságának és átláthatóságának megőrzése érdekében átmeneti rendelkezések kell elfogadni a szerződésekre és a kiválasztási eljárásra vonatkozóan,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy

Ez a rendelet finanszírozási eszközt (a továbbiakban: „Marco Polo II. program” vagy „a program”) hoz létre abból a célból, hogy csökkentse a túlterheltséget, javítsa a közlekedési rendszer környezetvédelmi teljesítményét, valamint megerősítse az intermodális szállítást, ily módon hozzájárulva egy hatékony és fenntartható közlekedési rendszer kiépüléséhez, amely uniós többletértéket teremt anélkül, hogy kedvezőtlenül befolyásolná a gazdasági, társadalmi vagy területi kohéziót. A program 2007. január 1-jétől 2013. december 31-ig tart annak érdekében, hogy a program végére a közlekedés területén elmozdulás következzen be, azaz a nemzetközi közúti áru fuvarozásban várható éves össznövekedés jelentős, tonnakilómeterekben mérhető része rövid távú tengeri szállítással, a vasút vagy belföldi vízi utak igénybevételével vagy a szállítási módok olyan kombinációjával oldódjon meg, ahol a közúti szállítás részaránya a lehető legkisebb.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában a következő meghatározásokat kell alkalmazni:

- a) „akció”: vállalkozások által megvalósított valamennyi olyan projekt, amely hozzájárul a tagállamok és a részt vevő országok területén a közúti szállítási rendszer túlterheltségének csökkentéséhez és/vagy az áru fuvarozási rendszer környezetvédelmi teljesítményének javításához; a katalizációs akciók, forgalmi elterelési akciók és közös tanulási akciók magukban foglalhatnak több koordinált projektet is;
- b) „katalizációs akció”: olyan innovatív akció, amelynek célja az áru fuvarozási piacnak a Közösségben fennálló, olyan jelentős strukturális korlátainak a lebontása, amelyek hátráltatják a piacok hatékony működését, a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás versenyképességét és/vagy az e szállítási módokat alkalmazó szállítási láncok hatékonyságát, beleértve a kiegészítő infrastruktúra módosítását vagy létrehozását is; e fogalom meghatározás alkalmazásában ilyen „strukturális korlát” az áru fuvarozási láncok megfelelő működésének valamennyi, nem szabályozáshoz kötődő, tényleges és nem ideiglenes jellegű akadály;
- c) „tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció”: bármely innovatív akció, amely közvetlenül fuvar terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, illetve a rövid távú tengeri hajózás és más szállítási módoknak olyan kombinációjára, ahol a szállítási láncon belül a közúti szállítás a lehető legcsekélyebb; az ilyen akciók magukban foglalhatják a kiegészítő infrastruktúra módosítását vagy létrehozását, amely azért szükséges, hogy egy igen nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális tengeri szállítási szolgáltatás valósuljon meg, hacsak lehetséges, a leginkább környezetbarát szállítási módok alkalmazásával, mint például a belvízi hajózást, a hátszági teher szállítást és integrált, háztól házig történő szolgáltatást lebonyolító vasúti fuvarozással; lehetőség szerint a legkülső régiók forrásait is integrálni kell;
- d) „forgalmi elterelési akció”: bármely olyan akció, amely közvetlenül és azonnal fuvar terel át a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra, illetve a szállítási módoknak a lehető legrövidebb közúti szállítást magában foglaló kombinációja anélkül, hogy katalizációs akció volna; beleértve, ahol helyénvaló, az olyan további forgalmi elterelést is, amely egy már meglévő szolgáltatás fejlesztésének köszönhetően valósult meg; a Bizottság megvizsgálja a kiegészítő infrastrukturális projektek támogatásának lehetőségét;
- e) „forgalmat kiküszöbölő akció”: bármely innovatív akció, amely a termelési logisztikába integrálja a szállítást, hogy a közúti teher szállítás jelentős százalékát kiküszöbölje, anélkül, hogy kedvezőtlenül befolyásolná a termelési kibocsátást vagy a munkaerőt; az ilyen akciók közé tartozhat a kiegészítő infrastruktúra és felszerelés módosítása vagy létrehozása;
- f) „közös tanulási akció”: minden olyan akció, amelynek célja, hogy a teher fuvarozási lánc elemeinek együttműködését javítsa a munkamódszerek és eljárások szerkezeti jobbítása érdekében, a logisztikai követelményeket figyelembe véve;
- g) „innovatív akció”: bármely akció, amely egy adott piacon eddig nem létező elemeket tartalmaz;
- h) „kiegészítő infrastruktúra”: az akciók céljai eléréséhez szükséges és megfelelő infrastruktúra, ideértve az áru- és személyszállítás létesítményeit;
- i) „kísérő intézkedés”: minden jelenlegi vagy jövőbeni akciót előkészítő vagy támogató intézkedés, többek között a közzételti tevékenységek, a projektek nyomom követése és értékelése, valamint a statisztikai adatok gyűjtése és elemzése; a termékek, folyamatok vagy szolgáltatások forgalomba hozatalára irányuló intézkedések, a marketingtevékenységek és az értékesítésösztönzések nem minősülnek kísérő intézkedésnek;
- j) „előkészítő intézkedés”: valamely katalizáló hatású, tengeri gyorsforgalmi út vagy forgalmat kiküszöbölő akció előkészítésére irányuló intézkedés, úgymint műszaki, működési vagy pénzügyi megvalósíthatósági tanulmányok készítése, illetve berendezések vizsgálata;

- k) „vállalkozás”: bármilyen, gazdasági tevékenységet végző jogalany, jogállásától és finanszírozásának módjától függetlenül;
- l) „konzorcium”: bármely olyan megállapodás, amelynek révén legalább két vállalkozás közösen hajt végre valamely akciót és osztozik annak kockázataiban;
- m) „tonnakilométer”: egy tonna teher vagy térfogati egyenértéke 1 km távolságon keresztül történő szállítása;
- n) „járműkilométer”: egy megrakott vagy üres tehergépjármű egy kilométer távolságon keresztül történő mozgása;
- o) „közeli harmadik ország”: bármely olyan ország, amely nem tagja az Európai Uniónak, az Európai Unióval közös határa van, vagy az Európai Unióval határos zárt tengeren vagy félig zárt tengeren lévő partszakasszal rendelkezik.

3. cikk

Alkalmazási kör

- (1) A program olyan akciókra vonatkozik, amelyek:
- a) legalább két tagállam területét,
- vagy
- b) legalább egy tagállam és egy közeli harmadik ország területét érintik.
- (2) Ha egy akció harmadik ország területét érinti, az ilyen ország területén felmerülő költségeket a program nem fedezi, kivéve a (3) és (4) bekezdésben meghatározott körülmények fennállása esetén.
- (3) A programban részt vehetnek az Európai Unió tagjelölt országai. Részvételük az ezekkel az országokkal kötött társulási megállapodásokban meghatározott feltételek hatálya alá tartozik, és azokon a szabályokon alapul, amelyeket a társulási tanács az egyes érintett országokra nézve határozatában megállapított.
- (4) A programban az EFTA és az EGT államai, valamint a közeli harmadik országok is részt vehetnek az ezekkel az országokkal kialakítandó eljárások szerinti kiegészítő előirányzatok alapján.

II. FEJEZET

TÁMOGATHATÓ PÁLYÁZÓK ÉS AKCIÓK

4. cikk

Támogatható pályázók

- (1) Akciókkal két vagy több, legalább két tagállamban, illetve legalább egy tagállamban és egy közeli harmadik országban létrehozott vállalkozásból álló konzorcium pályázhat, vagy

kivételes esetben valamely tagállamban letelepedett egyetlen vállalkozás akkor, ha egy közeli harmadik országgal szállítási kapcsolata van.

- (2) A 3. cikk (3) és (4) bekezdésében említett részt vevő országokon kívül letelepedett vállalkozások társulhatnak a projekthez, de a program keretében semmilyen körülmények között sem részesülhetnek közösségi finanszírozásban.

5. cikk

Támogatható akciók és támogatási feltételek

- (1) A program keretében a következő akciók támogathatóak:
- a) katalizációs akciók – különösen azok, amelyek a meglévő infrastruktúrák jobb kihasználása által a vasúti, belföldi vízi úti, rövid távú tengeri szállítási (beleértve a tengeri gyorsforgalmi utakat is) ágazatban meglévő kapcsolódási pontok fejlesztését szolgálják;
- b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók (az Európai Unión belül ezeknek az akcióknak a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat⁽¹⁾ által meghatározott transzeurópai hálózatok nyomvonalát kell követniük);
- c) forgalmi elterelési akciók;
- d) forgalmat kiküszöbölő akciók;
- e) közös tanulási akciók.
- (2) A különféle akciókra vonatkozó támogatási feltételeket és egyéb követelményeket az I. melléklet tartalmazza. A 2. cikk h) pontja szerinti kiegészítő infrastruktúrák támogatási feltételeit a II. melléklet tartalmazza.

- (3) A közösségi pénzügyi támogatásnak a Bizottság és a kedvezményezett közötti tárgyalások eredményeként megszülető szerződéseken kell alapulnia. E szerződések szabályai és feltételei, amennyire lehetséges, a maximális igazgatási hatékonyság és rugalmasság érdekében minimális szinten tartják a pénzügyi és igazgatási terheket –, például vállalkozásbarát banki garanciák előmozdításával – a vonatkozó szabályokra és rendelkezésekre, különösen az Európai Közösségek általános költségvetésére alkalmazandó költségvetési rendeletről szóló, 2002. június 25-i 1605/2002/EK, Euratom tanácsi rendeletre⁽²⁾ való tekintettel.

⁽¹⁾ HL L 228., 1996.9.9., 1. o. A legutóbb a 884/2004/EK határozattal (HL L 167., 2004.4.30., 1. o.) módosított határozat.

⁽²⁾ HL L 248., 2002.9.16., 1. o.

(4) Az 1. cikkben megfogalmazott átfogó politikai célok sérelme nélkül, az éves prioritásokat, valamint a katalizációs akciókra és a közös tanulási akciókra vonatkozó ajánlati felhívásokat a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell meghatározni, és ha szükséges, azokat a Bizottságnak a 10. cikkben említett bizottság segítségével felül kell vizsgálnia.

6. cikk

Részletes szabályok

A program hatálya alá tartozó akciók benyújtásának és kiválasztásának részletes szabályait a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

7. cikk

Állami támogatás

A program akcióinak közösségi pénzügyi támogatása nem zárja ki, hogy ugyanezekre az akciókra nemzeti, regionális vagy helyi szinten állami támogatást nyújtsanak, amennyiben az ilyen támogatás összeegyeztethető a Szerződés állami támogatásra vonatkozó szabályaival, és az I. mellékletben meghatározott kumulatív határokon belül marad. A kiegészítő infrastruktúrára vonatkozó állami támogatás és közösségi pénzügyi támogatás összesítés nem haladhatja meg a támogatható költségek 50 %-át.

III. FEJEZET

AZ AKCIÓK BENYÚJTÁSA ÉS KIVÁLASZTÁSA

8. cikk

Az akciók benyújtása

Az akciókat a 6. cikk alapján megállapított részletes szabályok szerint kell benyújtani a Bizottsághoz. A benyújtott pályázatnak tartalmaznia kell mindazokat az elemeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a Bizottság a 9. cikk szerint meghozhassa a kiválasztásra vonatkozó határozatát.

9. cikk

A pénzügyi támogatásban részesülő akciók kiválasztása

A benyújtott akciókat a Bizottság értékeli. A program alapján pénzügyi támogatásban részesülő akciók kiválasztása során a Bizottság a következőket veszi figyelembe:

- az 1. cikkben említett cél;
- értelemszerűen az I. vagy a II. mellékletben meghatározott feltételek;

c) az akciók hozzájárulása a közutak túlerheltségének csökkentéséhez;

d) az akciók viszonylagos környezetvédelmi értéke, beleértve a rövid távú tengeri hajózás, a vasút vagy a belvízi hajózás kedvezőtlen környezeti hatásai csökkentéséhez való hozzájárulásukat. A Bizottság külön figyelmet fordít a jogilag kötelező erejű környezetvédelmi követelményeken túlmenő projektekre;

e) az akciók általános fenntarthatósága.

A pénzügyi támogatások odaítélésére vonatkozó határozatokat a 10. cikk (2) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

A Bizottság tájékoztatja határozatáról a kedvezményezetteket.

IV. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

10. cikk

A bizottság

(1) A Bizottságot munkájában egy bizottság segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 4. és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikk rendelkezéseire figyelemmel.

Az 1999/468/EK határozat 4. cikkének (3) bekezdésében megállapított határidő három hónap.

(3) A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

11. cikk

Költségvetés

A 2007. január 1-től 2013. december 31-ig terjedő időszakra a Marco Polo II. program végrehajtásának pénzügyi keretösszege 400 millió EUR ⁽¹⁾.

Az éves előirányzatokat a pénzügyi kereten belül a költségvetési hatóság engedélyezi.

12. cikk

A kísérő intézkedésekre és a program értékelésére vonatkozó tartalék

Az e rendelet szerinti költségvetés 5 %-át félre kell tenni kísérő intézkedésekre, valamint az 5. cikk végrehajtásának független értékelésére.

⁽¹⁾ Ez az összeg 2004-es adatokon alapul, és az inflációt figyelembe vevő technikai kiigazítás tárgyát képezi.

13. cikk

Az Európai Közösség pénzügyi érdekeinek védelme

(1) Az e rendelet alapján finanszírozott akciók végrehajtása során a Bizottság a csalás, korrupció és bármely más törvénytelen cselekmény elleni megelőző fellépések alkalmazásával, hatékony ellenőrzésekkel és a jogosulatlan kifizetések behajtásával, valamint ha szabálytalanságokra derül fény, hatékony, arányos és visszatartó erejű büntetések segítségével biztosítja az Európai Közösség pénzügyi érdekeinek védelmét, az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek védelméről szóló, 1995. december 18-i. 2988/95/EK, Euratom tanácsi rendelet ⁽¹⁾ és az Európai Közösségek pénzügyi érdekeinek csalással és egyéb szabálytalanságokkal szembeni védelmében a Bizottság által végzett helyszíni ellenőrzésekről és vizsgálatokról szóló, 1996. november 11-i 2185/96/EK, Euratom tanácsi rendeletnek ⁽²⁾, valamint az Európai Csalás Elleni Hivatal (OLAF) által lefolytatott vizsgálatokról szóló, 1999. május 25-i 1073/1999/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽³⁾ megfelelően.

(2) Az e rendelet alapján finanszírozott akciók vonatkozásában a 2988/95/EK, Euratom rendelet 1. cikkében említett szabálytalanság a közösségi jog valamely rendelkezésének egy gazdasági szereplő általi, annak cselekménye vagy mulasztása útján történő megsértése, amelynek eredményeként az Európai Unió általános költségvetése vagy az általa kezelt költségvetések kárt szenvednek vagy szenvedhetnének indokolatlan kiadási tételek miatt.

(3) Az e rendelet alapján létrejött szerződéseknek, megállapodásoknak, valamint a részt vevő harmadik országokkal kötött megállapodásoknak különösen rendelkezniük kell a Bizottság (vagy az általa felhatalmazott képviselő) által szükség esetén a helyszínen is elvégezhető felügyeletről és pénzügyi ellenőrzésről, továbbá a Számvevőszék által elvégezhető könyvvizsgálatról.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Strasbourgban, 2006. október 24-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök
J. BORELL FONTELLES

14. cikk

Értékelés

(1) A Bizottság évente legalább kétszer tájékoztatja a bizottságot a program pénzügyi végrehajtásáról és a program alapján finanszírozott összes akció állásáról.

A Bizottság elvégzi a program féldős és végső értékelését annak érdekében, hogy felmérje, milyen mértékben járult hozzá a közösségi közlekedési politika céljaihoz, illetve mennyire volt eredményes az előirányzatok felhasználása.

(2) A Bizottság 2007. június 30-ig az Európai Parlament, a Tanács, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság, valamint a Régiók Bizottsága elé terjeszti a Marco Polo program 2003 és 2006 között elért eredményeiről szóló értékelő jelentését. Amennyiben e jelentés eredményei alapján a Marco Polo II. program kiigazítására szükség van, a Bizottság előterjeszti az erre vonatkozó javaslatokat.

15. cikk

Hatályon kívül helyezés

Az 1382/2003/EK rendelet, 2006. december 14-től hatályát veszti.

Az 1382/2003/EK rendelet keretei közé tartozó akciókkal kapcsolatos szerződésekre továbbra is azon rendelet vonatkozik mindaddig, amíg az akció működési és pénzügyi értelemben le nem zárul. A 2006. évre vonatkozó teljes értékelési és kiválasztási eljárásra is az 1382/2003/EK rendelet vonatkozik, még akkor is, ha az adott eljárás 2007-ben ér véget.

16. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet 2006. december 14-én lép hatályba.

a Tanács részéről
az elnök
P. LEHTOMÄKI

⁽¹⁾ HL L 312., 1995.12.23., 1. o.

⁽²⁾ HL L 292., 1996.11.15., 2. o.

⁽³⁾ HL L 136., 1999.5.31., 1. o.

I. MELLÉKLET

A támogatások feltételei és követelményei az 5. cikk (2) bekezdése értelmében

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
1. Támogatási feltételek	a) A katalizáló hatású akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A forgalmi elterelési akció legfeljebb 36 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A forgalmat kiküszöbölő akció legfeljebb 60 hónapon belül teljesíti céljait és egy reális üzleti terv előrejelzése alapján azon időszak után is életképes marad;	a) A közös tanulási akció a piac üzleti szolgáltatásainak javulásához vezet, különösen a közúti szállítás kiküszöbölésének vagy a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra a forgalom áterelésének, az együttműködés fokozásának és a know-how megosztásának elősegítése és/vagy megkönnyítése révén és legfeljebb 24 hónapig tart;
	b) a katalizációs akció európai szinten innovatív a logisztikát, a technológiát, a módszereket, a berendezéseket, a termékeket, az infrastruktúrát vagy a nyújtott szolgáltatásokat tekintve;	b) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció európai szinten innovatív a logisztika, a technológia, a módszerek, a felszerelés, a termékek, az infrastruktúra vagy a nyújtott szolgáltatások vonatkozásában; figyelmet kell szentelni a jó minőségű szolgáltatásoknak, az egyszerűsített eljárásoknak és vizsgálatoknak, a biztonsági előírások betartásának, a kikötők jó megközelíthetőségének, a hatékony kapcsolatnak a hátszág felé, valamint a rugalmas és hatékony kikötői szolgáltatásoknak is;	b) a forgalmi elterelési akció nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához különösen a kizárólag közúti szállításmód alternatív szállításmódjai között vagy az egyes módokon belül, a közös érdekekkel ellentétes mértékben;	b) a forgalmat kiküszöbölő akció európai szinten innovatív a termelési logisztika és a szállítási logisztika integrálása vonatkozásában;	b) az akció európai szinten innovatív;

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	c) a katalizációs akció várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható forgalmi eltereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra;	c) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció célja a nagy volumenű, nagy gyakoriságú, intermodális, rövid távú tengeri hajózást, vagy a rövid távú tengeri hajózás és más szállítási módok kombinációját – a szállítási láncban a közúti szállítás arányát a lehető legalacsonyabbra csökkentve – igénybe vevő teherszállítási és adott esetben vegyes teher- és személyszállítási szolgáltatások ösztönzése; a fellépés lehetőség szerint magában foglalja a vasutat és/vagy belvízi hajózást igénybe vevő, integrált hátszági teherszállítási szolgáltatásokat;	c) a forgalmi elterelési akció reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célokat;	c) a forgalmat kiküszöbölő akció célja az európai piacokon folyó nemzetközi áruszállítás hatékonyabbá tételének ösztönzése, a gazdasági növekedés hátráltatása nélkül, a termelési és/vagy elosztási folyamatok módosítására összpontosítva, ily módon magasabb rakodási tényezőket, kevesebb üresjáratot, a hulladékkiáramlás visszafogását, a szállított mennyiség és/vagy tömeg csökkenését vagy bármely egyéb olyan más hatást elérve, amely a közúti áruszállítás jelentős csökkenéséhez vezet, ugyanakkor nem fejt ki negatív hatást a termelési mennyiségre vagy a munkakerőre;	c) az akció nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül;
	d) a katalizáló hatású akció reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célokat, valamint hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről;	d) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható, a közúti áruszállítás előre jelzett növekedési ütemét meghaladó forgalmi eltereléshez vezet a közúti szállításról a rövid távú tengeri hajózásra, és belvízi hajózásra és/vagy a vasútra;	d) amikor az akció olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó betervezi annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetésmentes eljárás keretében választotta ki.	d) a forgalmat kiküszöbölő fellépés várhatóan tényleges, mérhető és fenntartható, tonnakiló méterben vagy járműkiló méterben kifejezett áruszállítási volumenhez képest legalább 10 százalékos forgalomkiküszöböléshez fog vezetni;	d) a közös tanulási akció reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célokat, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről.
	e) a katalizáló hatású fellépés az érintett piacokon nem vezet a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül;	e) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos fellépés reális tervet terjeszt elő, mely megadja, hogy milyen lépésekben kívánják elérni a célokat, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről;		e) a forgalmat kiküszöbölő fellépés reális tervet terjeszt elő, mely megállapítja, hogy az akció milyen különleges lépésekben kívánja elérni a célokat, valamint, hogy milyen irányító támogatásra van szükség a Bizottság részéről;	

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	f) amikor az akció olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó betérjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetésmentes eljárás keretében választotta ki.	f) a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül;		f) a forgalmat kiküszöbölő akció nem vezet az érintett piacokon a verseny torzulásához a közös érdekekkel ellentétes mértékben, különösen a közúti szállítás alternatívái között vagy azokon belül;	
		g) amikor a tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó betérjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetésmentes eljárás keretében választotta ki.		g) Amikor a forgalmat kiküszöbölő akció olyan harmadik fél által nyújtott szolgáltatást igényel, amely nem tagja a konzorciumnak, a pályázó betérjeszti annak igazolását, hogy az érintett szolgáltatásokat átlátható, tárgyilagos és megkülönböztetésmentes eljárás keretében választotta ki.	
2. A támogatás intenzitása és alkalmazási területe	a) A katalizáló hatású akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.	a) A tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig a szállítási szolgáltatás végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.	a) A forgalmi elterelési akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.	a) A forgalmat kiküszöbölő akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 35 %-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.	a) A közös tanulási akció közösségi pénzügyi támogatása az akció céljai eléréséhez szükséges és az akció eredményeképpen felmerülő összes kiadás legfeljebb 50 %-a lehet, beleértve az előkészítő intézkedéseket és a kiegészítő infrastruktúrát. Az ilyen kiadás olyan mértékig jogosult a közösségi pénzügyi támogatásra, amilyen mértékig az akció végrehajtásához közvetlenül kapcsolódik.

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
	<p>A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi pénzügyi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint.</p>	<p>A kiválasztási eljárás során a pályázat benyújtásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint.</p>	<p>A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint.</p>	<p>A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást. Az ingóságok költségeihez való hozzájárulás attól függ, hogy ezeket a támogatás ideje alatt, elsődlegesen az akció céljaira használják fel a támogatási megállapodásban foglaltak szerint.</p>	<p>A kiválasztási eljárás során a pályázat beadásakor vagy azután felmerülő kiadás abban az esetben jogosult közösségi pénzügyi támogatásra, ha a közösségi támogatás megkapja a végső jóváhagyást.</p>
				<p>b) A forgalmat kiküszöbölő akciókra nyújtott közösségi pénzügyi támogatást nem lehet olyan üzleti vagy termelési tevékenységek támogatására fordítani, amelyek nem állnak közvetlen kapcsolatban a szállítással vagy az elosztással.</p>	
	<p>b) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a II. melléklet tartalmazza.</p>	<p>b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet az előkészítő intézkedések és a kiegészítő infrastruktúra kivételével a Bizottság határoz meg a közúti szállítástról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttevelt tonnakilométerek alapján, eleinte minden 500 tonnakilométernyi közúti fuvar átteelésére vonatkozóan 1 EUR. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében.</p>	<p>b) A közösségi pénzügyi támogatás, melyet a kiegészítő infrastruktúra kivételével a Bizottság határoz meg a közúti szállítástról a rövid távú tengeri hajózásra, a vasútra vagy a belvízi hajózásra áttevelt tonnakilométerek alapján, eleinte minden 500 tonnakilométernyi közúti fuvar átteelésére vonatkozóan 1 EUR. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében.</p>	<p>c) A közösségi pénzügyi támogatás az előkészítő intézkedések, a kiegészítő infrastruktúra és a felszerelések kivételével eleinte minden 500 tonnakilométernyi vagy 25 járműkilométernyi közúti fuvar átteelésére vonatkozóan 1 EUR. Az indikatív összeg kiigazítható, különösen a projekt minősége vagy a megszerzett valódi környezetvédelmi előnyök függvényében.</p>	<p>b) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételei: nem alkalmazható kategória.</p>

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
		c) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	c) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről-időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	d) A 10. cikk (2) bekezdésében leírt eljárásnak megfelelően a Bizottság szükség szerint időről időre megvizsgálhatja a fejleményeket a számítások alapját képező tételek vonatkozásában és szükség esetén annak megfelelően módosítja a közösségi pénzügyi támogatás összegét.	
		d) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a II. melléklet tartalmazza.	d) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételei, amennyiben alkalmazhatóak, a II. melléklet tartalmazza.	e) A kiegészítő infrastruktúra támogatásának feltételeit a II. melléklet tartalmazza.	
3. A támogatási megállapodás formátuma és időtartama	A katalizációs akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a nyomon követésre vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap.	A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a nyomon követésre vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap.	A forgalmi elterelési akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a nyomon követésre vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 38 hónap.	A forgalmat kiküszöbölő akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a nyomon követésre vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 62 hónap.	A közös tanulási akciók közösségi pénzügyi támogatása támogatási megállapodások alapján történik, mely tartalmazza a megfelelő rendelkezéseket az irányításra és a nyomon követésre vonatkozóan. E megállapodások maximális érvényességi ideje 26 hónap.
	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 38 hónapos érvényességi időn túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 62 hónapos érvényességi időn túl.	A közösségi pénzügyi támogatás nem újítható meg az előírt, legfeljebb 26 hónapos érvényességi időn túl.
4. A szerződés értékűszöbe	A katalizáló hatású akció minimális indikatív támogatási küszöbe 2 000 000 EUR.	A tengeri gyorsforgalmi utakra vonatkozó akció minimális indikatív támogatási küszöbe 1,25 milliárd tonnakilométer vagy ennek forgalmi elterelési térfogati egyenértéke vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 2 500 000 EUR.	A forgalmi elterelési akció minimális indikatív támogatási küszöbe 250 millió tonnakilométer vagy ennek forgalmi elterelési térfogati egyenértéke vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 500 000 EUR.	A forgalmat kiküszöbölő akció minimális indikatív támogatási küszöbe 500 millió tonnakilométer vagy 25 millió járműkilométer kiküszöbölt áruszállítás vagy az indikatív eurónkénti támogatással arányban 1 000 000 EUR.	A közös tanulási akció minimális indikatív támogatási küszöbe 250 000 EUR.

Az akció fajtája	A. Katalizációs akciók	B. Tengeri gyorsforgalmi utak	C. Forgalmi elterelési akció	D. Forgalmat kiküszöbölő akció	E. Közös tanulási akció
	5. cikk (1) bekezdés a) pont	5. cikk (1) bekezdés b) pont	5. cikk (1) bekezdés c) pont	5. cikk (1) bekezdés d) pont	5. cikk (1) bekezdés e) pont
5. Közzététel	A katalizációs akciók eredményeit és módszereit a közzétételi terv alapján közzé kell tenni, hogy segítsenek elérni e rendelet céljait.	A tengeri gyorsforgalmi utakkal kapcsolatos akciók eredményeit és módszereit közzé kell tenni, és támogatni kell a bevált gyakorlat kicserélését a közzétételi terv alapján, hogy segítsenek elérni e rendelet céljait.	A forgalmi elterelési akciókra vonatkozóan nincsenek külön közzétételi tevékenységek meghatározva.	A forgalmat kiküszöbölő akciók eredményeit és módszereit közzé kell tenni, és támogatni kell a bevált gyakorlat kicserélését a közzétételi terv alapján, hogy segítsenek elérni e rendelet céljait.	A közös tanulási akciók eredményeit és módszereit közzé kell tenni, és támogatni kell a bevált gyakorlat kicserélését a közzétételi terv alapján, hogy segítsenek elérni e rendelet céljait.

II. MELLÉKLET

A 2. CIKK H) PONTJA ÉS AZ 5. CIKK (2) BEKEZDÉSE SZERINTI KISEGÍTŐ INFRASTRUKTÚRÁK TÁMOGATÁSI FELTÉTELEI

- (1) A kiegészítő infrastruktúrák az alábbi feltételek teljesülése esetén jogosultak közösségi pénzügyi támogatásra:
 - a) az akció infrastrukturális beruházást igényel egy, a közúti szállításról fuvarát áttérelő vagy közúti áruszállítást kiküszöbölő szolgáltatás megvalósítása érdekében;
 - b) az infrastrukturális beruházás az akció kezdetétől számított 24 hónapon belül befejeződik;
 - c) a szállítási szolgáltatás vagy a forgalomkiküszöbölés az infrastrukturális beruházás befejezése utáni 3 hónapon belül kezdetét veszi; a forgalmat kiküszöbölő akciók esetén ezen kívül a támogatási megállapodás érvényességi ideje alatt a vállalt teljes forgalomkiküszöbölést el kell érni;
 - d) a vonatkozó közösségi – különösen a környezetvédelmi – jogszabályok – tiszteletben tartása.
 - (2) Az 5. cikkben említett akciófajták mindegyikére megkötött megállapodás maximális időtartama meghosszabbítható addig, amíg azt az infrastrukturális beruházás befejezése szükségessé teszi, de a teljes időtartam semmi esetre sem haladhatja meg a 74 hónapot.
 - (3) Amennyiben e program alapján infrastruktúra-támogatás megpályázására került sor, más közösségi program, különösen a transzeurópai közlekedési hálózatok iránymutatásairól szóló 1692/96/EK határozat alapján ugyanarra az infrastrukturális elemre támogatás nem igényelhető.
-