

St.prp. nr. 75

(2006–2007)

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

*Tilråding frå Utanriksdepartementet av 25. mai 2007,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

Marco Polo-programmet (forordning 1382/2003 av 22. juli 2003 om tildeling av finansiell støtte frå Fellesskapet for å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem) starta opp i 2003 og var opprinneleg meint å vare fram til 2010, med ei økonomisk ramme på 100 millionar euro for perioden 2003–2006. Programmet vart innlemma i EØS-avtala ved avgjerd i EØS-komiteen nr. 65/2004 av 26. april 2004.

Frå og med 2007 er programmet erstatta av forordning 1692/2006 av 24. oktober 2006. Dette er eit nytt og utvida program for perioden 2007–2013 (Marco Polo II).

Deltaking i programmet gjer det naudsynt med løytingsvedtak over fleire år. Stortinget sitt samtykke til deltaking i avgjerda i EØS-komiteen er difor naudsynt i medhald av § 26 andre leddet i Grunnlova. Med sikte på at Noreg skal kunne ta del i det nye programmet snarast råd i 2007, vert det lagt opp til at Stortinget sitt samtykke vert innhenta før avgjerda vert teken i EØS-komiteen. Det er venta avgjerd i EØS-komiteen våren 2007.

Utkast til avgjerd i EØS-komiteen og europaparlaments- og rådsforordning 1692/2006/EF i uoffisiell norsk omsetjing følgjer som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmare om Marco Polo-programmet

Utviklinga av eit meir miljøvennleg godstransportsystem er eit sentralt transportpolitisk mål i Europa. Hovudmålsetjinga med Marco Polo-programmet er å fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem gjennom å gje økonomisk oppstartsstøtte til nye berekraftige transportløysingar som kan medverke til å overføre transport av gods frå veg til sjø, jarnbane og innlandsvassvegar.

Programmet har ei kvantifisert målsetjing om å overføre den årlege veksten i grensekryssande europeisk godstransport (rekna ut til å vere 12 milliardar tonnkm) frå veg til jernbane, nærskipfart og innlandsvassvegar. Basert på overslag frå dei prosjekta som så langt har fått tildelt midlar, verkar overføringane å verte større enn venta. Kommisjonen har rekna ut at kvar euro som vert gjeve i støtte, vil gje samfunnsmessige og miljømessige gevinstar på seks euro.

Slik overføring av transport, som regel frå direkte transport dør-til-dør med lastebil til kombinerte transportmåtar der sjøtransport eller jarnbanetransport utgjer hovudetappen, medfører økonomisk risiko for føretaka. Det er i første rekkje denne risikoen, i tillegg til andre kostnader i samband med skiping av nye transportruter, program-

met skal støtte. FoU-prosjekt vert ikkje støtta av programmet. Det kan i visse tilfelle gjevast mindre tilskot til såkalla «supplerande infrastruktur», men betringar av infrastrukturen skal i hovudsak dekkjast gjennom andre program.

Programmet har ein klar internasjonal dimensjon ved at støtte berre kan gjevast til grensekryssande transport. Det vert kravd samarbeid mellom deltakarar frå minst to EU-medlemsstatar, eller mellom føretak i minst éin medlemsstat og éin tredjestat, til dømes ein EFTA-EØS-stat. For at søkjarar frå tredjestatar skal kunne ta imot finansiell støtte, er det ein føresetnad at staten har slutta seg til programmet økonomisk. I forordninga er det ein føresetnad at prosjekta ikkje fører til uakseptabel konkurransevriding i dei relevante marknadene.

For å kunne få rett til støtte vert det lagt stor vekt på overlevingsevna til prosjektet (søknaden) på lengre sikt, utover den avgrensa støtteperioden. Søkjarar må dokumentere dette i ein gjennomarbeida «business»-plan. Det vert òg lagt vekt på planar for formidling av resultat frå prosjekta slik at ein kan nå breiast mogleg ut i europeisk næringsliv med døme på beste praksis.

Eit norskinitiert prosjekt med føremål å utvikle eit system for standardiserte meldingar mellom aktørane i ei sjøbasert transportkjede, får støtte frå programmet. Prosjektet er norskeleidd og basert på norsk teknologi.

Følgjande prosjekttypar har til no hatt rett til støtte:

Godsoverføringsprosjekt - støtte til nye transportløysingar som ikkje går på veg

Nye transportopplegg som under rådande marknadsvilkår medfører direkte og omgåande overføring frå veg til meir miljøvennlege transportformar (sjø, bane, innlandsvassvegar) går inn under denne kategorien. Tilskotsdelen til slike prosjekt er inntil 35 prosent av kostnadene. Støtteperioden er inntil 3 år. Tiltaket krev at det vert overført minst 250 millionar tonnkm og at det vert gjeve 1 euro i støtte per 500 tonnkm overført gods. Alternativt kan det gjevast støtte på bakgrunn av overført godsmengd rekna ut frå volumkm, der ein tonnkm svarar til fire m³ km.

Katalysatorprosjekt - tiltak som kan redusere marknads- og konkurransemessige hindringar for intermodale løysingar

Ulike marknadsbarrierar og strukturelle hindringar i godstransportmarknaden kan føre til at nær-sjøfart og jarnbanetransport ikkje fungerer effek-

tivt i ei transportkjede. Programmet kan støtte prosjekt som kan verke som katalysatorar for strukturelle endringer som er naudsynte i marknaden. Hovudføremålet med slike tiltak er i seg sjølv ikkje å påverke transportmiddelfordelinga omgåande, men å overvinne marknadshinder som på sikt kan føre til overføring frå veg til andre transportformar. Tilskotsdelen til denne typen prosjekt er inntil 35 prosent av kostnadene. Støtteperioden er inntil 5 år. Minimumsterskelen for å ha rett til støtte for eit katalysatorprosjekt er fastsett til 2 000 000 euro.

Felles læringsprosjekt – stimulering av samarbeid i godslogistikkmarknaden

Felles læringsprosjekt er aktivitetar som har som føremål å fremje effektive arbeidsmetodar og prosedyrar i transportkjeda gjennom auka samarbeid mellom ulike aktørar i godstransportmarknaden. Dette kan vere nye samarbeidsmodellar mellom transportformer, seminarprogram, utarbeiding av manualar, handbøker med meir. Programmet gjev òg støtte til formidling av dei resultata som er oppnådde. Tilskotsdelen for denne typen prosjekt er inntil 50 prosent av kostnadene. Støtteperioden er inntil 2 år. Minimumsterskelen for prosjekt som har rett til støtte, er 250 000 euro.

Spesielt om Marco Polo II-programmet 2007-2013 (MP II)

MP II-programmet byggjer vidare på MP I, men inneber ei vesentleg utviding. Det nye programmet har dei same måla og skal organiserast på same måten. I tillegg til at den økonomiske ramma er vesentleg utvida, er det opna for fleire tiltakstypar som har rett til støtte. Det er mellom anna lagt større vekt på overføring av gods til sjøbaserte transportløysingar, samstundes som det vert lagt vekt på å unngå vriding i konkurransen i høve til eksisterande transporttilbod med skip og jarnbane.

I tillegg til dei tiltaka som har rett til støtte frå det opprinnelege Marco Polo-programmet, er MP II-programmet utvida med følgjande tiltakstypar:

Motorways of the Seas (MoS)

MoS-tiltak gjeld kommersielle prosjekt (nye transporttilbod) som inneber direkte overføring av frakt frå veg til nær-sjøfart eller ein kombinasjon av nær-sjøfart med andre transportmidlar der vegtransportelementet er minimalisert. Modifisering eller etablering av supplerande infrastruktur kan òg ha rett til støtte som del av prosjektet. Tilskotsdelen til denne typen prosjekt er inntil 35 prosent

av kostnadene. Støtteperioden er inntil 5 år. Minimumsstorleiken på prosjektet er fastsett til ei overført godsmengd på 1,25 milliardar tonnkm, eller tilsvarende i volumkm, eller ein støttesum på 2 500 000 euro basert på ein støtte på 1 euro for kvar 500 tonnkm/volumkm overført trafikk.

Det er venta at støtte til større og meir langsiktige infrastrukturbetringar vert sikra gjennom TEN-T (Transeuropean Network for Transport). Finansieringsmekanismene for MoS i MP-II og TEN-T-programmet er utforma slik at dei til saman skal gje optimal verknad; støtte til MoS-prosjekt frå TEN-T skal relaterast til kostnader som er knytte til større investeringar i infrastruktur og utstyr, medan støtte frå MP-II-programmet primært skal vere knytt til etablering av transporttilbod/service og driftskostnader i ein oppstartsfase. Eitt og same prosjekt kan ikkje få støtte både frå TEN-T og MP-II samstundes. MoS-prosjekt innanfor TEN-T-programmet med norsk deltaking har ikkje rett til støtte for kostnader på norsk territorium sidan Noreg ikkje tek del med økonomiske midlar i TEN-T-programmet.

Transportførebyggjande tiltak

Prosjekt i denne kategorien gjeld ein best mogleg integrasjon av transporten i produksjons- og distribusjonslogistikken med sikte på å redusere ein vesentleg del av vegtransporten. Tiltak som kan medverke til kortare transportdistanse, betre utnytting av eksisterande lastekapasitet, mindre tomkøyning eller andre tiltak som kan medverke til ein signifikant reduksjon i godstransport på veg, vil kunne oppnå støtte. Tilskotsdelen i denne kategorien er inntil 35 prosent av kostnadene. Støtteperioden er inntil fem år. Minste kontraktsstorleik for å ha rett til støtte er fastsett til eit redusert transportbehov på 500 millionar tonnkm eller 25 millionar køyretøykm, eller ein støttesum på 1 000 000 euro basert på 1 euro i støtte per 500 tonnkm redusert (veg-)transport.

3 Konstitusjonelle tilhøve

Fordi den norske deltakinga i programmet inneber økonomiske utgifter av ein viss storleik som skal finansierast over fleire år, må Stortinget gje samtykke til deltakinga i avgjerda i EØS-komiteen, jf. § 26 andre leddet i Grunnlova.

For å hindre at Noreg seinkar iverksetjinga av avgjerda, og for å gjere det mogleg for EØS-EFTA-statane å formelt ta del i programmet så snøgt som råd i 2007, vert det gjort framlegg om at Stortinget gjev samtykke før avgjerda i EØS-komiteen vert

teken. Det vil dermed ikkje vere naudsynt å ta atterhald om konstitusjonelle prosedyrar ved avgjerd i EØS-komiteen.

Det er ikkje venta at det vil kome endringar i utkastet til avgjerd i EØS-komiteen. Dersom den endelege avgjerda ikkje i det alt vesentlege er i samsvar med utkastet, vil saka verte lagd fram for Stortinget på nytt.

4 Avgjerda i EØS-komiteen

Avgjerda i EØS-komiteen vil innehalde ei innleiing og tre artikkelar, med sikte på deltaking for EØS-EFTA-statane i MP II. I innleiinga vil det verte vist til artikkel 86 og 98 i EØS-avtala, som gjer det mogleg for EØS-komiteen å vedta endringar av vedlegga til avtala.

Artikkel 1 i utkastet slår fast at artikkel 12 i protokoll 31 i EØS-avtala får eit tillegg om at avtala òg skal omfatte europaparlaments- og rådsforordning 1692/2006/EF av 24. oktober 2006 (Marco Polo II) og at forordning 1382/2003/EF av 22. juli 2003 vert oppheva (TEU L 328 av 24.11.2006, s.1).

Artikkel 2 i utkastet slår fast at avgjerda i EØS-komiteen tek til å gjelde dagen etter at EØS-komiteen har motteke meldingar frå alle partane i komiteen i medhald av artikkel 103 nr.1 i EØS-avtala.

Artikkel 3 slår fast at avgjerda i EØS-komiteen skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til *Tidend for Den europeiske unionen*.

5 Administrative og økonomiske konsekvensar

Forordninga har ei økonomisk ramme for perioden 2007–2013 på 400 millionar euro. Dette inneber ei drøy dobling i høve til ramma på 100 millionar euro som var lagd til grunn for perioden 2003–2006.

Det totale EFTA-bidraget utgjer 2,28 % og vil kome i tillegg til den samla ramma til programmet på 400 millionar euro. I tillegg kjem ein del administrative kostnader. I samsvar med fordelingsnøkkel mellom EFTA-statane dekkjer Noreg 94,15 % av det samla EFTA-bidraget. Dette inneber at Noregs plikt for heile perioden vil vere om lag 8,6 millionar euro, eller cirka 70 millionar kroner med dagens eurokurs på 8,1. Desse pliktane skal utbetalast over inntil 12 år. I gjennomsnitt vil dette innebere ei årleg norsk innbetaling på om lag 5,8 millionar kroner. Desse utgiftene vert dekte i fellesskap av Nærings- og handelsdepartementet, Fiskeri- og

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

kystdepartementet og Samferdselsdepartementet med like delar.

6 Vurdering og tilråding

Målsetjinga til EU om å få meir godstransport over frå veg til andre transportformar er i samsvar med norsk transportpolitikk. Mellom anna kjem dette til uttrykk i St. meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Frå norsk side er det i denne samanhengen eit viktig prinsipielt utgangspunkt at ei overføring av gods frå veg til andre transportformar ikkje er eit mål i seg sjølv, men ein strategi for å nå overordna mål om eit effektivt, tilgjengeleg, sikkert og miljøvennleg transportsystem.

Sjølv om Noreg ikkje på langt nær har så store trengselsproblem som sentrale delar av Europa, må norsk deltaking sjåast i ein større samanheng. Norsk næringsliv er avhengig av gode framkomsttilhøve, òg på kontinentet, for å sikre den pålitelege leveringa som er naudsynt i den indre marknaden. Det er ei positiv haldning til programmet i næringslivet.

Det at programmet legg enda større vekt på sjøtransportløyser, gjer programmet ytterlegare

interessant for vidare norsk deltaking. Programmet kan mellom anna opne for nye transportløyser på Nordkalotten og i Barentsregionen, og for kommunikasjonen desse regionane har med sentrale delar av Europa.

Samferdselsdepartementet tilrår i samråd med Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet at Noreg tek del i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013). Utanriksdepartementet sluttar seg til dette.

Utanriksdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013).

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013), i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om samtykke til deltaking i ei avgjerd i
EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs
Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg
godstransportsystem (2007–2013)**

I

Stortinget gjev sitt samtykke til at Noreg tek del i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Vedlegg 1

Avgjerd i EØS-komiteen nr. [...] av [...] om endring av protokoll 31 til EØS-avtala om samarbeid på særlege område utanfor dei fire fridommane

EØS-KOMITEEN HAR –

med tilvising til avtala om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet, endra ved protokollen om justering av avtala om Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet, heretter kalla «avtala», særleg artikkel 86 og 98, og

på følgjande bakgrunn:

1. Protokoll 31 til avtala vart endra ved avgjerd i EØS-komiteen nr. .../... av ...¹.
2. Samarbeidet mellom avtalepartane bør utvidast til å omfatte europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1692/2006 av 24. oktober 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), og om oppheving av forordning (EF) nr. 1382/2003², retta ved EUT L 65 av 3.3.2007, s. 12.
3. Protokoll 31 til avtala bør difor endrast for å gjere eit slikt utvida samarbeid mogleg frå 1. januar 2007.
4. 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, med endringar, er nå teken inn i protokoll 31 artikkel 3 (Miljø) i avtala.
5. Det er meir høveleg å vise til forordning (EF) nr. 1382/2003 under overskrifta «Transport og mobilitet», og forordning (EF) nr. 1382/2003 bør difor flyttast til protokoll 31 artikkel 12 i avtala –

TEKE DENNE AVGJERDA:

Artikkel 1

1. I protokoll 31 artikkel 12 i avtala vert det gjort følgjande endringar:
 - i. Nåverande nr. 2 blir nytt nr. 4 og skal lyde:

«EFTA-statene skal gi tilskudd til finansieringen av tiltakene nevnt i nr. 1, 2 og 3 i samsvar med avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a.»

- ii. Nye nr. 2 og 3 skal lyde:

«2. EFTA-statene skal fra 1. januar 2004 delta i følgende program:

- **32003 R 1382:** 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) (EUT L 196 av 2.8.2003, s. 1), endret ved:
 - **32004 R 0788:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 788/2004 av 21. april 2004 (EUT L 138 av 30.4.2004, s. 17).

3. EFTA-statene skal fra 1. januar 2007 delta i følgende program:

- **32006 R 1692:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1692/2006 av 24. oktober 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), og om oppheving av forordning (EF) nr. 1382/2003⁴ (EUT L 328 av 24.11.2006, s. 1), retta ved EUT L 65 av 3.3.2007, s. 12.»

- iii. Etter det nye nr. 4 skal nytt nr. 5 lyde:

5. «EFTA-statene skal delta fullt ut i de EF-komiteer og øvrige organer som bistår Kommisjonen i å forvalte, utvikle og gjennomføre fellesskapsprogrammene nevnt i nr. 2 og 3.»

2. Teksta i protokoll 31 artikkel 3 nr. 7 bokstav c) vert oppheva.

¹ TEU ...

² TEU L 328 av 24.11.2006, s. 1.

³ TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1.

⁴ TEU L 404 av 30.12.2006, s. 39.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Artikkel 2

Denne avgjerda tek til å gjelde dagen etter at EØS-komiteen har motteke alle meldingar etter artikkel 103 nr. 1 i avtala⁵.

Avgjerda skal nyttast frå 1. januar 2007.

Artikkel 3

Denne avgjerda skal kunngjerast i EØS-avdelinga av og EØS-tillegget til Tidend for Den europeiske unionen.

Utferda i Brussel, [...]

For EØS-komiteen

Formann

[...]

⁵ [Forfatningsrettslege krav oppgjevne.] [Ingen forfatningsrettslege krav oppgjevne.]

Sekretærer for EØS-komiteen

[...]

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1692/2006 av 24. oktober 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), og om oppheving av forordning (EF) nr. 1382/2003

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR–

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 Kommisjonen,

med tilvising til fråsegna frå Det europeiske økonomi- og sosialutvalet¹,

etter samråd med Regionutvalet,

etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 251 i traktaten², og

ut frå desse synsmåtene:

1. I kvitboka si av september 2001 om den felles transportpolitikken legg Kommisjonen vekt på å utvikle transport med ulike transportsystem som eit praktisk og effektivt middel til å oppnå eit balansert transportsystem, og gjer framlegg ikkje berre om å utvikle motorvegar til sjøs i form av integrerte former for sjøtransport med ulike transportsystem, men òg om ein meir intensiv bruk av jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar som eit viktig element i denne strategien. Under møtet sitt i Göteborg 15.-16. juni 2001 slo Det europeiske rådet fast at ei betre fordeling mellom ulike transportmåtar er avgjerande i strategien for ei berekraftig utvikling. Under møtet sitt i Barcelona 15-16. mars 2002 streka Det europeiske rådet under at opphopinga av trafikken i flaskehalsar må redusertast i fleire regionar, og nemnde særleg Alpane, Pyreneane og Austersjøen, noko som syner at transportlinjene til motorvegane til sjøs er ein integrert og viktig del av det transeuropeiske transportnettlet. Eit marknadsdrive finansieringsprogram for transport med ulike transportsystem er eit sentralt verkemiddel for å utvikle

ei slik transportform vidare, og dette bør særleg medverke til å støtte skipinga av motorvegar til sjøs, samstundes som det m.a. vert sytt for ei betring av den økonomiske, sosiale og territoriale utjamninga og av transporten med jarnbane og på innlandsvassvegar.

2. Dersom det ikkje vert gjort målmedvitne tiltak, vil den samla godstransporten på veg i Europa auke med over 60 % innan 2013. For dei 25 medlemsstatane i Den europeiske unionen vil dette svare til ein forventa vekst på 20,5 milliardar tonnkilometer i internasjonal godstransport på veg i tidsrommet 2007-2013, noko som vil få negative følgjer i form av tilleggsgutgifter til veginfrastrukturen, ulukker, opphoping, ureining på lokalplan og på verdsplan, ei mindre påliteleg forsynings- og logistikkjede og miljøskadar.
3. For å kunne handtere denne veksten i godstransport på veg må nærskipfart, jarnbanar og innlandsvassvegar utnyttast betre enn i dag, og transport- og logistikksektoren må oppmuntrast til å kome med fleire kraftige initiativ frå med sikte på å redusere opphopinga på vegane, t.d. utvikling av tekniske nyvinningar når det gjeld rullande materiell.
4. 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 bør difor betrast med nye tiltak som tek sikte på ein faktisk reduksjon i den internasjonale vegtransporten. Kommisjonen har difor gjort framlegg om eit utvida program, heretter kalla «Marco Polo II-programmet» eller «programmet», for å fremje transport med ulike

¹ TEU C 234 av 22.9.2005, s. 19.

² Europaparlamentsfråsegn av 17. mai 2006 (enno ikkje offentliggjord i TEU), og rådsavgjerd av 12. oktober 2006.

³ TEU L 196 av 2.8.2003, s. 1. Forordninga endra ved forordning (EF) nr. 788/2004 (TEU L 138 av 30.4.2004, s. 17).

transportsystem og betre miljøprestasjonen til godstransportsystemet innanfor Fellesskapet. For å nå dette målet bør programmet støtte tiltak innanfor godstransport, logistikk og andre relevante marknader, samstundes som det vert teke omsyn til kva små og mellomstore føretak treng. Programmet bør minst medverke til å flytte den samla veksten som er venta innanfor internasjonal godstrafikk på veg, men helst meir enn dette, over til nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportformer der transportstrekningane på veg er så korte som råd. Marco Polo-programmet som vart skipa ved forordning (EF) nr. 1382/2003, bør difor bytast ut.

5. Marco Polo II-programmet omfattar ulike typar tiltak som bør medverke til ein målbar og berekraftig overgang til andre transportmåtar og til betre samarbeid på marknaden for transport med ulike transportsystem. Tiltaka i medhald av Marco Polo II-programmet bør òg medverke til ein faktisk reduksjon i internasjonal gods-transport på veg.
6. Tiltaka som vert finansierte i medhald av Marco Polo II-programmet, bør ha eit internasjonalt geografisk omfang. For å spegle att den europeiske dimensjonen ved desse tiltaka bør føretak som er etablerte i ulike statar, leggje fram prosjekt i form av eit konsortium som gjer framlegg til tiltak. Offentlegrettslege føretak bør ha rett til å ta del i eit slikt konsortium dersom dei driv økonomisk verksemd, i samsvar med nasjonal lovgjeving.
7. Søkjarane bør kunne leggje fram nye eller eventuelt eksisterande prosjekt som best mogleg svarar til dei aktuelle krava i marknaden. Høvelege prosjekt, særleg dei som tek omsyn til kva små og mellomstore føretak treng, bør ikkje forkastast som følgje av ein altfor streng definisjon av kva tiltak som kan få støtte.
8. Det kan finnast tilfelle der vidareføringa av ei eksisterande teneste er minst like føremålstenleg i form av ytterlegare overgang til andre transportmåtar, kvalitet, miljøføremoner og berekraft, som innføringa av ei ny teneste som fører til monalege utgifter.
9. For at støtta til iverksetjing av tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere definert på ein oversiktleg, objektiv og tydeleg måte, bør ho t.d. byggje på dei utgiftene som samfunnet kan spare ved å nytte nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar i staden for berre vegtransport. I denne forordninga bør det difor fastsettast ein rettleiande

sum for finansiell støtte på grunnlag av talet på tonnkilometer gods som er overført frå vegtransport.

10. Finansiell støtte frå Fellesskapet på grunnlag av talet på tonnkilometer gods som er overført frå vegtransport til nærskipfart, jarnbane eller innlandsvassvegar, eller på grunnlag av unngåing av tonnkilometer eller køyretøykilometer med vegtransport, bør tilpassast slik at ho fremjar prosjekt av høg kvalitet eller prosjekt som inneber faktiske miljøføremoner.
11. Ved tildelinga av midlar bør det leggjast særleg vekt på følsame område og storbyområde som ligg innanfor den geografiske ramma for programmet.
12. For å sikre offentleg merksemd og klarleik og for å utveksle best mogleg praksis bør resultata av tiltaka innanfor programmet formidlast på høveleg måte.
13. I samband med framgangsmåten for utveljing og heile den tida tiltaka varer, må det sikrast at dei tiltaka som vert valde ut, faktisk er til gagn for den felles transportpolitikken og ikkje vil føre til konkurransevridingar i strid med dei felles interessene. Kommisjonen bør difor evaluere gjennomføringa av begge programma. Han bør seinast 30. juni 2007 leggje fram ein evalueringsrapport om resultata frå Marco Polo-programmet for tidsrommet 2003-2006.
14. Tiltaka bør ikkje føre til konkurransevriding, særleg ikkje mellom andre transportmåtar enn vegtransport eller innanfor kvar einskild av dei andre transportmåtane, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene. Det bør leggjast særleg vekt på å unngå slik konkurransevriding, slik at tiltaka medverkar til å overføre godstransport frå veg til andre transportmåtar i staden for å trekkje godstransport bort frå eksisterande transporttenester med jarnbane, nærskipfart eller innlandsvassvegar.
15. Ettersom målet for Marco Polo II-programmet ikkje kan nåast i tilstrekkeleg grad av medlemsstatane, og difor på grunn av omfanget til programmet betre kan nåast på fellesskapsplan, kan Fellesskapet vedta tiltak i samsvar med nærleiksprinsippet slik det er fastsett i artikkel 5 i traktaten. I samsvar med prinsippet om rimeleg samhøve, slik det er fastsett i den nemnde artikkelen, går ikkje denne forordninga lenger enn det som er naudsynt for å nå dette målet.
16. Dei tiltaka som er naudsynte for å gjennomføre denne avgjerda, bør vedtakast i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvel-

sen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁴).

17. I denne forordninga er det for heile det tidsrommet som programmet varer, fastsett ei finansiell ramme som utgjer det viktigaste referansegrunnlaget for budsjettstyresmakta ved den årlege budsjetthandsaminga, slik det er definert i nr. 37 i den tverrinstitusjonelle avtala mellom Europaparlamentet, Rådet og Kommisjonen om budsjettdisiplin og god økonomistyring⁵.
18. For å sikre kontinuitet med og klarleik når det gjeld Marco Polo-programmet bør det fastsettast overgangsføreseigner når det gjeld kontraktar og framgangsmåtar for utveljing -

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Kapittel I

Allmenne føreseigner

Artikkel 1

Mål

Ved denne forordninga vert det skipa ei finansieringsordning, heretter kalla «Marco Polo II-programmet» eller «programmet», som har som mål å redusere opphopinga på vegane, fremje eit meir miljøvennleg godstransportsystem og fremje transport med ulike transportsystem, for såleis å medverke til eit effektivt og berekraftig transportsystem som tilfører EU ein tilleggsverdi utan at det har negative innverknader på den økonomiske, sosiale eller territoriale utjamninga. Programmet skal vare i tidsrommet 1. januar 2007-31. desember 2013, og målet er å oppnå, når programmet vert avslutta, ei overføring av den forventa samla auken i internasjonal godstransport på veg, målt i tonnkilometer, til nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av transportmåtar der transporten på veg er så kort som mogleg.

Artikkel 2

Definisjonar

I denne forordninga tyder

- a) «tiltak» alle prosjekt som vert gjennomførde av føretak som medverkar til å redusere opphopinga i systemet for godstransport på veg og/eller til å betre miljøprestasjonane til transportsystemet på territoriet til medlemsstatane eller andre deltakarstatar. Tiltak med katalyserande

verknad, tiltak for overgang til andre transportmåtar og tiltak for felles læring kan omfatte fleire samordna prosjekt.

- b) «tiltak med katalyserande verknad» alle nyskapande tiltak som tek sikte på overvinne viktige strukturelle hindringar i godstransportmarknaden i Fellesskapet som gjer at marknadene ikkje verkar på ein effektiv måte, at nærskipfarten, jarnbanene eller innlandsvassvegane ikkje er konkurransedyktige og/eller at transportkjeder som nyttar desse transportmåtene, ikkje verkar på ein effektiv måte, medrekna endring eller innføring av utfyllande infrastruktur. For føremålet med denne definisjonen tyder «strukturelle hindringar i marknaden» alle faktiske hindringar for at godstransportkjeda skal verke på ein tilfredsstillande måte, bortsett frå dei som er fastlagde gjennom regelverket eller er mellombels.
- c) «tiltak for motorvegar til sjøs» alle nyskapande tiltak som direkte tek sikte på å overføre gods-transport frå veg til nærskipfart eller til ein kombinasjon av nærskipfart og andre transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg. Tiltak av denne typen kan omfatte endring eller innføring av utfyllande infrastruktur som krevst for å gjennomføre sjøtransporttenester med ulike transportsystem og med svært stor kapasitet og frekvens, helst medrekna bruk av dei mest miljøvennlege transportmåtene, t.d. innlandsvassvegar og jarnbanar, til godstransport i innlandet og til integrerte tenester frå dør til dør. Dersom det er mogleg, bør òg ressursane i dei mest fjerntliggjande regionane integrerast.
- d) «tiltak for overgang til andre transportmåtar» alle tiltak som direkte, målbart, monaleg og utan opphald tek sikte på å overføre godstransport frå veg til nærskipfart, jarnbane, innlandsvassvegar eller til ein kombinasjon av ulike transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg, men som ikkje er tiltak med katalyserande verknad. Dette omfattar eventuelt tiltak der overgangen finn stad som følgje av at ei eksisterande teneste vert vidareført. Kommisjonen skal vurdere om det er mogleg å støtte utfyllande infrastrukturprosjekt.
- e) «tiltak for å unngå vegtrafikk» alle nyskapande tiltak der transport vert integrert i produksjonslogistikken, slik at ein høg prosentdel av gods-transporten på veg kan unngåast utan at det får negative følgjer for produksjonsomfanget eller sysselsetjinga. Tiltak av denne typen kan omfatte endring eller innføring av utfyllande infrastruktur og utstyr.

⁴ TEF L 184 av 17.7.1999, s. 23. Avgjerda sist endra ved avgjerd nr. 2006/512/EF (TEU L 200 av 22.7.2006, s. 11).

⁵ TEU C 139 av 14.6.2006, s. 1.

- f) «tiltak for felles læring» alle tiltak som tek sikte på eit betre samarbeid for å skape strukturar for best moglege arbeidsmetodar og framgangsmåtar innanfor godstransportkjeda, samstundes som det vert teke omsyn til krava til logistikk.
 - g) «nyskapande tiltak» alle tiltak som inneheld element som til no ikkje har vore å finne i ein viss marknad.
 - h) «utfyllande infrastruktur» den infrastrukturen som er naudsynt for og tilstrekkeleg til at måla for tiltaka kan nåast, medrekna anlegg for gods- og persontransport.
 - i) «oppfølgingstiltak» alle tiltak som tek sikte på å førebu eller støtte aktuelle eller framtidige tiltak, medrekna formidlingsverksemd, overvaking og evaluering av prosjekt og innsamling og analyse av statistiske opplysningar. Tiltak som tek sikte på marknadsføring av produkt, prosessar eller tenester, reklameverksemd og salsfremjing, er ikkje oppfølgingstiltak.
 - j) «førebuande tiltak» alle tiltak som vert gjorde for å førebu eit tiltak med katalyserande verknad, eit tiltak for motorvegar til sjøs eller eit tiltak for å unngå vegtrafikk, t.d. tekniske, driftsmessige eller finansielle føregranskingar og prøving av utstyr.
 - k) «føretak» alle einingar som driv økonomisk verksemd, utan omsyn til kva rettsleg status dei har og korleis dei er finansierte.
 - l) «konsortium» alle samanslutningar der minst to føretak gjer avtale om å gjennomføre og dele risikoen i samband med eit tiltak.
 - m) «tonnkilometer» transport av eitt tonn gods eller tilsvarende voluminnhald over ein avstand på ein kilometer.
 - n) «køyretøykilometer» rørsle til ein lasta eller tom lastebil over ein avstand på ein kilometer.
 - o) «nærleggjande tredjestat» alle statar som ikkje er medlemmer i Den europeiske unionen, og som har felles grense med Den europeiske unionen eller har kyst mot eit lukka eller delvis lukka havområde som grensar til Den europeiske unionen.
- 2. Dersom eit tiltak omfattar territoriet til ein tredjestat, vert utgifter som kjem på i dette territoriet eller i denne staten, ikkje dekte gjennom programmet, bortsett frå i dei tilfella som er nemnde i nr. 3 og 4.
 - 3. Programmet skal vere ope for deltaking for dei statane som er kandidatar for tilmelding til Den europeiske unionen. Deltakinga skal finne stad på dei vilkåra som er fastsette i assosieringsavtalene med desse statane, og på grunnlag av dei reglane som er fastsette ved avgjerd i assosieringsrådet for kvar av dei statane som det gjeld.
 - 4. Programmet skal òg vere ope for deltaking for medlemsstatane i EFTA og EØS og for nærliggjande tredjestatar på grunnlag av tilleggslovingar i samsvar med dei framgangsmåtane som skal avtalast med desse statane.

Kapittel II

Søkjarar og tiltak som kan få støtte

Artikkel 4

Søkjarar som kan få støtte

- 1. Tiltak skal leggjast fram av eit konsortium som er samansett av to eller fleire føretak som er etablerte i minst to ulike medlemsstatar eller i minst éin medlemsstat og éin nærliggjande tredjestat, eller kan, dersom det finst eit transportsamband med ein nærliggjande tredjestat, leggjast fram av eitt føretak som er etablert i ein medlemsstat.
- 2. Føretak som er etablerte utanfor dei deltakarstatane som er nemnde i artikkel 3 nr. 3 og 4, kan vere knytte til eit tiltak, men kan ikkje under nokon omstende få fellesskapsstøtte innanfor ramma av programmet.

Artikkel 5

Tiltak som kan få støtte, og finansieringsvilkår

- 1. Følgjande tiltak kan finansierast i medhald av programmet:
 - a) Tiltak med katalyserande verknad: det bør leggjast særleg vekt på tiltak som tek sikte på å betre samverknaden med jarnbane-, innlandsvassvegs- og nærskipfartssektorene, medrekna motorvegar til sjøs, gjennom betre bruk av eksisterande infrastruktur.
 - b) Tiltak for motorvegar til sjøs: innanfor Den europeiske unionen skal slike tiltak nytte transeuropeiske nett slik det er definert i europaparlaments- og rådsvedtak nr. 1692/96/EF av 23. juli 1996 om fellesskapsret-

Artikkel 3

Verkeområde

- 1. Programmet skal omfatte tiltak
 - a) som omfattar territoriet til minst to medlemsstatar, eller
 - b) som omfattar territoriet til minst éin medlemsstat og territoriet til ein nærliggjande tredjestat.

- ningslinjer for utviklingen av et transeuropeisk transportnett⁶.
- c) Tiltak for overgang til andre transportmåtar.
 - d) Tiltak for å unngå vegtrafikk.
 - e) Tiltak for felles læring.
2. Dei særlege finansieringsvilkåra og andre krav til dei ulike tiltaka, er fastsette i vedlegg I. Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastrukturar slik det er definert i artikkel 2 bokstav h), er fastsette i vedlegg II.
 3. Finansiell støtte frå Fellesskapet skal byggje på kontraktar som skal forhandlast fram av Kommisjonen og støttemottakaren. Vilkåra for desse kontraktane skal, så langt det er mogleg sikre at dei finansielle og administrative byrdene vert så små som råd, t.d. ved å stille til rådvelde bankgarantiar som er tilpassa føretak slik det er fastsett ved gjeldande reglar og forordningar, særleg rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 av 25. juni 2002 om finansreglementet som får anvendelse på De europeiske fellekskaps alminnelige budsjett⁷, slik at den administrative effektiviteten og fleksibiliteten vert størst mogleg.
 4. Utan at det rører ved dei politiske måla som er nemnde i artikkel 1, skal dei årlege prioriteringane for innbydingar til søknader som gjeld tiltak med katalyserande verknad og tiltak for felles læring, fastsetjast og eventuelt reviderast av Kommisjonen, med hjelp frå det utvalet som er nemnt i artikkel 10 og i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

Artikkel 6

Nærmare reglar

Dei nærmare reglane for framgangsmåten for framlegging og utveljing av tiltak i medhald av programmet, skal vedtakast i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

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 inn-

anfor dei samla grensene som er fastsette for kvar type tiltak i vedlegg I. Når det gjeld utfyllande infrastruktur, skal statsstøtte og finansiell støtte frå Fellesskapet samanlagt ikkje overstige 50 % av dei utgiftene som gjev rett til støtte.

Kapittel III

Framlegging og utveljing av tiltak

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 artikkel 9.

Artikkel 9

Utveljing av tiltak som kan få finansiell støtte

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

- a) Dei måla som er nemnde i artikkel 1.
- b) Dei vilkåra som er fastsette i vedlegg I og II, der det er relevant.
- c) Medverknaden frå tiltak som tek sikte på å redusere opphopinga på vegane.
- d) Miljøvinstane som dei framlagde tiltaka kan ha, medrekna korleis dei kan medverke til å redusere negative miljøverknader som følgjer av nærskipfart, 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 i samsvar med den framgangsmåten som er nemnd i artikkel 10 nr. 2.

Kommisjonen skal melde frå til støttemottakarene om avgjerda si.

Kapittel IV

Slutføresegner

Artikkel 10

Utval

1. Kommisjonen skal få hjelp av eit utval.
2. Når det vert vist til dette nummeret, skal artikkel 4 og 7 i avgjerd 1999/468/EF nyttast, samstundes som det vert teke omsyn til føresegnene i artikkel 8 i den nemnde avgjerda.

⁶ TEF L 228 av 9.9.1996, s. 1. Vedtaket sist endra ved vedtak nr. 884/2004/EF (TEU L 167 av 30.4.2004, s. 1, retta i TEU L 201 av 7.6.2004, s. 1).

⁷ TEF L 248 av 16.9.2002, s. 1.

Det tidsrommet som er fastsett i artikkel 4 nr. 3 i avgjerd 1999/468/EF, skal vere tre månader.

3. Utvalet fastset møteføresegnene sine.

Artikkel 11

Budsjett

Den finansielle ramma for gjennomføring av Marco Polo II-programmet er 450 millionar euro for tidsrommet 1. januar 2007–31. desember 2013⁸.

Dei årlege løyvingane skal godkjennast av budsjettstyresmakta innanfor ramma av dei finansielle overslaga.

Artikkel 12

Midlar til oppfølgingstiltak og evaluering av programmet

Opptil 5 % av det budsjettet som er fastsett i denne forordninga, skal nyttast til oppfølgingstiltak og uavhengig evaluering av gjennomføringa av artikkel 5.

Artikkel 13

Vern av dei økonomiske interessene til Dei europeiske fellesskapa

1. Ved gjennomføringa av tiltak som vert finansierte i medhald av denne forordninga, skal Kommisjonen syte for at dei økonomiske interessene til Dei europeiske fellesskapa vert verna gjennom bruk av førebyggjande tiltak mot svik, korrupsjon og andre anna ulovleg verksemd, gjennom effektiv kontroll og tilbakebetaling av midlar som er utbetalte på urettkome vis og, dersom det vert oppdaga avvik, gjennom sanksjonar som er verknadsfulle, svarar til brotet og hindrar nye brot, i samsvar med rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 av 18. desember 1995 om beskyttelse av De europeiske fellesskaps økonomiske interesser⁹, rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2185/96 av 11. november 1996 om kontroll og inspeksjon på stedet som foretas av Kommisjonen for å verne De europeiske fellesskaps økonomiske interesser mot bedrageri og andre uregelmessigheter¹⁰ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 av 25. mai 1999 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)¹¹.

2. Når det gjeld dei fellesskapstiltaka som vert finansierte i medhald av denne forordninga, tyder «avvik» slik det er nemnt i artikkel 1 nr. 2 i rådsforordning (EF, Euratom) nr. 2988/95 alle brot på ei føresegn i fellesskapsretten eller alle brot på ei avtaleplikt som følgjer av ei handling eller forsømming frå ein marknadsdeltakar si side, som skadar eller kan skade det allmenne budsjettet til Den europeiske unionen eller andre budsjett som Unionen forvaltar, som følgje av ei utilbørleg utgift.
3. Kontraktar og avtaler, og avtaler med deltakande tredjestatar som følgjer av denne forordninga, skal særleg innehalde føresegner om overvaking og økonomistyring som skal gjennomførast av Kommisjonen (eller ein representant som har fått fullmakt av Kommisjonen), og om revisjon som Revisjonsretten skal utføre, om naudsynt på staden.

Artikkel 14

Evaluerings

1. Kommisjonen skal minst to gonger per år informere utvalet om den finansielle gjennomføringa av programmet, og leggje fram ei ajourført oversikt over alle dei tiltaka som er finansierte innanfor ramma av programmet.
Kommisjonen skal gjennomføre både ei førebels og ei endeleg evaluering av programmet for å vurdere korleis det har medverka til å nå måla for transportpolitikken til Fellesskapet, og kor effektivt løyvingane er vortne nytta.
2. Kommisjonen skal innan 30. juni 2007 leggje fram for Europaparlamentet, Rådet, Det europeiske økonomi- og sosialutvalet og Regionutvalet ein evalueringsrapport om dei resultata som er oppnådde gjennom Marco Polo-programmet i tidsrommet 2003–2006. Dersom denne rapporten syner at Marco Polo II-programmet må tilpassast, skal Kommisjonen gjere høvelege framlegg om dette.

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. Framgangsmåten for evaluering og utveljing for året 2006, skal fullt ut vere underlagd føresegnene i forordning (EF) nr. 1382/2003, sjølv om det aktuelle tiltaket vert avslutta i 2007.

⁸ Denne summen byggjer på tal frå 2004, og skal tilpassast teknisk for å ta omsyn til inflasjonen.

⁹ TEF L 312 av 23.12.1995, s. 1.

¹⁰ TEF L 292 av 15.11.1996, s. 2.

¹¹ TEF L 136 av 31.5.1999, s. 1.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Artikkel 16

Iverksetjing

Denne forordninga tek til å gjelde 14. desember 2006.

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

Utferda i Strasbourg, 24. oktober 2006.

For Europaparlamentet

President

J. BORELL FONTELLES

For Rådet

Formann

P. LEHTOMÄKI

Vedlegg I

Finansieringsvilkår og krav i samsvar med artikkel 5 nr. 2

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	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 i marknaden, og skal særleg fremje og/eller leggje til rette for at vegtrafikk skal unngåast og for å få til ein overgang frå vegtransport til nærskipsfart, jarnbane-transport og transport på innlandsvassvegar gjennom betre samarbeid og deling av sakkunne. Tiltaket skal vare i høgst 24 månader.
	(b) Tiltaket med katalyserande verknad skal vere nyskapande på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, metodar, utstyr, infrastruktur eller tenesteyting.	(b) Tiltaket for motorvegar til sjøs skal vere nyskapande på europeisk plan med omsyn til logistikk, teknologi, metodar, utstyr, infrastruktur eller tenesteyting. Det vil òg verte teke omsyn til høg kvalitet på tenester, forenkla framgangsmåtar og inspeksjonar, stetting av tryggleiksstandardar, god tilgang til hamner, effektivt samband med innlandet og fleksible og effektive hamnetenester.	(b) Tiltaket for overgang til andre transportmåtar skal ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild 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 integre produktjonslogistikk i transportlogistikken.	(b) Tiltaket skal vere nyskapande på europeisk plan.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorveggar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	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 nærskipfart, jarnbanetransport og transport på innlandsvassvegar.	(c) Tiltaket for motorvegar til sjøs tek sikte på å oppmuntre til bruk av sjøtransporttenester med nærskipfart, eventuelt medrekna tenester som kombinerer gods- og persontransport, eller ein kombinasjon av nærskipfart og andre transportmåtar der vegtransporten er så kort som mogleg. 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 oppmuntre til større effektivitet i den internasjonale godstransporten på dei europeiske marknadene utan å hemme den økonomiske veksten, ved å leggje vekt på endring av produksjons- og/eller distribusjonsprosane. Dette kan innebere kortare avstandar, høgare lastfaktorar, færre etappar utan last, reduksjon av avfallsstraumane, reduksjon i volum og/eller vekt, eller andre verkna-der som fører til ein monaleg reduksjon av godstransporten på veg, men som ikkje har negative følgjer for produksjonsomfanget eller sysselsetjinga.	(c) Tiltaket må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	(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 trongen 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 nærskipfart, transport på innlandsvassvegar eller jarnbanetransport som er høgare enn den veksten som er venta innanfor godstransport på veg.	(d) Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenestene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handtering og sikrar lik handtering.	(d) Det er venta at tiltaket for å unngå vegtrafikk skal føre til ein reell, målbar og berekraftig reduksjon i vegtrafikken på minst 10 prosent av godsvolumet, målt i tonn-kilometer eller køyretøy-kilometer.	(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 trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.
	(e) Tiltaket med katalyserande verknad må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmåtar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild 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 trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.		(e) 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 trongen for styringsstøtte frå Kommisjonen er identifisert.	

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmatar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	(f) Når tiltaket krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenesene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.	(f) Tiltaket for motorvegar til sjøs må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmatar enn rein vegtransport eller innanfor kvar einskild transportmåte, på ein slik måte at det er i strid med dei felles interessene.		(f) Tiltaket for å unngå vegtrafikk må ikkje føre til konkurransevriding i dei relevante marknadene, særleg mellom andre transportmatar 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 ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenesene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.		(g) Når tiltaket for å unngå vegtrafikk krev at det vert nytta tenester frå tredjemann som ikkje er ein del av konsortiet, skal søkjaren leggje fram prov på at dei aktuelle tenesene er valde ut etter ein framgangsmåte som er oversiktleg, objektiv og sikrar lik handsaming.	

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmatar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
2. Finansiering: nivå og omfang	(a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak med katalyserande verknad skal vere høgst 35 % av dei samlede utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebuarande tiltak og utfyllande infrastruktur. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	(a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for motorvegar til sjøs skal vere høgst 35 % av dei samlede utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebuarande tiltak og utfyllande infrastruktur. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	(a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmatar skal vere høgst 35 % av dei samlede utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebuarande tiltak, utfyllande infrastruktur og utstyr. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	(a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal vere høgst 35 % av dei samlede utgiftene som er naudsynnte for å verkeleggjere måla for tiltaket og som har kome på som følgje av tiltaket, medrekna førebuarande tiltak, utfyllande infrastruktur og utstyr. Slike utgifter kan dekkjast gjennom finansiell støtte frå Fellesskapet i den grad dei har direkte samanheng med gjennomføringa av tiltaket.	(a) Den finansielle støtta frå Fellesskapet til tiltak for felles læring skal vere høgst 50 % av dei samlede utgiftene som er naudsynnte 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 samanheng med gjennomføringa av tiltaket.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmatar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a) 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 utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b) 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 utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c) 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 utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d) 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 utgifter til eigedelar i anna enn fast eigedom skal ytast berre dersom tilskotsavtala pliktar mottakaren å nytte slike aktiva i det tidsrommet støtta vert gjeven, og skal i hovudsak nyttast til tiltaket.	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e) 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.
	(b) Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for å unngå vegtrafikk skal ikkje nyttast til å støtte forretnings- eller produksjonsverksemd som ikkje har direkte samanheng med transport eller distribusjon.				

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	(b) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	(b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtte til førebuinge infrastruktur, er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførde frå vassveg-transport til nærskipfart, jarnbane eller innlands-transport, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer gods-transport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i sam-svar med kvaliteten på prosjektet eller dei fak-tiske miljøføremonene som er oppnådde.	(b) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtte til utfyllande infra-struktur, er fastsett av Kommisjonen på grunnlag av talet på tonnkilometer som er overførde frå veg-transport til nærskipfart, jarnbane eller innlands-transport, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer gods-transport på veg. Denne rettleiande summen kan tilpassast, særleg i sam-svar med kvaliteten på pro-miljøføremonene som er oppnådde.	(c) Den finansielle støtta frå Fellesskapet, bortsett frå støtte til førebuinge tiltak, utfyllande infra-struktur og utstyr, skal i byrjinga fastsetjast til 1 euro per 500 tonnkilometer eller per 25 køyretøykilometer godstransport på veg som vert unngått. Denne rett-leiande summen kan tilpassast, særleg i samsvar med kvaliteten på pro-sjektivitet eller dei fak-tiske miljøføremonene som er oppnådde.	(b) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur skal ikkje nyttast.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	(c) I samsvar med den framgangsmåten 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 tilsvarende.	(c) I samsvar med den framgangsmåten 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 tilsvarende.	(c) I samsvar med den framgangsmåten 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 tilsvarende.	(d) I samsvar med den framgangsmåten 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 tilsvarende.	
	(d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	(d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	(d) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur, i den mon dei skal nyttast, er fastsette i vedlegg II.	(e) Finansieringsvilkåra for utfyllande infrastruktur er fastsette i vedlegg II.	
3. Tilskotsavtala: form og tidsfrist	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak med katalyserande verknad skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler, med høvelege føresegner om styring og overvaking. Desse avtalene skal gjelde i høgst 62 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 i høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal gjevast på grunnlag av tilskotsavtaler. Desse avtalene skal gjelde i høgst 38 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 i høgst 26 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 i høgst 26 månader.

Om samtykke til deltaking i ei avgjerd i EØS-komiteen om innlemming i EØS-avtala av EUs Marco Polo II-program til fremjing av eit meir miljøvennleg godstransportsystem (2007–2013)

Type tiltak	A. Katalyserande verknad	B. Motorvegar til sjøs	C. Overgang til andre transportmåtar	D. Unngå vegtrafikk	E. Felles læring
	Artikkel 5 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav b)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav c)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav d)	Artikkel 5 nr. 1 bokstav e)
	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 38 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 62 månader.	Finansiell støtte frå Fellesskapet skal ikkje lengjast ut over det fastsette tidsrommet på høgst 26 månader.
4. Grense for kontraktsverdi	Den rettleiande grensa for å få støtte til tiltak med katalyserande verknad skal vere 2 000 000 millionar euro per tiltak.	Den rettleiande grensa for å få støtte til tiltak for motorvegar til sjøs skal vere 1,25 milliardar tonnkilometer overført gods per tiltak eller tilsvarande voluminhald, eller i høve til den rettleiande summen for finansiell støtte per euro, dvs. 2 500 000 euro.	Den rettleiande grensa for å få støtte til tiltak for overgang til andre transportmåtar skal vere 250 millionar tonnkilometer overført gods per tiltak eller tilsvarande voluminhald, eller i høve til den rettleiande summen for finansiell støtte per euro, dvs. 500 000 euro.	Den rettleiande grensa for å få støtte til tiltak for å unngå vegtrafikk skal vere 500 millionar tonnkilometer eller 25 millionar køyretøykilometer overført gods per tiltak eller tilsvarande voluminhald, eller i høve til den rettleiande summen for finansiell støtte per euro, dvs. 1 000 000 euro.	Den rettleiande grensa for å få støtte til 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 eigen 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 formidlingsverksamdom 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.

Vedlegg II

Finansieringsvilkår for utfyllande infrastruktur i samsvar med artikkel 2 bokstav h) og artikkel 5 nr. 2

1. Utfyllande infrastruktur skal kunne få finansiell støtte innanfor ramma av programmet dersom følgjande vilkår er stetta:
 - a) Tiltaket krev at det vert utført infrastrukturarbeid for at ei transportteneste som overfører gods frå vegtransport eller som gjer at godstrafikk på veg kan unngåast, skal kunne gjennomførast til rett tid.
 - b) Infrastrukturarbeida vert fullførde innan 24 månader rekna frå datoen då tiltaket vert sett i verk.
 - c) Transporttenesta eller tiltaket for å unngå vegtrafikk tek til innan tre månader rekna frå datoen då infrastrukturarbeida vert fullførde. Når det gjeld tiltak for å unngå vegtra-

fikk, skal den samla mengda vegtrafikk som er unngått, oppnåast medan tilskotsavtala gjeld.

- d) Det må takast omsyn til det relevante fellesskapsregelverket, særleg det som gjeld miljøet.
2. Den kontrakten som vert inngådd for kvar type tiltak som er nemnt i artikkel 5, kan lengjast med det tidsrommet som krevst for å fullføre infrastrukturarbeida, men han kan under ingen omstende overstige eit samla tidsrom på 74 månader.
3. Dersom det er søkt om finansiering av infrastruktur i medhald av programmet, kan den same infrastrukturen ikkje finansierast gjennom andre fellesskapsprogram særleg når det gjeld finansiering i medhald av vedtak nr. 1692/96/EF.